

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Oberallgäu / Kempten

Teilfortschreibung

Dezember 2025

Auftraggeber
Stadt Kempten (Allgäu)
Kronenstraße 8
87435 Kempten (Allgäu)
www.kempten.de

Landkreis Oberallgäu
Oberallgäuer Platz 2
87527 Sonthofen
www.oberallgaeu.de

Auftragnehmer
**VCDB VerkehrsConsult
Dresden-Berlin GmbH**
Könneritzstraße 31
01067 Dresden
Tel. 0351 4823 100
Fax 0351 4823 109
dresden@vcdb.de
www.vcdb.de

Standorte
**Dresden
Berlin
Magdeburg
Leipzig**



Ansprechpartner
Felix Friedrich
f.friedrich@vcdb.de

Inhaltsverzeichnis

1	Rahmenvorgaben und Ziele.....	11
1.1	Ausgangssituation.....	11
1.2	Geltungsbereich des Nahverkehrsplans.....	11
1.3	Zweck und Verbindlichkeit des Nahverkehrsplans.....	12
1.4	Grundlagen des Nahverkehrsplans	12
1.4.1	Gesetzliche Rahmenvorgaben	12
1.4.2	Weitere Planungsgrundlagen	12
1.5	Verkehrspolitische Zielvorgaben und Grundsätze	13
1.6	Mitwirkung und Anhörung.....	15
2	Bestandsaufnahme	16
2.1	Raumstruktur und soziodemografische Daten	16
2.1.1	Einteilung des Untersuchungsgebietes in Verkehrszellen	16
2.1.2	Räumliche Einordnung und zentralörtliche Gliederung.....	17
2.1.3	Gebietskategorien	18
2.1.4	Bevölkerung	18
2.1.5	Erwerbstätige und Arbeitsplätze.....	20
2.1.6	Schulen, Schülerzahlen, weiterführende Bildungseinrichtungen	24
2.1.7	Tourismus, Freizeit, Erholung	26
2.1.8	Bestehende Infrastruktur-Planungen	29
2.2	ÖPNV-Angebotsstruktur	31
2.2.1	Schnittstellen zum Fernverkehr	31
2.2.2	Schienenpersonennahverkehr	31
2.2.3	Regionalverkehr Landkreis Oberallgäu	32
2.2.4	Stadtverkehr Kempten.....	33
2.2.5	Stadtverkehre Sonthofen, Immenstadt und Ortsverkehr Oberstdorf	36
2.2.6	Bedarfsverkehre	36
2.2.7	Sonderverkehre	37

3	Schwachstellenanalyse	38
3.1	Verkehrsangebot	38
3.1.1	Gebietskategorien	39
3.1.2	Verkehrsachsen	41
3.1.3	Verkehrszeiten und Bedienzeitraum.....	41
3.1.4	Räumliche Erschließung.....	44
3.1.5	Bedienungshäufigkeit	45
3.1.6	Erreichbarkeit	49
3.2	Verknüpfungsstellen und Anschlussqualität	53
3.2.1	Verknüpfungsstellen	54
3.2.2	Anschlussqualität.....	57
3.3	Infrastruktur und Fahrzeugpark.....	59
3.3.1	Infrastruktur.....	59
3.3.2	Fahrzeugpark	60
3.4	Fahrzeugauslastung	62
3.5	Information, Marketing, Tarif und Vertrieb	63
3.5.1	Information und Marketing	63
3.5.2	Tarif und Vertrieb	64
3.6	Organisation	66
4	Verkehrsnachfrage im ÖPNV	68
4.1	Status-quo der Verkehrsnachfrage im ÖPNV	68
4.2	Zukünftige Entwicklung der Verkehrsnachfrage im ÖPNV	69
5	Rahmenkonzeption	75
5.1	Netzkonzeption.....	78
5.1.1	Stadt Kempten (Allgäu)	79
5.1.2	Landkreis Oberallgäu	83
5.2	Angebotsstandards	86
5.2.1	Stadt Kempten (Allgäu)	87
5.2.2	Landkreis Oberallgäu	89
5.3	Flexible Bedienformen.....	93
5.4	Qualitative Standards.....	94
5.4.1	Barrierefreiheit	94

5.4.2	Komfort und Ausstattung der Haltestellen	95
5.4.3	Ausstattung der Fahrzeuge und Beförderungskomfort	100
5.4.4	Anforderungen an Fahrwege	104
5.4.5	Fahrgastinformation	104
5.4.6	Kundenservice und Vertrieb	106
5.4.7	Tarif.....	107
5.4.8	Anforderungen an Fahr- und Servicepersonal	107
5.4.9	Zuverlässigkeit, Verknüpfungen und Anschlusssicherung	107
5.4.10	Umgang mit Parallelverkehren	108
5.4.11	Störungs- und Beschwerdemanagement.....	109
5.4.12	Besondere Nutzergruppen	110
5.4.13	Zusammenarbeit und Kooperation	110
6	Maßnahmenpaket	112
6.1	ÖPNV-Leistungsangebot (LA)	112
6.1.1	Stadtverkehr Kempten (Allgäu).....	112
6.1.2	Regional- und Stadtverkehre im Landkreis Oberallgäu	113
6.2	Infrastruktur und Fahrzeuge (IF)	113
6.3	Information, Marketing und Vertrieb (IM).....	114
6.4	Maßnahmenbewertung und zeitliche Einordnung	115
7	Linienbündelung und Genehmigung	118
7.1	Grundlagen	118
7.2	Laufzeiten der Liniengenehmigungen und Harmonisierung	118
7.2.1	Stadt Kempten (Allgäu)	119
7.2.2	Landkreis Oberallgäu	120
7.3	Linienbündelung	122
7.3.1	Allgemeines	122
7.3.2	Linienbündelung in der Stadt Kempten (Allgäu)	123
7.3.3	Linienbündelung im Landkreis Oberallgäu	123
	Literaturverzeichnis	125

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Verkehrszellen im Untersuchungsgebiet	16
Abbildung 2:	Raumstruktur	17
Abbildung 3:	Einwohnerzahlen und Einwohnerdichten im Nahverkehrsraum (2021)	19
Abbildung 4:	Beschäftigte nach Gemeinde	21
Abbildung 5:	Pendlerverflechtungen im Nahverkehrsraum (Hin- und Rückrichtung)	23
Abbildung 6:	Schulstandorte und Mittelschulsprengel im Nahverkehrsraum	25
Abbildung 7:	Verteilung der Schulplätze im Nahverkehrsraum	26
Abbildung 8:	Gästeübernachtungen und -ankünfte im Nahverkehrsraum (Meldungen an das Bayerische Landesamt für Statistik)	27
Abbildung 9:	Gebietstypen der Stadt Kempten	39
Abbildung 10:	Verknüpfungspunkte im Nahverkehrsraum	56
Abbildung 11:	Ausbauzustand der Barrierefreiheit im Nahverkehrsraum	59
Abbildung 12:	Entwicklung der Einwohnerzahlen nach Altersklassen in Kempten (Allgäu)	71
Abbildung 13:	Entwicklung der Einwohnerzahlen nach Altersklassen im Landkreis Oberallgäu	72
Abbildung 14:	Netzgliederung in der Stadt Kempten (Allgäu)	81
Abbildung 15:	Netzgliederung ÖSPV im Landkreis Oberallgäu	85
Abbildung 16:	Bedienzeiträume in der Stadt Kempten (Allgäu)	87
Abbildung 17:	Bedienzeiträume im Landkreis Oberallgäu	90
Abbildung 18:	Einflussfaktoren auf den barrierefreien Haltestellenausbau	98
Abbildung 19:	Klassifikation der Haltestellen nach erreichter Punktzahl auf der Zielseite	99
Abbildung 20:	Handlungsmatrix zum barrierefreien Haltestellenausbau mit Prioritätsstufen	99

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte	20
Tabelle 2:	Schulen und Schülerzahlen im Nahverkehrsraum	24
Tabelle 3:	Übernachtungen und Gästekünfte gem. Tourismusverband Allgäu	29
Tabelle 4:	Takt und Betriebszeit im Stadtbusverkehr Kempten (Stand März 2024).....	35
Tabelle 5:	Verkehrszeiten und Bedienzeitraum.....	42
Tabelle 6:	Haltestelleneinzugsbereiche Nahverkehrsraum	44
Tabelle 7:	Bedienungshäufigkeit Stadt Kempten.....	45
Tabelle 8:	Bedienungshäufigkeit ländlicher Raum Landkreis Oberallgäu	47
Tabelle 9:	Bedienungshäufigkeit Oberzentren / Mittelzentren / regionalen Verkehrsachsen Landkreis Oberallgäu	48
Tabelle 10:	Maximale Beförderungszeiten zu übergeordneten Orten	50
Tabelle 11:	Überschreitung maximale Beförderungszeit (Grenzwerte)	53
Tabelle 12:	Linien am Verknüpfungspunkt Kempten Hbf	54
Tabelle 13:	Übersicht der eingesetzten Fahrzeuge	61
Tabelle 14:	Entwicklung der Einwohnerzahlen nach Gemeinde bis 2035	70
Tabelle 15:	Nachfragebeeinflussende Faktoren	74
Tabelle 16:	Zielvorgaben des Nahverkehrsplanes	77
Tabelle 17:	Netzebenen in Kempten (Allgäu)	80
Tabelle 18:	Verknüpfungspunkte in der Stadt Kempten (Allgäu)	82
Tabelle 19:	Netzebenen im Landkreis Oberallgäu	84
Tabelle 20:	Verknüpfungspunkte im Landkreis Oberallgäu	86
Tabelle 21:	Haltestelleneinzugsbereiche in der Stadt Kempten (Allgäu).....	87
Tabelle 22:	Bedienungshäufigkeit Stadt Kempten (Allgäu).....	88
Tabelle 23:	Haltestelleneinzugsbereiche im Landkreis Oberallgäu	89
Tabelle 24:	Bedienungshäufigkeit ländlicher Raum Landkreis Oberallgäu	91
Tabelle 25:	Bedienungshäufigkeit Ober- und Mittelzentren sowie regionale Verkehrsachsen Landkreis Oberallgäu	92
Tabelle 26:	Einflussfaktoren auf den barrierefreien Haltestellenausbau	98
Tabelle 27:	Vorgehen zum barrierefreien Haltestellenausbau nach Prioritätsstufe	100
Tabelle 28:	Maßnahmen zur Verbesserung von Fahrzeugen und Infrastruktur	114
Tabelle 29:	Beurteilungsmatrix	116
Tabelle 30:	Liniengenehmigungen im Stadtverkehr Kempten (Allgäu)	120
Tabelle 31:	Auslaufende Liniengenehmigungen im Landkreis Oberallgäu	121
Tabelle 32:	Vorgesehene Linienbündel	123

Abkürzungsverzeichnis

Bf	...	Bahnhof
BayÖPNVG	...	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern
BayBGG	...	Bayerisches Behindertengleichstellungsgesetz
BEG	...	Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH
BO-Strab	...	Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen
BO-Kraft	...	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
DB	...	Deutsche Bahn
DFI	...	Dynamische Fahrgastinformation
DIN	...	Deutsche Industrienorm
EAÖ	...	Empfehlungen für Anlagen des ÖPNV
EG-VO	...	Verordnung der Europäischen Gemeinschaft
ErNa	...	Richtlinie zum Förderprogramm Ergänzender Nahverkehrsangebote zur Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum mit bedarfsorientierten Bedienformen des allgemeinen ÖPNV und Pilotprojekten landkreisübergreifender Expressbusverbindungen im Omnibusverkehr
EW	...	Einwohner
FP	...	Fahrtenpaar
GVFG	...	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
Hbf	...	Hauptbahnhof
H BVA	...	Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen
HVZ	...	Hauptverkehrszeit
ITCS	...	Intermodal Transport Control System
KBS	...	Kursbuchstrecke
MID	...	Mobilität in Städten
MIV	...	Motorisierter Individualverkehr
NVP	...	Nahverkehrsplan
NVZ	...	Nebenverkehrszeit
ÖPNV	...	Öffentlicher Personennahverkehr
PBefG	...	Personenbeförderungsgesetz
P+R	...	Park and Ride
RAST	...	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
RBL	...	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RegG	...	Gesetz zur Regionalisierung des ÖPNV

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Oberallgäu / Kempten

Abkürzungsverzeichnis

SPNV	...	Schienenpersonennahverkehr
StVO	...	Straßenverkehrsordnung
SV-pflichtig	...	sozialversicherungspflichtig
SVZ	...	Schwachverkehrszeit
VCDB	...	VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH
ZUM	...	Zentrale Umsteigestelle Kempten

Verzeichnis der Anlagen und Karten

Anlage 1	...	Strukturdaten
Anlage 2	...	Bevölkerung der Stadt- und Gemeindeteile ab 500 Einwohner
Anlage 3.1	...	Übersicht freigestellter Schülerverkehre
Anlage 3.2	...	Schulen im Nahverkehrsraum
Anlage 4	...	Linienübersicht
Anlage 5	...	Verkehrliche Schwachstellen
Anlage 6	...	Taktknoten
Anlage 7	...	Maßnahmenliste
Anlage 8	...	Linienbündelung
Anlage 9	...	Abwägungsdokumentation zum Beteiligungsverfahren
Karte 1	...	Raumstruktur
Karte 2	...	Beschäftigte im Nahverkehrsraum
Karte 3	...	Einwohnerstruktur
Karte 4	...	Pendlerverflechtungen extern
Karte 5	...	Pendlerverflechtungen intern
Karte 6	...	Schülerzahlen
Karte 7	...	Schulstandorte
Karte 8	...	Tourismus

1 Rahmenvorgaben und Ziele

1.1 Ausgangssituation

Gemäß dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) wird den Landkreisen und kreisfreien Städten die Planung, Organisation und Sicherstellung des allgemeinen ÖPNV (straßengebundener ÖPNV) als freiwillige Aufgabe im eigenen Wirkungsbereich zugewiesen. Danach haben diese auf ihrem Gebiet Planungen zur Sicherung und Verbesserung des ÖPNV durchzuführen.

Planungsinstrument zur Verbesserung des ÖPNV ist nach Art. 13 BayÖPNVG der Nahverkehrsplan. Dieser stellt einen Rahmenplan dar und soll - aufbauend auf einer Bestandsanalyse und der zu erwartenden strukturellen Entwicklung - vor allem Zielvorstellungen für den ÖPNV formulieren und mögliche Maßnahmen zur Erreichung dieser Ziele in den Folgejahren aufzeigen. Nach Art. 13 Abs. 2 BayÖPNVG ist der Nahverkehrsplan in regelmäßigen Abständen zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben.

Bei der Erstellung bzw. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes ist die aktuelle vom Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie herausgegebene Leitlinie zur Nahverkehrsplanung (Stand Juli 1998) zu berücksichtigen. Eine angemessene Mitwirkung der betroffenen Verkehrsunternehmen ist sichergestellt.

Der aktuelle Nahverkehrsplan stammt aus dem Jahr 2018.

Die Aufgabenträger haben sich entschlossen, auf dieser Grundlage in engem Kontakt mit den Verkehrsunternehmen den Nahverkehrsplan aus dem Jahr 2018 fortzuschreiben.

1.2 Geltungsbereich des Nahverkehrsplans

Der Geltungsbereich des Nahverkehrsplans erstreckt sich über die Gebiete des Landkreises Oberallgäu mit seinen 28 Städten, Märkten und Gemeinden sowie der kreisfreien Stadt Kempten.

Der Planungsraum liegt im Regierungsbezirk Schwaben des Freistaates Bayern und ist der Planungsregion Allgäu zugeordnet [1].

An den Nahverkehrsraum grenzen im Norden der Landkreis Unterallgäu und im Osten der Landkreis Ostallgäu. Im Süden des Oberallgäus verläuft die Staatsgrenze zu Österreich und

zwar südöstlich entlang des Bezirks Reutte/Tirol und südwestlich entlang des Bezirks Brengenz/Vorarlberg. Besonderheiten bilden die österreichischen Gemeinden Mittelberg (Kleinwalsertal) und Jungholz. Beide sind auf der Straße nur über den Landkreis Oberallgäu erreichbar. Im Westen des Nahverkehrsraumes liegt der Landkreis Lindau, im Nordwesten der zu Baden-Württemberg gehörende Landkreis Ravensburg.

1.3 Zweck und Verbindlichkeit des Nahverkehrsplans

Der Nahverkehrsplan bildet auf der Grundlage der nachfolgend beschriebenen Gesetze den Rahmen für die künftige Entwicklung des ÖPNV im Nahverkehrsraum Oberallgäu/Kempten. Er wird damit zu einem wichtigen Element zur Steuerung des verkehrspolitischen Willens der Entscheidungsträger.

Der im Nahverkehrsplan definierte Rahmen bindet zum einen die Aufgabenträger Landkreis Oberallgäu/Stadt Kempten selbst; zum anderen muss die Genehmigungsbehörde bei der Erteilung der Liniengenehmigungen an Verkehrsunternehmen die Vorgaben aus dem Nahverkehrsplan beachten.

1.4 Grundlagen des Nahverkehrsplans

1.4.1 Gesetzliche Rahmenvorgaben

Der Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Oberallgäu/Kempten setzt den Rahmen für die künftige Gestaltung des ÖPNV. Der Handlungs- und Gestaltungsspielraum für die Gebietskörperschaften wird dabei durch gesetzliche Rahmenvorgaben auf Europa-, Bundes- und Landesebene bestimmt.

Die wesentlichen gesetzlichen Grundlagen des Nahverkehrsplans sind:

- Europäische Verordnung 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (EG-VO 1370/2007) [2]
- Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) [3]
- Personenbeförderungsgesetz (PBefG) [4]
- die UN-Behindertenrechtskonvention [5]
- Bayerisches Behindertengleichstellungsgesetz (BayBGG) [6]
- Gesetz zur Regionalisierung des ÖPNV (RegG) [7]
- Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern [8]

1.4.2 Weitere Planungsgrundlagen

Weitere Rahmenbedingungen bilden vorliegende überregionale, regionale und lokale Planungen.

Die wichtigsten Planungen mit Bezug und Auswirkungen auf den Nahverkehrsplan sind:

- Landesentwicklungsprogramm Bayern [9]
- Regionalplan der Region Allgäu (16) [1]
- ÖPNV-Strategie 2030 für den Freistaat Bayern [10]
- Nahverkehrsplan 2018 Nahverkehrsraum Oberallgäu/Kempten [11]
- Nahverkehrspläne der benachbarten ÖPNV-Aufgabenträger [12], [13]
- Schienennahverkehrsplan Bayern [14]
- Mobilitätskonzept Kempten 2030 [15]
- Angebotskonzeption ÖPNV Kempten [16]
- Integriertes Stadtentwicklungskonzept Kempten [17]
- Masterplan 100% Klimaschutz bis 2050 der Stadt Kempten [18]
- Klimaplan 2035 Vision – Strategie – Maßnahmen / Klimaschutz in der Stadt Kempten (Allgäu) [19]
- Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept Sonthofen [20]
- Verkehrskonzept Oberallgäu [21]
- Masterplan 100 % Klimaschutz 2022-2035 des Landkreises Oberallgäu [22]
- Aktionsplan „Miteinander inklusiv Kempten (MIK)“ [23]

1.5 Verkehrspolitische Zielvorgaben und Grundsätze

Im Jahr 2022 wurde durch den Freistaat Bayern die ÖPNV-Strategie bis zum Jahr 2030 veröffentlicht. Um die zukünftige Verkehrsnachfrage bewältigen zu können, soll die Verkehrsflotte im ÖPNV erweitert (z. B. von 13.000 auf 20.000 Busse in Bayern) und dekarbonisiert werden. Gleichzeitig soll das Angebot im ÖPNV ausgebaut, vertaktet, vernetzt und flexibilisiert werden. Zur Erreichung einer Inklusion im ÖPNV soll der barrierefreie Ausbau weiter vorangetrieben werden. Auch die kommunale Siedlungsentwicklung soll besser auf den ÖPNV abgestimmt werden. Verkehrsverbünde sollen helfen, Tarife zu vereinheitlichen und moderne Vertriebs- und Informationssysteme im Sinne der Digitalisierung zu etablieren. Weiterhin wird die Finanzierungsstruktur modernisiert und transparent sowie zukunftsfähig gestaltet.

Die Ziele und Grundsätze der Aufgabenträger Landkreis Oberallgäu und Stadt Kempten sind bereits im Nahverkehrsplan 2018 für den Nahverkehrsraum definiert und dargelegt worden [11].

Die Zielstellungen der weiteren Verkehrsentwicklung im Bedienungsgebiet der Aufgabenträger werden im Regionalplan der Region Allgäu (16) [1], im Mobilitätskonzept Kempten 2030 (Entwurf) [15], im Masterplan 100% Klimaschutz bis 2050 der Stadt Kempten [18] und im Verkehrskonzept Oberallgäu [21] beschrieben.

Nachfolgend werden die für die Aufstellung des Nahverkehrsplans wesentlichen Ziele aus den genannten Dokumenten zusammenfassend dargestellt.

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Oberallgäu / Kempten

Rahmenvorgaben und Ziele

Das Ziel des Nahverkehrsplanes besteht in einer nachhaltigen Optimierung und Weiterentwicklung des allgemeinen ÖPNV im Nahverkehrsraum Oberallgäu/Kempten unter Berücksichtigung der Belange der Kunden und auch wirtschaftlicher Aspekte.

Die Bereitstellung eines ausreichenden ÖPNV-Angebotes zur Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung ist eine unverzichtbare Aufgabe der Daseinsvorsorge und der Schaffung gleichwertiger Lebensbedingungen. Der Landkreis Oberallgäu und die Stadt Kempten bekennen sich zu dieser Aufgabe in der Wahrnehmung ihrer Verantwortung als Aufgabenträger.

Darüber hinaus ist im südlichen Landkreis Oberallgäu der großen Bedeutung von touristisch bedingten Verkehren Rechnung zu tragen.

Im Regionalplan der Region Allgäu (16) sind folgende für den Nahverkehrsplan relevanten verkehrlichen Ziele und Grundsätze verankert [1]:

- „Der flächendeckende öffentliche Personennahverkehr soll in allen Nahverkehrsräumen insbesondere im Hinblick auf Taktverkehre, abgestimmte Anschlüsse und eine einheitliche Tarifierung ausgebaut werden. Dabei sind vor allem die Verbindungen zwischen den Gemeinden der Verflechtungsbereiche und den zentralen Orten – insbesondere zu den Oberzentren der Region sowie zu den zentralen Orten der Nachbarregionen – zu verbessern.“
- „Der sonstige Personennahverkehr ist mit dem vorhandenen Schienenverkehr zu einem integrierten Verkehrsangebot zusammenzuführen.“
- „An geeigneten Standorten sollen Mobilitätsdrehscheiben geschaffen werden.“

Die Stadt Kempten hat sich zudem per Stadtratsbeschluss vom 12.11.2015 zu dem zentralen Handlungsfeld „Mobilitätskonzept 2030 – Ausbau umweltfreundlicher Mobilität“ mittels Stärkung des ÖPNV und der Abstimmung und Anbindung des ÖPNV im regionalen Umfeld bekannt. Im Einzelnen wurden folgende Leitziele für den ÖPNV formuliert:

- Die Reisezeiten und Umsteigezwänge auf den Hauptstrecken sind zu reduzieren.
- Die Taktung auf den Hauptstrecken soll verdichtet und gleichmäßiger gestaltet werden. Gleichzeitig wird ein übersichtlicheres Linienangebot angestrebt.
- Die Verknüpfung des Stadtverkehrsangebotes mit dem des Umlandes zur Steigerung der Nutzerfreundlichkeit des ÖPNV-Gesamtsystems wird weiter vertieft.
- Die Umsteigebeziehungen an der ZUM, aber auch an anderen Umsteigehaltestellen, werden weiter verbessert. Dies betrifft sowohl räumliche Beziehungen durch kurze und barrierefreie Wege als auch zeitliche Beziehungen durch bestmögliche Anschlüsse.
- Der Hauptbahnhof muss mit dem ÖPNV umsteigefrei und schnell von möglichst vielen Siedlungsschwerpunkten Kemptens erreichbar sein.
- Die Benutzerfreundlichkeit des ÖPNV in Kempten soll für derzeitige und auch für zukünftige Fahrgäste gesteigert werden.

- Zur Gewinnung neuer Fahrgäste ist das Image des ÖPNV in der Stadt Kempten durch Nutzung zusätzlicher und innovativer Vermarktungswege zu steigern.
- Das Fahrrad als Zubringer zur ÖPNV-Haltestelle wird durch den Ausbau von Bike & Ride an Haltestellen in dünner besiedelten Bereichen der Stadt Kempten gestärkt.
- Bei der Fahrplangestaltung sollen alle Nutzergruppen möglichst gleichberechtigt beachtet werden.

Des Weiteren ist gemäß „Masterplan 100% Klimaschutz bis 2050“ für die Stadt Kempten die Zielstellung der Erreichung der Klimaneutralität u. a. durch eine Optimierung und zukunftsfähige Umgestaltung des ÖPNV (unter Berücksichtigung bestehender Rahmenbedingungen) sowie die Unterstützung nachhaltiger Mobilität festgeschrieben. Seit 2022 wird dieser Masterplan durch den „Klimaplan 2035 / Vision – Strategie – Maßnahmen / Klimaschutz in der Stadt Kempten (Allgäu)“ weiter untersetzt. Dieser stellt Themen wie Teilhabe und integrierte bzw. nachhaltige Mobilität in den Fokus. Der ÖPNV soll mit höchster Priorität gefördert werden, indem er im Stadtgebiet Vorrang erhält und durch eine hohe Angebotsqualität attraktive Angebote schafft, auch über die Stadtgrenzen hinaus und in Ergänzung mit alternativen Mobilitätsangeboten.

Für den Landkreis Oberallgäu wurde im Jahr 2022 der Masterplan 100 % Klimaschutz für die Jahre 2022 bis 2035 als Ausrichtung auf das Pariser Klimaabkommen und als Strategie bis 2035 aufgestellt. Dieser sieht eine Optimierung des ÖPNV-Angebotes als attraktive Alternative zum MIV vor. Dies beinhaltet unter anderem höhere Angebotsqualitäten, integrierte Verkehrssysteme (Anschlussknoten, Mobilitätsstationen) und eine Flexibilisierung der Verkehre.

1.6 Mitwirkung und Anhörung

Im Rahmen der Bestandserhebung wurden die betroffenen Gemeinden zur Aktualisierung befragt. Der Fortschreibungsprozess für den Nahverkehrsplan wurde durch einen Arbeitskreis (Aufgabenträger und Berater) sowie einen Lenkungskreis (zusätzlich Vertreter der Verkehrsunternehmen, der politischen Gremien und der Behindertenbeiräte der Stadt Kempten und des Landkreises Oberallgäu) begleitet.

Vom 29.08.2025 bis zum 31.10.2025 wurde eine Beteiligung der Träger öffentlicher Belange durchgeführt.

2 Bestandsaufnahme

2.1 Raumstruktur und soziodemografische Daten

2.1.1 Einteilung des Untersuchungsgebietes in Verkehrszellen

Der Landkreis Oberallgäu ist in die zwei Städte Sonthofen und Immenstadt sowie 26 Märkte und Gemeinden, die Stadt Kempten in acht Stadtteile und 46 Stadtbezirke (statistische Raumstruktur) gegliedert.

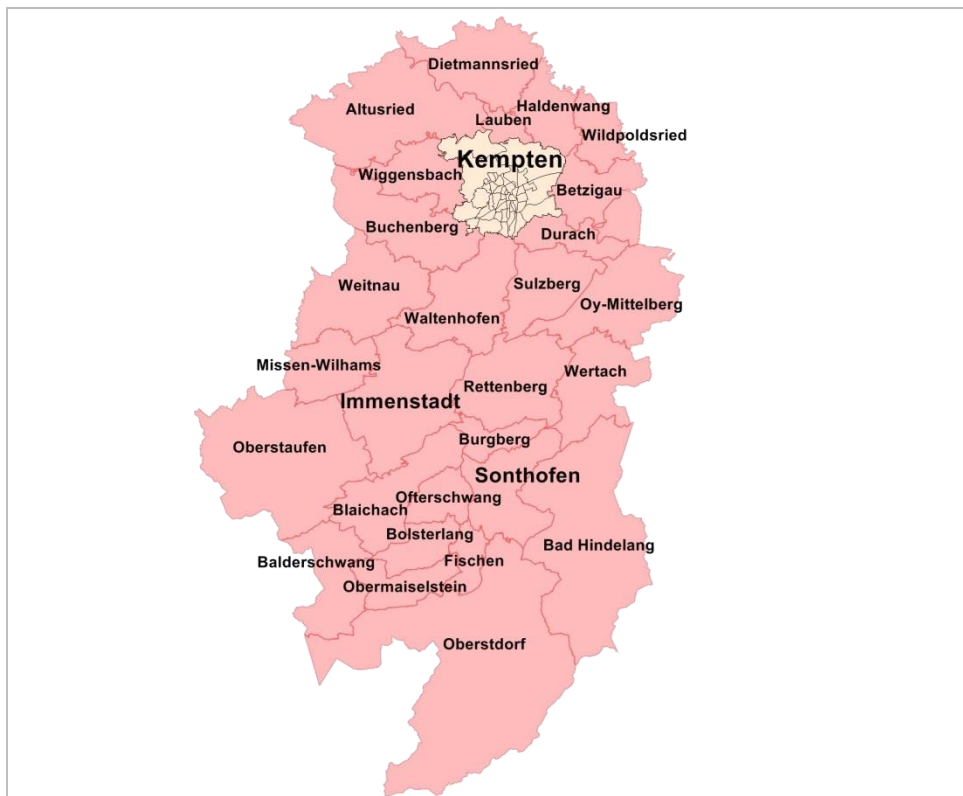


Abbildung 1: Verkehrszellen im Untersuchungsgebiet

Für den Landkreis Oberallgäu wird definiert, dass jeder Ort ab 300 Einwohnern eine Verkehrszelle bildet. Die Verkehrszellen der Stadt Kempten entsprechen den Stadtteilen.

Die Analysen und Bewertungen im Rahmen des Nahverkehrsplanes erfolgen auf Basis der Verkehrszellen.

2.1.2 Räumliche Einordnung und zentralörtliche Gliederung

Der Nahverkehrsraum Oberallgäu/Kempten liegt im Süden des Freistaates Bayern und gehört zur Planungsregion Allgäu. Die kreisfreie Stadt Kempten (Allgäu) wird vollständig vom Landkreis Oberallgäu umschlossen. An den Landkreis Oberallgäu grenzen die bayerischen Landkreise Lindau/Bodensee (Westen), Unterallgäu (Norden) und Ostallgäu (Osten) sowie der baden-württembergische Landkreis Ravensburg (Nordwesten). Im Süden grenzt der Landkreis an Österreich (Bundesländer Vorarlberg und Tirol).

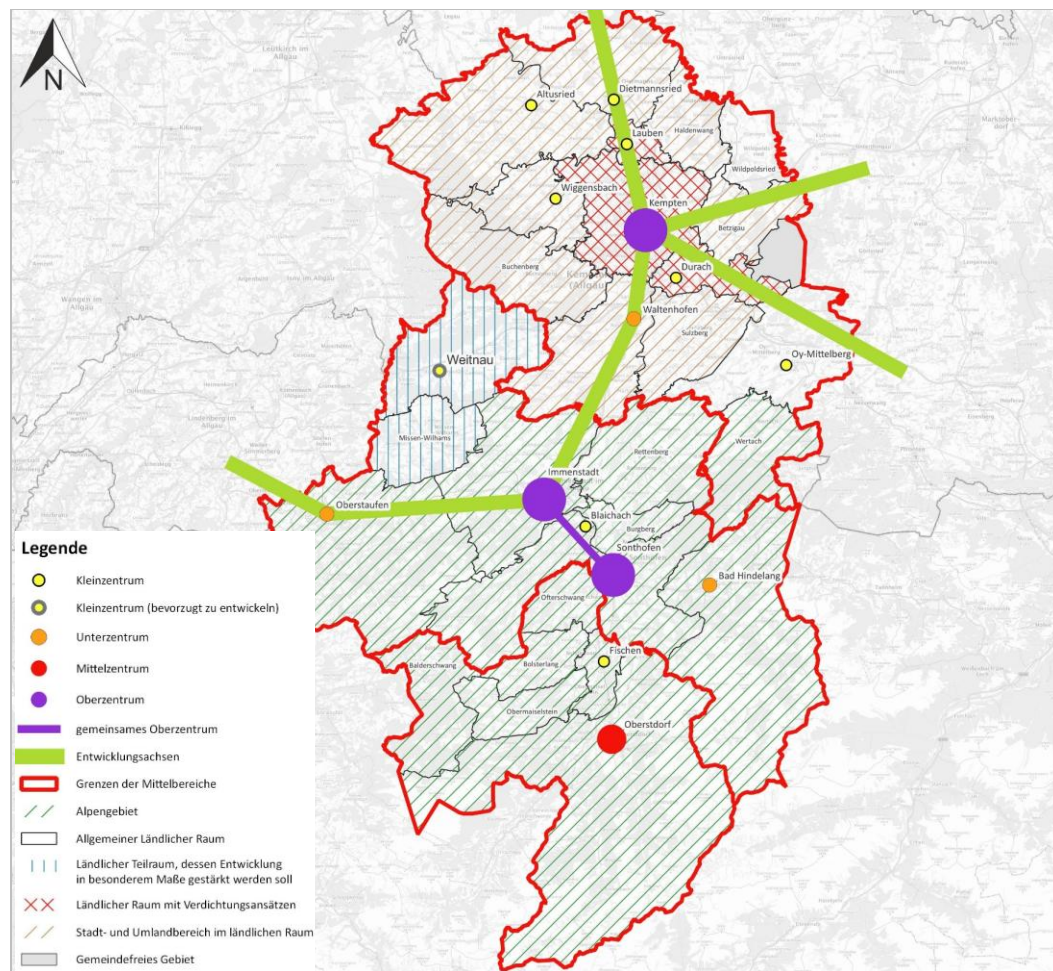


Abbildung 2: Raumstruktur

Die Raumstruktur (Abbildung 2 und Karte 1) weist die kreisfreie Stadt Kempten als Oberzentrum aus, welches die Versorgung der Bevölkerung der Region mit Gütern und Dienstleistungen des spezialisierten höheren Bedarfs in zumutbarer Erreichbarkeit sicherstellt. Weiterhin stellen die Städte Sonthofen und Immenstadt ein gemeinsames Oberzentrum (in Funktionsteilung) dar.

Die Aufgabe des Marktes Oberstdorf als Mittelzentrum ist die Versorgung der Einzugsbereiche mit Gütern des gehobenen Bedarfs.

Als Unterzentren sind die Märkte Bad Hindelang und Oberstaufen sowie die Gemeinde Waltenhofen definiert, als Kleinzentren die Märkte Altusried, Dietmannsried, Weitnau und Wiggensbach sowie die Gemeinden Blaichach, Durach, Fischen, Lauben und Oy-Mittelberg. [1]

2.1.3 Gebietskategorien

Im Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) [9] ist der Planungsraum in die Gebietskategorie „allgemeiner ländlicher Raum“ eingestuft (siehe Karte 1), wobei die kreisfreie Stadt Kempten (Allgäu), gemeinsam mit den Gemeinden Lauben und Durach, als „ländlicher Raum mit Verdichtungsansätzen“ kategorisiert wird. Dieser soll als „regionaler Wirtschafts- und Versorgungsschwerpunkt nachhaltig gesichert und weiterentwickelt werden und als Impulsgeber die Entwicklung im ländlichen Raum fördern. Dabei kommt der interkommunalen Abstimmung über den Erhalt und den Ausbau eines abgestimmten ÖPNV eine hohe Bedeutung zu“.

Alle weiteren die Stadt Kempten umgebenden Gemeinden sind als „Stadt- und Umlandbereich im ländlichen Raum“ ausgewiesen, die Gemeinden Wildpoldsried und Oy-Mittelberg als „Allgemeiner ländlicher Raum“, der Markt Weitnau und die Gemeinde Missen-Wilhams als „ländlicher Teilraum, dessen Entwicklung in besonderem Maße gestärkt werden soll“.

Alle weiteren südlich gelegenen Städte, Märkte und Gemeinden zählen zum Alpengebiet.

2.1.4 Bevölkerung

Die Zahl der Einwohner mit Hauptwohnsitz im Landkreis Oberallgäu zum 31.12.2021 wird vom Bayerischen Landesamt für Statistik mit 157.202 angegeben [24]. Bei einer Gesamtfläche von ca. 1.530 km² ergibt dies eine Einwohnerdichte von 103 Einwohnern je km².

Für die Stadt Kempten weist das Bayerische Landesamt für Statistik 69.003 Einwohner mit Hauptwohnsitz zum 31.12.2021 aus [24]. Bei einer Gesamtfläche von ca. 63,3 km² ergibt dies eine Einwohnerdichte von 1.090 Einwohnern je km².

In Abbildung 3 sind die Verteilung der Einwohner auf die Gemeinden des Nahverkehrsraums und die jeweiligen Bevölkerungsdichten grafisch dargestellt.

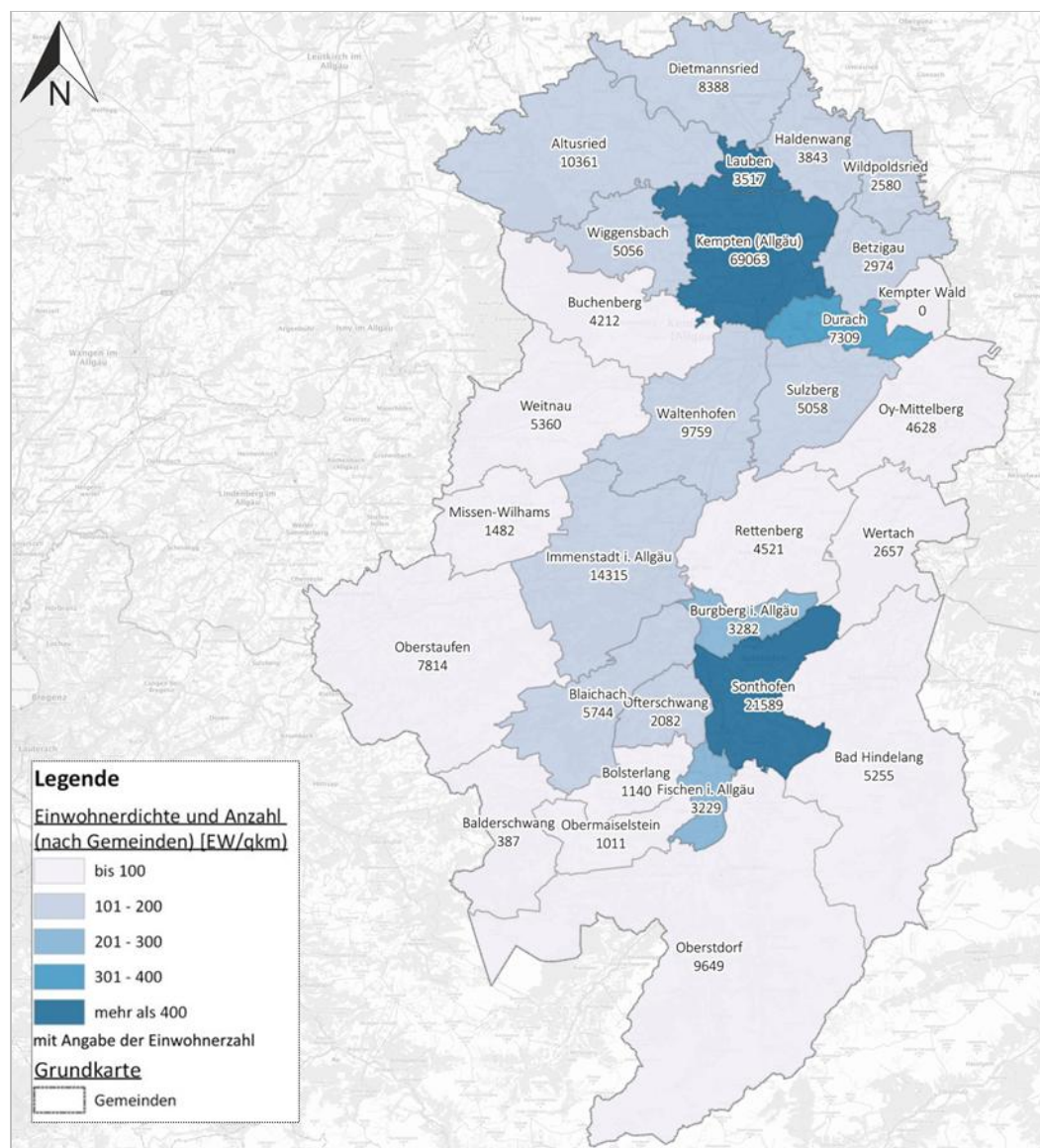


Abbildung 3: Einwohnerzahlen und Einwohnerdichten im Nahverkehrsraum (2021)

Nach Kempten sind Sonthofen und Immenstadt die bevölkerungsreichsten Städte. Sie haben auch die größten Einwohnerdichten. Am dünnsten besiedelt sind die Gemeinde Missen-Wilhams sowie die am alpin geprägten südlichen Rand des Nahverkehrsraums liegenden Gebiete.

Anlage 1 zeigt die Strukturdaten für die Städte, Märkte und Gemeinden im Nahverkehrsraum.

In Anlage 2 sind die Stadt- und Gemeindeteile mit mindestens 500 Einwohnern sowie Ortsteile, welche knapp unter dieser Grenze liegen, aufgelistet.¹

2.1.5 Erwerbstätige und Arbeitsplätze

Im Nahverkehrsraum Oberallgäu/Kempten gibt es 130.900 Erwerbstätige², davon 79.500 im Landkreis Oberallgäu und 51.400 in der Stadt Kempten (Stand 2022) [25]. Für das Jahr 2022 wurden von der Bundesagentur für Arbeit folgende Kennwerte für die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten³ (Stand 30.06.2022) veröffentlicht [26]:

Merkmal	Landkreis Oberallgäu	Stadt Kempten (Allgäu)
SV-pflichtig Beschäftigte am Arbeitsort	59.595	38.667
SV-pflichtig Beschäftigte am Wohnort	66.363	30.102
Einpendler	16.572	22.551
Auspendler	26.408	14.011
Pendlersaldo (Einpendler minus Auspendler)	-9.836	+8.450

Tabelle 1: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte

Die insgesamt 98.262 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (Stand 2022) im Nahverkehrsraum machen einen Anteil von 75 % aller Erwerbstätigen aus. Für diesen Teil der Erwerbstätigen kann der Anlage 1 sowie der Karte 2 die Verteilung auf die Arbeitsorte bzw. Gemeinden (vgl. Abbildung 4) entnommen werden. Die Stadt Kempten weist die meisten Arbeitsplätze auf, gefolgt von Immenstadt und Sonthofen.

¹ weitgehende Übernahme aus dem Nahverkehrsplan 2018.

² Erwerbstätige umfassen alle Personen, die als Arbeitnehmer oder Selbstständige eine auf Erwerb gerichtete Tätigkeit ausüben.

³ Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte sind eine Teilmenge aller Erwerbstätigen.

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Oberallgäu / Kempten

Bestandsaufnahme

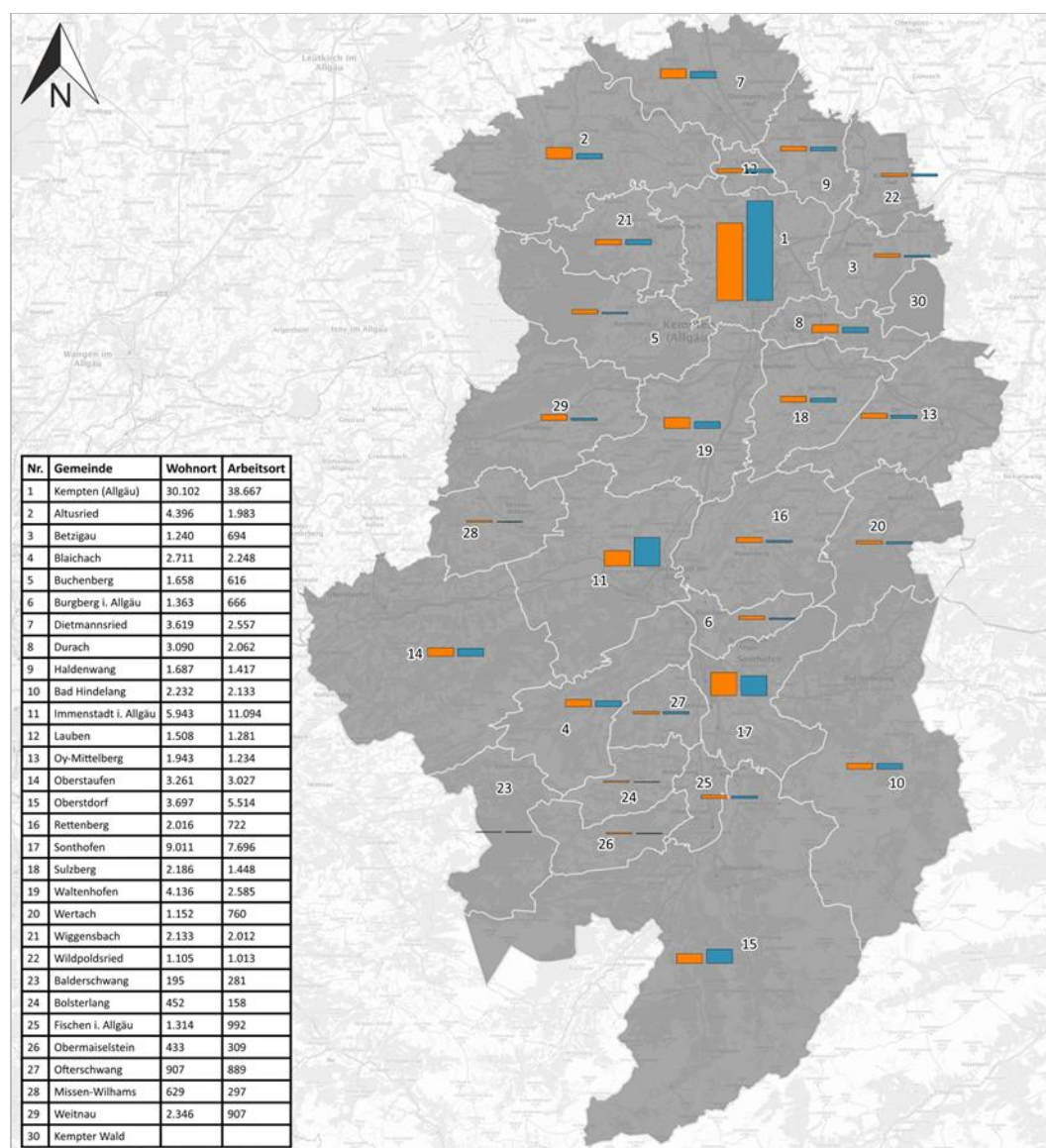


Abbildung 4: Beschäftigte nach Gemeinde

Im Landkreis Oberallgäu sind die Arbeitsplätze hauptsächlich auf die Bereiche produzierendes Gewerbe (ca. 36%), den Dienstleistungssektor (ca. 35 %) sowie den Wirtschaftszweig Handel, Verkehr und Gastgewerbe (ca. 28 %) verteilt. Die Land- und Forstwirtschaft spielt mit 1 % der Arbeitsplätze eine untergeordnete Rolle. [27]

Der größte Arbeitgeber im Landkreis Oberallgäu ist die Robert Bosch GmbH in Immenstadt. Weitere Arbeitsplatzschwerpunkte sind die MAHA Maschinenbau Haldenwang GmbH & Co. KG in Haldenwang, die Swoboda KG in Wiggensbach und die Käserei Champion Hofmeister GmbH & Co. KG in Lauben [28]. Der Landkreis Oberallgäu weist einen Auspendlerüberschuss von ca. 9.836 auf. Aus Kempten pendeln ca. 7.480 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in den Landkreis Oberallgäu ein. [29]

In der Stadt Kempten ist mit einem Anteil von ca. 49 % der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten der Dienstleistungssektor der dominierende Wirtschaftszweig. Es folgen der Wirtschaftssektor Handel, Verkehr und Gastgewerbe (31 %) und das produzierende Gewerbe (20 %) [27]. Ein Großteil dieser Arbeitsplätze konzentriert sich auf die Innenstadt (Schwerpunkt Handel- und Dienstleistungen) und das nördliche Stadtgebiet (Gewerbegebiete). Als Unternehmensschwerpunkte sind u. a. hier die Liebherr Verzahnungstechnik GmbH, die Dachser GmbH & Co. KG und die Allgäuer Zeitungsverlag GmbH zu nennen. Mit dem Klinikum und dem Bezirkskrankenhaus befindet sich ein weiterer Arbeitsplatzschwerpunkt im nordwestlichen Stadtgebiet sowie mit der 3M-Technical Ceramics und Edelweiss GmbH & Co. KG im Süden der Stadt Kempten.

Als Oberzentrum ist Kempten in der Region ein attraktiver Arbeitsplatzstandort. Dies spiegelt sich beispielsweise im Pendlersaldo (Einpendler minus Auspendler) wider. Gemäß Beschäftigtenstatistik der Bundesagentur für Arbeit [26] beträgt dieser Saldo per 30.06.2022 für die Stadt Kempten ca. 8.450 bei den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten. Es überwiegen somit die Einpendler. Aus dem Landkreis Oberallgäu pendeln ca. 13.200 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Kempten ein.

Damit verkehren aus dem Landkreis Oberallgäu in Richtung Kempten ca. 5.720 Pendler mehr als in umgekehrter Richtung. In Summe pendeln ca. 20.700 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte zwischen Kempten und dem Landkreis Oberallgäu.

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Oberallgäu / Kempten

Bestandsaufnahme

In Abbildung 5 sind die Pendlerverflechtungen der Berufspendler zwischen Kempten und dem Landkreis Oberallgäu bzw. zwischen den umliegenden Gemeinden grafisch dargestellt.

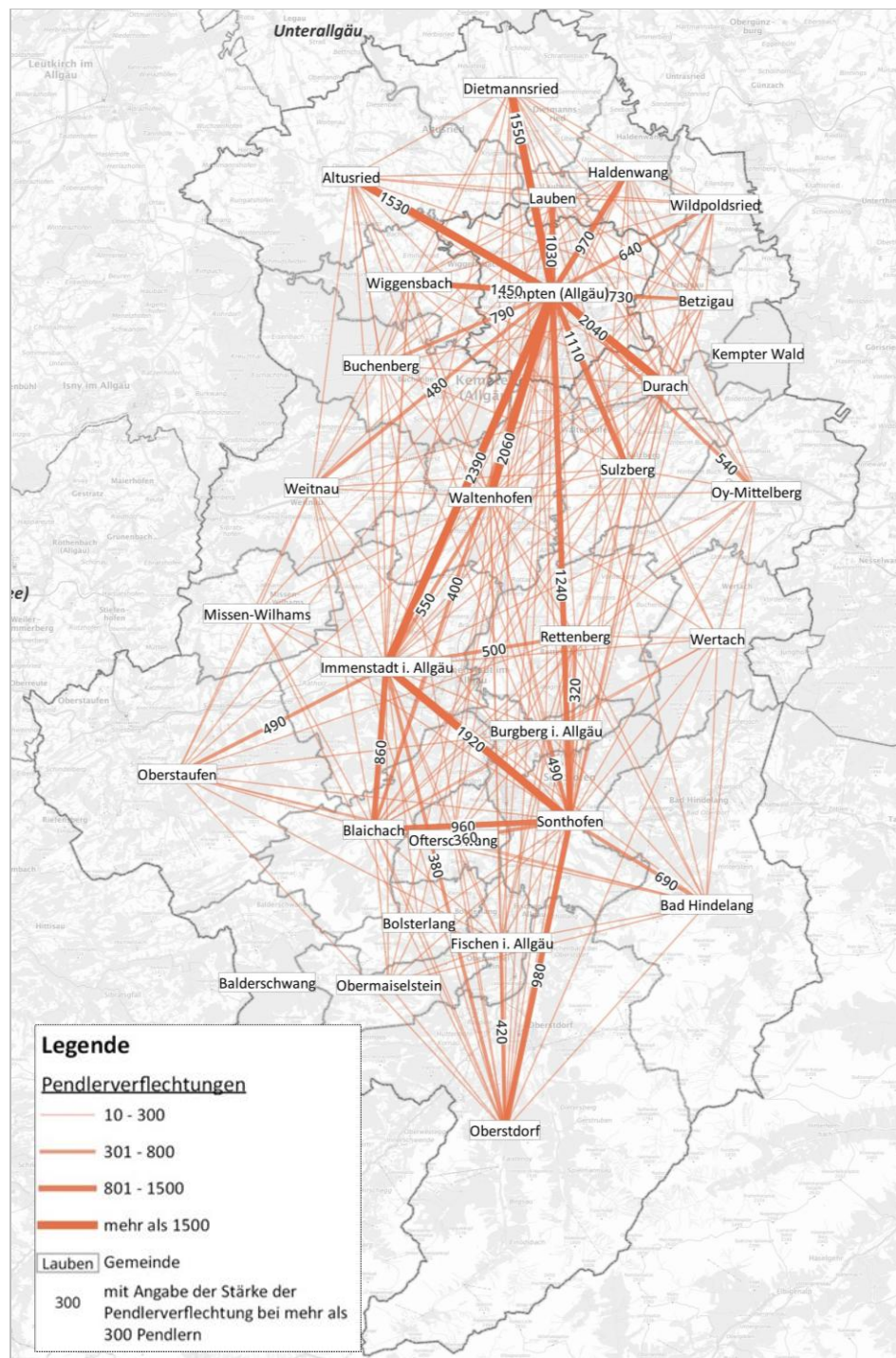


Abbildung 5: Pendlerverflechtungen im Nahverkehrsraum (Hin- und Rückrichtung)

2.1.6 Schulen, Schülerzahlen, weiterführende Bildungseinrichtungen

Die wichtigste weiterführende Bildungseinrichtung, mit Bedeutung über die Stadtgrenzen hinaus, ist die Hochschule für angewandte Wissenschaften Kempten (Allgäu) mit ca. 5.500 Studierenden (Stand Wintersemester 2022/2023).

Wichtige Schulstandorte im Nahverkehrsraum Oberallgäu/Kempten sind Kempten, Immenstadt und Sonthofen.

Im Nahverkehrsraum wurden im Schuljahr 2022/2023 24.860 Schülerinnen und Schüler an 96 Schulen unterrichtet. [30] [31]

Schulart	Anzahl Schulen	Anzahl Schüler
Grundschulen	42	7.735
Mittelschulen	18	3.795
Förderschulen	3	590
Realschulen	7	3.462
Gymnasien	6	4.461
Private Ersatzschulen	3	330
Fach- und Berufsoberschulen	9	804
Berufs- und Berufsfachschulen	8	3.683
Summe	96	24.860

Tabelle 2: Schulen und Schülerzahlen im Nahverkehrsraum

Davon befanden sich 30 Schulen mit 11.099 Schülerinnen und Schülern in der Stadt Kempten (Allgäu). Auf den Landkreis Oberallgäu entfielen 54 Schulen mit insgesamt 11.458 Schülerinnen und Schüler.

Die Verteilung der Schulen auf die Städte, Märkte und Gemeinden ist in Abbildung 6 dargestellt. Der Nahverkehrsraum ist zudem in 15 Mittelschulsprengel aufgeteilt, davon drei auf dem Gebiet der Stadt Kempten (Allgäu) und 12 auf dem Gebiet des Landkreises Oberallgäu. Sie legen den Einzugsbereich der Mittelschulen fest und orientieren sich in weiten Teilen an den Gemeindegrenzen.

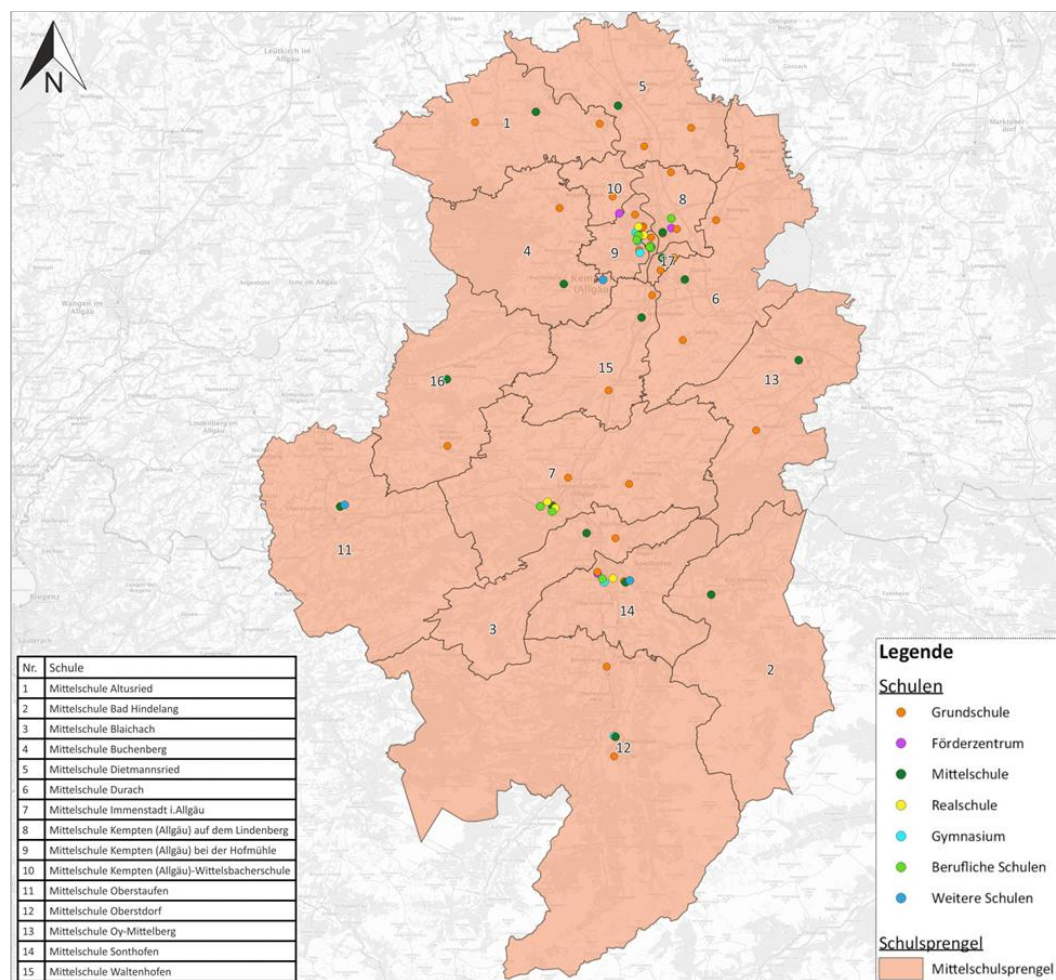


Abbildung 6: Schulstandorte und Mittelschulsprengel im Nahverkehrsraum

Die Verteilung der Schulplätze nach Schule im Nahverkehrsraum zeigt die nachfolgende Abbildung 7. Es ist zu erkennen, dass die wesentlichen Zentren schulischer Bildung in den Oberzentren Kempten sowie Immenstadt / Sonthofen zu finden sind. Hier konzentrieren sich besonders viele Schulplätze und auch höherwertige Schularten.

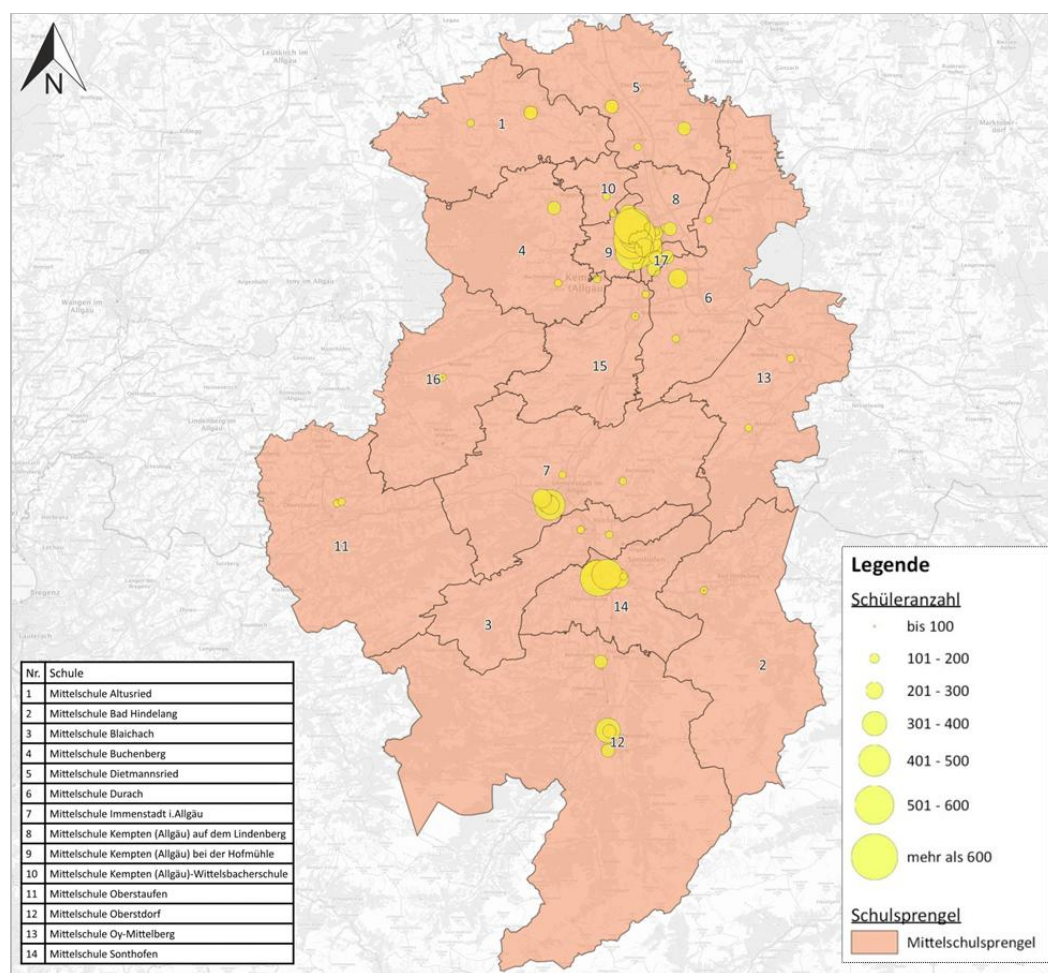


Abbildung 7: Verteilung der Schulplätze im Nahverkehrsraum

Die Zeiten für Unterrichtsbeginn und -ende der weiterführenden Schulen und der Berufsschulen im Nahverkehrsraum sind in der Anlage 3.2 dargestellt.

2.1.7 Tourismus, Freizeit, Erholung

Aufgrund der attraktiven Lage am Alpenrand und der landschaftlichen Vielfalt spielt der Tourismus im Nahverkehrsraum Oberallgäu / Kempten ganzjährig eine wichtige Rolle.

Wichtige Tourismusziele im südlichen Oberallgäu sind die Wintersportanlagen und Wanderziele, wobei der Markt Oberstdorf eine herausragende Bedeutung besitzt. Weitere wichtige Ziele sind die Märkte Oberstaufen und Bad Hindelang, welche u. a. auch wegen ihrer heilklimatischen Kurbäder überregional Gäste anziehen.

Touristisch ausgerichtet sind die Hörnerdörfer (Fischen, Balderschwang, Bolsterlang, Obermaiselstein und Ofterschwang) sowie das angrenzende österreichische Kleinwalsertal.

Bestandsaufnahme

Der Landkreis Oberallgäu verzeichnete im Jahr 2022 ca. 5,8 Millionen Übernachtungen und 1,6 Millionen Gästeankünfte, die Stadt Kempten ca. 330.000 Übernachtungen und ca. 165.000 Gästeankünfte.

Legende

Gästeübernachtungen nach Gemeinden

- bis 5.000
- 5.001 - 150.000
- 150.001 - 200.000
- 200.001 - 400.000
- 400.001 - 800.000
- mehr als 800.000

■ mit Angabe der Gästeankünfte / -übernachtungen

Verkehrsnetz Oberallgäu

- Autobahn
- Bundesstraße
- Staatsstraße
- Kreisstraße

VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Oberallgäu / Kempten

Bestandsaufnahme

In Abbildung 8 sind die Gästeankünfte und Gästeübernachtungen der Gemeinden im Nahverkehrsraum dargestellt. [32]

Das Landratsamt erhebt auch die Zahlen von Betrieben mit weniger als 10 Gästebetten im Landkreis Oberallgäu (2024). Diese sind in Tabelle 3 dargestellt:

Gemeinde	Gästeankünfte	Übernachtungen	Bettenkapazität
Altusried	1.822	4.028	42
Dietmannsried	29.861	50.291	357
Wiggensbach	10.277	28.520	172
Buchenberg	7.413	36.167	395
Weitnau	13.839	53.078	600
Waltenhofen	32.417	152.499	1.029
Sulzberg	30.943	107.857	697
Durach	1.490	7.496	71
Oy-Mittelberg	33.317	160.094	1.179
Missen-Wilhams	30.469	119.138	1.816
Immenstadt i. A.	113.418	450.484	2.769
Rettenberg	30.118	154.847	1.518
Wertach	57.742	235.497	1.357
Oberstaufen	257.744	1.298.655	7.232
Burgberg i. A.	14.579	59.741	601
Blaichach	52.001	174.294	1.701
Ofterschwang	81.158	382.495	2.047
Sonthofen	87.913	375.830	3.075
Bad Hindelang	201.968	970.797	6.185

Gemeinde	Gästeankünfte	Übernachtungen	Bettenkapazität
Bolsterlang	37.022	191.969	1.585
Fischen i. A.	108.700	505.889	2.958
Balderschwang	53.651	179.439	1201
Obermaiselstein	42.153	239.148	1.661
Oberstdorf	50.734	2.665.979	15.739

Tabelle 3: Übernachtungen und Gästeankünfte gem. Tourismusverband Allgäu

Das Oberallgäu stellt damit insbesondere im südlichen Teil des Landkreises sehr hohen Bettenkapazitäten zur Verfügung, die auch entsprechend stark angenommen werden. Die touristischen Aufenthalte spielen für die Nutzung des ÖPNV eine wesentliche Rolle. Über den Mobil-Pass-Allgäu finanzieren die teilnehmenden Gemeinden die kostenfreie Nutzung des ÖPNV im Nahverkehrsraum für Übernachtungsgäste, die damit eine bedeutende Nutzer-schicht im ÖPNV darstellen.

2.1.8 Bestehende Infrastruktur-Planungen

In den nächsten Jahren sind im Nahverkehrsraum die folgenden Maßnahmen zum Ausbau der verkehrlichen Infrastruktur geplant:

Landkreis Oberallgäu

- Bundesstraße 19: Ausbau zwischen Sigishofen und Sonthofen-Nord
- Bundesstraße 308: Instandsetzung Jochpass (Bauwerke)
- Staatsstraße 2007: Ortsumfahrung Rettenberg und Ausbau nördlich Agathazell
- Staatsstraße 2377: Ausbau OD Probstried
- Kreisstraße Oberallgäu 5: Ausbau Bolsterlang – Kierwang mit Geh- und Radweg und Ausbau Kierwang – Sigiswang mit Geh- und Radweg
- Kreisstraße Oberallgäu 31: Bräunlings – Zaumberg

Stadt Kempten

- Neuordnung der Zentralen Umsteige-Haltestelle (ZUM) in Kempten
- Neuordnung Bahnhofsvorplatz und Neugestaltung der Bahnhofstraße
- Erschließung Konversionsflächen ARI-Kaserne
- Ersatzneubau Sankt-Mang-Brücke (Illerbrücke) in Kempten im Zuge der Bundesstraße 19

- Errichtung des SPNV-Haltepunktes Kempten-Ludwigshöhe (Inbetriebnahme 2032)

Des Weiteren sind im Bundesverkehrswegeplan 2030 [33] folgende längerfristigen Maßnahmen aufgeführt:

- Entlastungstunnel Fischen im Zuge der B 19
- Ortsumfahrung Langenwang im Zuge der B 19
- Vierspuriger Ausbau der B 12 zwischen Kempten und Kaufbeuren

2.2 ÖPNV-Angebotsstruktur

Die Grundlagen zur Analyse der ÖPNV-Angebotsstruktur sind im folgenden Abschnitt die Fahrpläne 2023 für den Landkreis Oberallgäu (inkl. SPNV) und 2021 für die Stadt Kempten⁴.

2.2.1 Schnittstellen zum Fernverkehr

Seit der Fertigstellung der Ausbaustrecke München – Lindau – Grenze D/A Ende 2020 findet ein gebündelter Takt-Fernverkehr zwischen München – Lindau – Zürich (CH) auf dem Streckenverlauf über Buchloe und Memmingen statt. Sie durchfahren somit den Nahverkehrsraum nicht.

Der Nahverkehrsraum ist im Fahrplanjahr 2025 mit einzelnen Zugpaaren auf folgenden Linien in das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn eingebunden:

- **Oberstdorf – Kempten (Allgäu)** – Stuttgart – Köln – Dortmund *und zurück*
- **Oberstdorf – Kempten (Allgäu)** – Augsburg – Hannover – Hamburg *und zurück*

Diese Zugpaare dienen verstärkt touristischen Zwecken und sind daher im Jedermannverkehr nur eingeschränkt nutzbar. Die nächsten relevanten Übergangsstellen zur Fernbahn, die mit dem SPNV jeweils vom Nahverkehrsraum aus zu erreichen sind, stellen dar:

- Ulm in Richtung Stuttgart und Aalen
- Augsburg in Richtung Nürnberg und Würzburg
- München in Richtung Nürnberg/Innsbruck/Salzburg/Ostbayern
- Lindau in Richtung Bregenz/Schweiz

Für Fernbusse gibt es im Nahverkehrsraum eine Haltestelle in Kempten an der Kotterner Straße (Allgäuhalle).

Der für den Nahverkehrsraum lagebezogen relevante Regionalflughafen ist der Allgäu Airport Memmingen, der nächste internationale Flughafen ist München.

2.2.2 Schienenpersonennahverkehr

Durch die Region führen die Bahnlinien München / Augsburg – Buchloe – Kaufbeuren – Kempten – Lindau / Oberstdorf (KBS 970), Kempten – Pfronten – Reutte in Tirol (KBS 973) und Ulm – Memmingen – Kempten – Oberstdorf (KBS 975). Auf diesen Strecken verkehrt die DB Regio AG. Die Landeshauptstadt München ist etwa halbstündlich mit einem Umstieg in Buchloe (ggf. Memmingen) erreichbar (RE 7/17, RE 70/76, RE 79), wovon drei von vier

⁴ Der Fahrplan 2021 der Stadt Kempten weist nur geringfügige Unterschiede zum Fahrplan 2023 auf. Diese, wie die Einführung des Ringbusses, wurden in die Bearbeitung einbezogen.

Verbindungen in zwei Stunden mit dem SPNV fahrbar sind. Davon verkehrt alle 120 Minuten der RE 70/76 direkt bis München Hbf.

Im Nahverkehrsraum werden 20 Bahnhöfe und Haltepunkte bedient. Auf allen Strecken gibt es tagsüber stündliche Verbindungen. Am Abend und an Wochenenden wird die Fahrtenzahl je Tag und Richtung nur geringfügig reduziert.

Folgende Relationen werden im SPNV mit Bedeutung für den Nahverkehrsraum bedient:

- **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)

Derzeit wird für den SPNV in der Region Oberallgäu im Auftrag des Landkreises Oberallgäu, der Stadt Kempten und der BEG eine Fahrplanstudie bearbeitet. Diese nimmt die Verkehre zwischen Kempten und Oberstdorf gesamthaft in den Blick und bezieht bereits die Einführung alternativer Antriebe (elektrisch bzw. batterieelektrisch) mit ein.

2.2.3 Regionalverkehr Landkreis Oberallgäu

Im Landkreis Oberallgäu verkehren 48 Regionalbuslinien. Zusätzlich gibt es sechs Linien im Stadtverkehr Immenstadt, zwei Linien im Stadtverkehr Sonthofen und eine Ortsbuslinie in Oberstdorf. In den Landkreis Lindau verkehren davon vier Linien, fünf Linien verkehren nach Österreich. Weiterhin gibt es eine Sonderlinie für touristische Gebiete nach Gut Hochreute. In Bad Hindelang verkehrt der On-Demand-Verkehr EMMI-MOBIL als gebündelter Bedarfsverkehr nach § 50 PBefG. Die Buslinien werden von 17 Verkehrsunternehmen betrieben (vgl. Anlage 4).

Zu den Funktionen der Regionalbuslinien gehören die Erschließung der Fläche sowie die Verbindung zentraler Orte innerhalb bzw. außerhalb des Landkreises Oberallgäu. Im nördlichen Landkreis ist eine starke Ausrichtung auf das Oberzentrum Kempten gegeben. Gleichzeitig gewährleisten die Verbindungen von und nach Kempten eine zusätzliche Erschließung des Stadtgebietes Kempten.

Im südlichen Landkreis sind die Anbindungen der Oberzentren Immenstadt und Sonthofen sowie des Mittelzentrums Oberstdorf sowie die touristische Erschließung bedeutend.

Die im Regionalverkehr teilweise deutliche Verzweigung der Linienwege und die stark variierenden Fahrtstrecken und –längen führen zu einer größtenteils fehlenden Vertaktung. Ursache dafür sind in erster Linie die Schülerverkehre. Deshalb ist das Angebot in den Schulferien teilweise deutlich reduziert. Eine Übersicht der zusätzlich noch verkehrenden freigestellten Schülerverkehre ist in Anlage 3 enthalten.

An Samstagen und Sonn- und Feiertagen ist der Busverkehr auf vielen Linien deutlich eingeschränkt. An Samstagen reduziert sich das Angebot auf ca. 55 %, am Sonntag auf 43 % der Fahrten. Ein konstantes Angebot an allen Tagen ist lediglich auf den touristisch bedeutsamen Linien im südlichen Oberallgäu zu verzeichnen. Eine Übersicht zur Bedienungshäufigkeit und den Betriebszeiten aller Regionalverkehrslinien enthält Anlage 4.

2.2.4 Stadtverkehr Kempten

In der Stadt Kempten verkehren zwölf Buslinien mit hauptsächlicher Stadtverkehrsfunktion. Die Linien 1 bis 12, R7 und R8 sowie 100 bis 500 werden im Auftrag der Kemptener Verkehrsbetriebe- und Beteiligungs GmbH & Co. KG (KVB) von der Bietergemeinschaft Haslach Bus GmbH und Berchtolds Autoreisen und Reisebüro GmbH & Co. KG betrieben.

Darüber hinaus übernimmt zum Teil der Regionalverkehr (Linien 20 bis 80, siehe Anlage 4) die ÖPNV-Erschließung in Teilgebieten und auf Teilstrecken Kemptens zusätzlich.

Die Stadtbuslinien (Linien 1 bis 12, R7, R8) unterteilen sich in vier radial verkehrende Linien mit Endhalt an der Zentralen Bus-Umsteigestelle (ZUM) und acht Durchmesserlinien mit Zwischenhalt an der ZUM. Die beiden Ringlinien R7 und R8 knüpfen am Hauptbahnhof an und verkehren größtenteils auf dem Kemptner Ring um die Innenstadt herum.

Die Stadtbuslinien weisen einen Grundtakt im 30'- bzw. 60'-Taktschema auf. Durch Linienüberlagerungen werden auf einigen Streckenabschnitten dichtere Takte als der 60'-Grundtakt erreicht oder einzelne Linien verkehren bereits im 30'-Takt. Abweichend davon verkehren die Linien des Ringbusses (R7, R8) im 20'-Takt. Die Linien 100 bis 500 (Spätkbus und Sonn- und Feiertagsverkehr) verkehren im 60'-Takt. Darüber hinaus bietet die Linie 30 für den Stadtteil St. Mang (Ludwigstraße) ein Spätkbusangebot an. Einen detaillierten Überblick gibt die Tabelle 4.

Linie	Fahrtweg	Takt [min]			Betriebszeit		
		MF	Sa	SF	MF	Sa	SF
1	Auf der Halde – ZUM – Ostbahnhof	30	30	-	05:00 - 19:30	06:00 - 19:30	-
2	Stadtweiher – ZUM – Bühl	30	30	-	05:30 - 19:30	06:00 - 19:30	-

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Oberallgäu / Kempten

Bestandsaufnahme

Linie	Fahrtweg	Takt [min]			Betriebszeit		
		MF	Sa	SF	MF	Sa	SF
3	Rauns – Lanzen – ZUM – Leubas	60	60	-	06:30 - 19:00	06:30 - 19:00	-
4	ZUM – Rauns	60	EF ⁵	-	05:00 - 17:00	06:00 - 07:00	-
5	Thingers – ZUM - Waltenhofen	60	60	-	05:00 - 19:30	06:00 - 19:30	-
6	ZUM – Franzosenbauer – Serrostraße	30	30	-	05:30 - 21:30	06:30 - 21:00	-
X6	ZUM – Hbf	30	30	-	06:30 - 21:30	06:30 - 21:30	-
7	Klinikum – ZUM – Stiftallmey	30	30	-	06:00 - 19:30	06:00 - 19:30	-
R7	Hbf – Aybühlweg – Adenauerring – Nordspange – Leubas	20	-	-	05:30 - 20:30	-	--
8	Thingers – ZUM – Hbf	60	60	-	06:00 - 19:00	06:00 - 19:00	-
R8	Hbf – Ostbahnhof – Fene-park – Leubas	20	-	-	05:30 - 20:30	-	-
9	ZUM – Jakobwiese	60	60	-	06:30 - 19:00	06:30 - 19:00	-
10	Hbf – ZUM – Lauben	60	60	-	05:30 - 19:00	06:30 - 19:30	-
11	Bühl Ost – ZUM – Ludwigshöhe	30	30	-	05:30 - 19:30	07:30 - 19:30	-
12	ZUM – Lenzfrieder Straße – Ludwigshöhe	30	30	-	05:30 - 19:30	06:30 - 19:30	-

⁵ Einzelfahrten

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Oberallgäu / Kempten

Bestandsaufnahme

Linie	Fahrtweg	Takt [min]			Betriebszeit		
		MF	Sa	SF	MF	Sa	SF
20	ZUM – St. Mang – Durach – Bechen	30	30	60	05:30 - 21:00	07:00 - 21:00	10:00 - 19:00
30	ZUM – St. Mang – Weidach – Moosbach	30	30	EF	05:00 - 23:00 ⁶	07:00 - 01:00	08:30 - 17:30
100	Waltenhofen – ZUM – Thingers	60	60	60	19:30 - 23:30 ⁷	19:30 - 01:30	07:00 – 23:30
200	Leubas – ZUM – Stiftallmey	60	60	60	19:30 - 23:30 ⁷	19:30 - 01:00	07:30 - 23:30
300	Lauben – ZUM – Klinikum	60	60	60	18:30 - 23:30 ⁶	18:30 - 01:00	08:00 - 23:00
400	ZUM – Rothkreuz - Stadtweiher	60	60	60	19:30 - 23:30 ⁷	19:30 - 01:30	08:00 - 23:00
500	ZUM – Lenzfried – St. Mang – Ludwigshöhe	60 ⁸	60 ⁸	60	19:30 - 23:30 ⁶	19:30 - 01:00	08:00 - 23:30

Tabelle 4: Takt und Betriebszeit im Stadtbusverkehr Kempten (Stand März 2024)

Das Liniennetz wird in Werktagsverkehr (Linien 1-12, R7 und R8) sowie den Spät- und Wochenendverkehr (Linien 100 bis 500) aufgeteilt.

- Tagesverkehr mit den Linien 1 bis 12, R7, R8 verkehrt montags bis freitags von 05:00 Uhr bis 19:30 Uhr.
- Spät und Nachtverkehr mit den Linien 100 bis 500 verkehrt an den Tagen Montag bis Freitag

Der Schülerverkehr ist in der Regel in den Linienverkehr integriert. Auf vielen Stadtbus- und Regionalbuslinien werden Zusatz- bzw. Verstärkerfahrten angeboten. Darüber hinaus werden dezentrale Schulen zeitweise direkt angefahren.

⁶ Freitags bis 01:00 Uhr

⁷ Freitags bis 01:30 Uhr

⁸ Zusätzlich verkehren versetzt ca. im 20'-/40'-Takt Kurzläufer zwischen ZUM und Hbf.

2.2.5 Stadtverkehre Sonthofen, Immenstadt und Ortsverkehr Oberstdorf

Stadtverkehr Sonthofen

Im Stadtverkehr Sonthofen verkehren zwei Linien im Stundentakt, die jeweils über den Bahnhof verlaufen und den östlichen bzw. westlichen Stadtteil erschließen. Beide Linien verkehren als Ringlinie. Ergänzt wird die Erschließung durch Regionalbuslinien.

Die Bedienzeiten sind von 08:00 Uhr bis 13:00 Uhr und 14:00 Uhr bis 18:30 Uhr (Montag-Freitag) bzw. am Samstag von 09:00 Uhr bis 13:00 Uhr. Am Sonntag/Feiertag findet keine Bedienung statt.

Stadtverkehr Immenstadt

In Immenstadt verkehren vier Stadtbuslinien jeweils von ca. 07:00 Uhr bis ca. 18:00 Uhr im Stundentakt. Am Samstag erfolgt eine stündliche Bedienung von ca. 08:00 Uhr bis ca. 13:00 Uhr (Linie 1: ca. 09:00 Uhr – ca. 14:00 Uhr). Am Sonntag/Feiertag verkehren die Linien nicht.

Zusätzlich erschließen die Stadtbuslinien 5 und 6 an Werktagen von ca. 09:00 Uhr bis ca. 17:00 Uhr und am Samstag von ca. 08:00 Uhr bis ca. 13:00 Uhr das Stadtgebiet. Die Linien werden durch Fahrten der Regionalbuslinien ergänzt.

Ortsverkehr Oberstdorf

Der Ortsbus Oberstdorf verkehrt täglich von 07:00 Uhr bis 19:00 Uhr und erschließt das zentrale Ortsgebiet. Ergänzt wird die Erschließung durch Regionalbuslinien⁹.

Eine detaillierte Übersicht zu Takt und Betriebszeiten der Stadtverkehre Sonthofen, Immenstadt und des Ortsverkehrs Oberstdorf ist in Anlage 4 enthalten.

2.2.6 Bedarfsverkehre

Im Stadtverkehr sowie im Stadt-Umland-Verkehr Kempten/nördlicher Landkreis wird im Abendverkehr (ab 20:30 Uhr) eine bedarfsgesteuerte Bedienung auf elf separaten Linien (AST-Linien 102 bis 171) angeboten. Diese dienen der Ergänzung des festen Fahrplanangebotes in verkehrsschwachen Zeiten mit geringer ÖPNV-Nachfrage.

⁹ Ab dem Fahrplanwechsel 2026 soll ein neues Ortsbus-System in Oberstdorf zum Einsatz kommen, das mit zwei Ringlinien den gesamten Ortskern und weitere Ziele besser erschließt. Zudem sollen die Betriebszeiten ausgeweitet werden.

Die Bedarfsverkehre verkehren als Anruf-Sammel-Taxi (AST) und werden zu festen Fahrplanzeiten mit vorheriger Anmeldung eines Fahrtwunsches angeboten. Ein Zustieg in Kempten Hauptbahnhof ist bei Zuganschluss ohne Voranmeldung möglich.

Im Raum Sonthofen wird täglich im Abendverkehr (ca. 19:30 bis ca. 00:00 Uhr) ein Anrufsammeltaxi ab Sonthofen in Richtung Bad Hindelang – Oberjoch/Unterjoch, in Richtung Schöllang und in Richtung Burgberg/Ortwang angeboten. Ein weiteres AST-Angebot besteht auf der Linie 9750 (Sonthofen-Gunzesried) in beiden Richtungen an Sonn- und Feiertagen (ca. 09:00 Uhr bis ca. 19:00 Uhr). Die Fahrten sind im Fahrplan als separate AST-Linien ausgewiesen. Ein Zustieg in Sonthofen, Busbahnhof ist bei Zuganschluss ohne Reservierung möglich.

2.2.7 Sonderverkehre

Zusätzlich zu den Linienverkehren werden Sonderverkehre (zusätzliche Busse oder Züge) bei Großveranstaltungen (z. B. Skispringen Oberstdorf, Allgäuer Festwoche Kempten, Viehscheide) angeboten. Des Weiteren findet in geringem Umfang Werksverkehr statt (z. B. Swoboda KG Wiggensbach).

3 Schwachstellenanalyse

Die Vorgaben der Schwachstellenanalyse für das Verkehrsangebot gemäß der Leitlinie für die Nahverkehrsplanung im Freistaat Bayern [8] wurden für die vorliegende Fortschreibung aus dem Nahverkehrsplan 2018 für den Landkreis Oberallgäu und die Stadt Kempten (Allgäu) übernommen und mit dem aktuellen Verkehrsangebot aktualisiert (Stand: Sommer 2023¹⁰). Dabei wurde eine Betrachtung der Grenzwerte vorgenommen, da diese zur Definition von Schwachstellen maßgeblich sind¹¹.

3.1 Verkehrsangebot

Das Angebot des ÖPNV ist im Wesentlichen durch die räumliche und zeitliche Qualität der Erschließung aller Teilräume sowie auf wichtigen Verbindungen definiert.

Die Bewertung des ÖPNV-Angebotes wird auf Basis der in der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern [8] verankerten Grenzwerte vorgenommen¹². Diese dienen der Beurteilung einer „ausreichenden Verkehrsbedienung“ gemäß PBefG und beziehen sich auf die räumliche Erschließung, die Bedienungshäufigkeiten, die Erreichbarkeit übergeordneter Orte sowie den Auslastungsgrad der Fahrzeuge. Außerdem werden Empfehlungen zu qualitativen Standards im ÖPNV gegeben.

Die Grenzwerte stellen die Mindestanforderungen an den ÖPNV dar. Nach der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern [8] ist die Grenzwertbetrachtung für Orte und Ortsteile ab 500 Einwohnern vorzunehmen.

Werden Grenzwertverletzungen festgestellt, sind Maßnahmen zur Behebung der Schwachstellen zu definieren. Diese werden unter Einbeziehung der Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit einer Einzelfallprüfung unterzogen.

Das hier definierte Anforderungsprofil ist sowohl Grundlage für die Bewertung des bestehenden ÖPNV-Angebotes als auch für die angestrebte Ausgestaltung des ÖPNV im Nahverkehrsraum.

¹⁰ Umfangreichere spätere Fahrplanänderungen bis April 2023 wurden in der Bewertung nachgepflegt.

¹¹ In der Fortschreibung des Nahverkehrsplans wurde als Bewertungsgrundlage der Ferienfahrplan hinterlegt, um das im Rahmen des Jedermannverkehrs nutzbare Verkehrsangebot zu analysieren. Beim Auftreten einer Schwachstelle wurde ergänzend geprüft, ob diese nur in den Ferien oder auch zu Schulzeiten existiert.

¹² Auf die Analyse nach Richtwertvorgaben wurde im Rahmen der Fortschreibung verzichtet.

3.1.1 Gebietskategorien

Zur Bewertung des ÖPNV-Angebotes erfolgt die Unterteilung des Nahverkehrsraumes in Gebietskategorien anhand der Nutzungsdichte.

Für das Oberzentrum Kempten wurden folgende Gebiete definiert:

- Kernzone
- Gebiete mit hoher Nutzungsdichte
- Gebiete mit geringer Nutzungsdichte

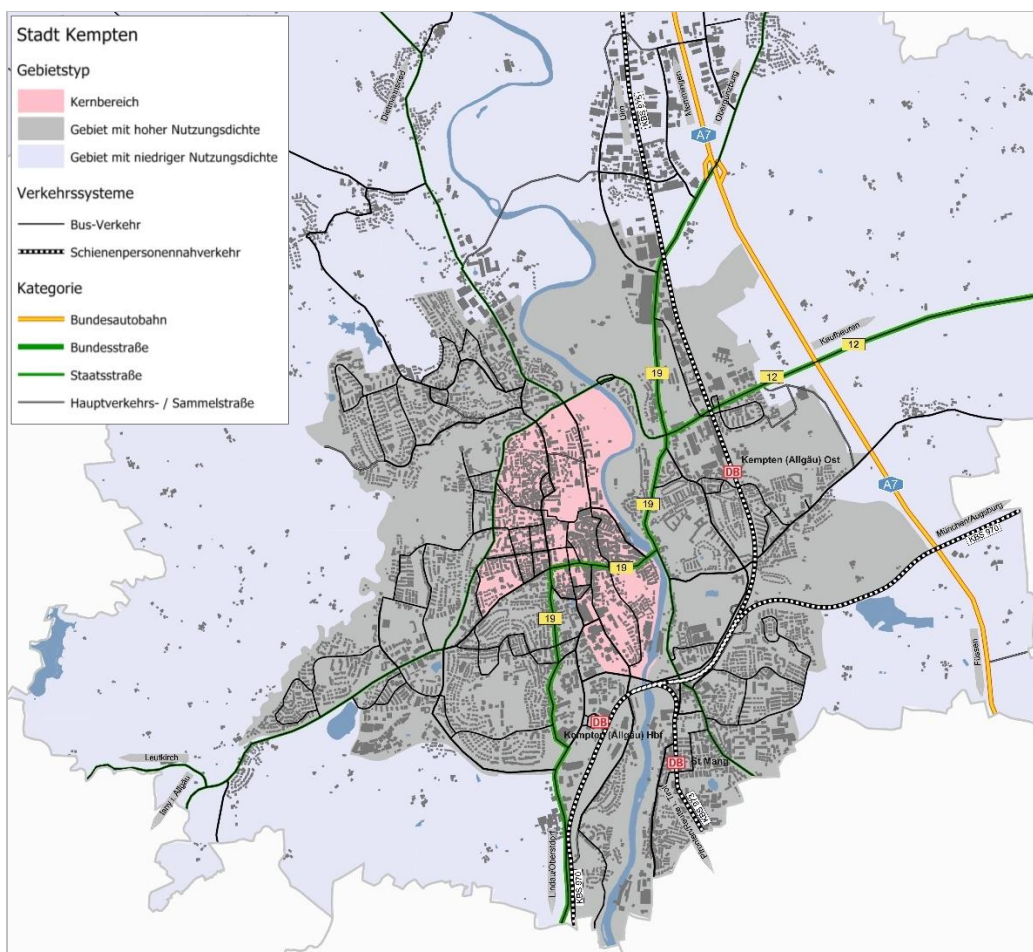


Abbildung 9: Gebietstypen der Stadt Kempten

Als Kernbereich wird die Stadtmitte zwischen Adenauerring im Norden und Westen, Lindauer Straße / Mozartstraße / Bahnhofstraße / Wiesstraße / Schumacherring im Süden und der Iller im Osten definiert.

Die Stadtbezirke Heiligkreuz / Neuhausen / Oberwang, Hinterbach / Hirschdorf / Zollhaus, Leubas / Ursulasried, Leupolz und Rothkreuz werden als Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte eingeordnet.

Alle weiteren Stadtgebiete werden als Gebiete mit hoher Nutzungsdichte definiert.

Im Landkreis Oberallgäu werden die Kernbereiche der gemeinsamen Oberzentren Immenstadt, Sonthofen und des Mittelzentrums Oberstdorf als Gebiete mit hoher Nutzungsdichte eingestuft. Die übrigen Bereiche der Mittelzentren sowie die Unter- und Kleinzentren werden als Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte und alle übrigen Orte als ländlicher Raum definiert.

Ferner gibt es wichtige singuläre Verkehrserzeuger, für die eine entsprechende hochwertige Anbindung und Erreichbarkeit durch den ÖPNV sicherzustellen ist. Das Angebot sollte sich dabei an den unterschiedlichen Nutzungen und nachgefragten Zeiten orientieren. Wesentliche singuläre Verkehrserzeuger im Kemptener Stadtgebiet sind:

- Hauptbahnhof
- Einkaufsinnenstadt (zwischen Forum Allgäu und Residenzplatz)
- Klinikum Robert-Weixler-Straße
- Liebherr Verzahntechnik GmbH, Kaufbeurer Straße
- Dachser GmbH & Co. KG, Thomas-Dachser-Straße
- 3M-Technical Ceramics, Max-Schaidhauf-Straße
- Fenepark, Ursulasrieder Straße
- CERATIZIT, Luxemburger Straße
- MUVA/GEA, Ignatz-Kiechle-Straße

Im Landkreis Oberallgäu sind folgende singuläre Verkehrserzeuger von Bedeutung:

- Gewerbegebiet Seifen West / Bosch
- Swoboda KG Wiggensbach
- MAHA Maschinenbau Haldenwang GmbH & Co. KG

Die Erreichbarkeit dieser Gebiete durch den ÖPNV sollte in bedarfsgerechtem Umfang gewährleistet sein.

Großflächige Handelseinrichtungen befinden sich in den größeren Orten des Landkreises und weisen in der Regel ein hohes Parkplatzangebot auf. Dies stellt eine große Konkurrenz für den ÖPNV dar. Im Sinne der Daseinsvorsorge sind auch diese Einrichtungen bedarfsgerecht anzubinden.

3.1.2 Verkehrsachsen

Die regionalen Verkehrsachsen entsprechen den Hauptnetzrelationen des Regionalliniennetzes. Dieses setzt sich aus dem Schienenpersonennahverkehr und ergänzenden Buslinien zusammen und bildet das Grundgerüst des ÖPNV im Planungsraum. Es orientiert sich an den Entwicklungsachsen und verbindet die Unter- und Kleinzentren mit dem Mittelzentrum Oberstdorf sowie den Oberzentren Kempten, Sonthofen und Immenstadt. Bedeutende Verbindungen zwischen den Gemeinden im Stadt- und Umlandbereich und der Stadt Kempten sowie mit benachbarten Verkehrsräumen vervollständigen das Hauptnetz.

Folgende Verkehrsachsen bilden das Hauptnetz des ÖPNV¹³:

- Kempten – Buchenberg – Weitnau/ Kleinweiler (– Isny)
- Kempten – Wiggensbach
- Kempten – Altusried (– Leutkirch)
- Kempten – Lauben - Dietmannsried
- Kempten – Haldenwang (– Obergünzburg)
- Kempten – Betzigau - Wildpoldsried (– Marktoberdorf)
- Kempten – Durach – Oy (– Füssen/Reutte)
- Kempten – Sulzberg
- Kempten – Waltenhofen – Immenstadt (teilweise SPNV)
- Immenstadt – Missen/Wilhams – Weitnau (–Isny)
- Immenstadt – Rettenberg – Wertach – Oy-Mittelberg / (Nesselwang)
- Immenstadt – Oberstaufen (– Lindau) (teilweise SPNV)
- Immenstadt – Blaichach – Sonthofen – Fischen – Oberstdorf (teilweise SPNV)
- Sonthofen – Bad Hindelang
- Sonthofen – Altstädten – Schöllang – Oberstdorf
- Oberstdorf – Kleinwalsertal (A)

3.1.3 Verkehrszeiten und Bedienzeitraum

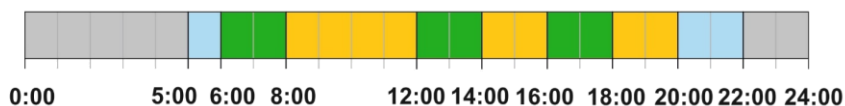
Die Bedienung des Regionalliniennetzes ist nach den festgelegten Verkehrszeiten zu differenzieren. Diese orientieren sich an der Intensität der Verkehrsnachfrage innerhalb des Tages- und Wochenverlaufs.

¹³ (- Orte außerhalb des Nahverkehrsraumes)

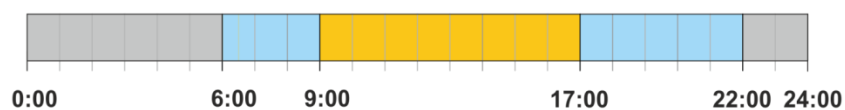
Folgende Verkehrszeiten werden der Schwachstellenanalyse zugrunde gelegt:

Landkreis Oberallgäu

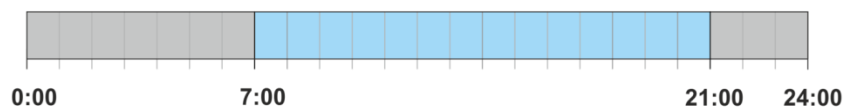
Montag-Freitag:



Samstag (Oberzentren Immenstadt und Sonthofen, Mittelzentrum Oberstdorf):

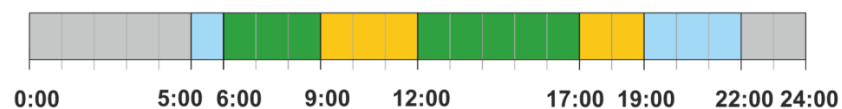


Sonntag (Oberzentren Immenstadt und Sonthofen, Mittelzentrum Oberstdorf):

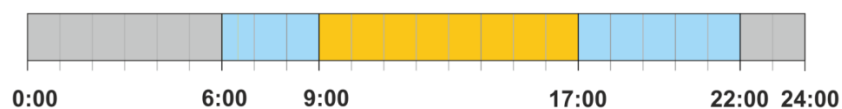


Stadt Kempten (Allgäu)

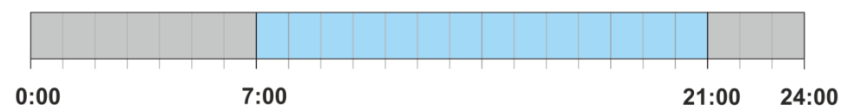
Montag-Freitag



Samstag



Sonntag



Legende:

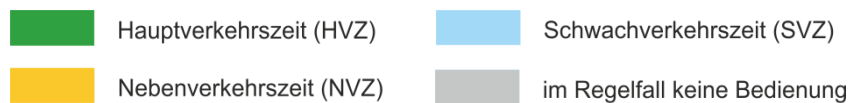


Tabelle 5: Verkehrszeiten und Bedienzeitraum

Bewertung der Bedienzeiträume

Die Bedienungszeiträume sind im Stadtgebiet Kempten und im Landkreis Oberallgäu unterschiedlich.

Im Landkreis Oberallgäu werden die Bedienungszeiträume in den Stadtverkehren und im Regionalverkehr im Wesentlichen durch den Schülerverkehr vorgegeben. Darüber hinaus sind die Bedienzeiträume im südlichen Teil des Landkreises vor allem während der Hauptsaison an die touristischen Belange angepasst.

Auf den Verkehrsachsen beginnt die Bedienung werktags meist vor 06:00 Uhr. Einen späteren Betriebsbeginn am Morgen haben die Linien:

- Sonthofen – Bad Hindelang
- Immenstadt – Rettenberg – Wertach
- Immenstadt – Missen-Wilhams – Weitnau (– Isny)
- Teile der Achse Kempten - Durach - Oy

Am Abend endet die Betriebszeit auf folgenden Achsen bereits vor 20:00 Uhr:

- Kempten – Altusried, stattdessen Bedienung per AST
- Teile der Achse Kempten - Buchenberg – Weitnau/ Kleinweiler (– Isny)
- Immenstadt – Rettenberg – Wertach – Oy
- Immenstadt – Missen-Wilhams
- Sonthofen – Altstädten – Schöllang – Oberstdorf
- Sonthofen – Bad-Hindelang

Am Wochenende gibt es im Regelfall Einschränkungen hinsichtlich der Betriebszeit.

In den Oberzentren Immenstadt und Sonthofen sowie im Mittelzentrum Oberstdorf erfolgt die Bedienung an Werktagen zwischen ca. 07:00 Uhr und ca. 18:00 Uhr. Am Wochenende gibt es unterschiedliche Bedienzeiten. Während im Markt Oberstdorf die Vorgaben eingehalten werden, verkehren die Stadtbusse in Immenstadt und Sonthofen am Samstag lediglich bis ca. 13:00 Uhr und an Sonn- und Feiertagen gar nicht.

In der Stadt Kempten wird werktags ein Großteil der Haltestellen bereits vor 06:00 Uhr bedient. Abweichungen gibt es in den Stadtgebieten Sankt Mang (Linie 20) und Bühl (Linien 2, 11) (ab 06:00 Uhr – 06:30 Uhr) sowie am Göhlenbach und Freudental/Keselstraße (ab 06:30 Uhr – 07:00 Uhr). Am Samstag beginnt die Betriebszeit überwiegend zwischen 06:00 Uhr und 07:00 Uhr, am Sonntag ab 08:00 Uhr.

Am Abend erfolgt die ÖPNV-Bedienung der Haltestellen in den Stadt Kempten an Werktagen ab ca. 19:30 Uhr bis 23:00 Uhr, an den Abenden vor arbeitsfreien Tagen bis 01:00 Uhr, mit den Linien 100-500. Daneben werden AST-Verkehre angeboten.

3.1.4 Räumliche Erschließung

Die Qualität der Erschließung wird differenziert nach Gebietskategorien und Verkehrssystemen (räumlich) analysiert und bewertet. Dabei gilt, dass alle Teilflächen, die mehr als 500 Einwohner (Grenzwert) aufweisen, mit dem ÖPNV erschlossen werden sollen. Eine Teilfläche gilt als erschlossen, wenn sich 80% der Einwohner in den fußläufigen Einzugsbereichen der Haltestellen von öffentlichen Verkehrsmitteln befinden [8].

Die Haltestellen dienen als Zugangspunkte zum ÖPNV-System. In Abhängigkeit der Bedienung durch die verschiedenen Verkehrsmittel sowie ihrer räumlichen Lage gelten folgende Einzugsbereiche (Luftlinienentfernung):

Indikator		Grenzwert		Richtwert ¹⁴	
		Bus	Bahn	Bus	Bahn
Ober-/ Mittelzentrum	Kernzone	400 m	600 m	300 m	600 m
	hohe Nutzungsdichte	500 m	800 m	400 m	600 m
	niedrige Nutzungsdichte	800 m	1.200 m	600 m	1.000 m
Unter-/ Kleinzentrum	zentrales Gebiet	500 m	800 m	400 m	600 m
	übriges Gebiet	800 m	1.200 m	600 m	1.000 m
ländlicher Raum		1.000 m	1.800 m	800 m	1.500 m
Verkehrsachse		800 m	1.200 m	600 m	1.000 m

Tabelle 6: Haltestelleneinzugsbereiche Nahverkehrsraum

Bewertung

Die räumliche Erschließung der bebauten Gebiete der Stadt Kempten weist keine Erschließungslücken auf. Dies war bereits im NVP 2018 in Bezug auf die höheren Anforderungen des Richtwertes der Fall.

Die Auswertung der Haltestelleneinzugsradien als Luftlinie lässt jedoch nicht immer Rückschlüsse auf eine optimale Erschließung zu. Durch die hügelige bis bergige Topografie

¹⁴ Eine Richtwertbetrachtung wurde im Sinne der Fortschreibung nicht durchgeführt. Siehe NVP 2018.

Kemptens (Höhensprünge) und Trennung der Fußwegbeziehungen durch Eisenbahntrassen oder Wasserläufe kann eine eigentlich nah gelegene Haltestelle besonders für mobilitätseingeschränkte Personen nur schwer erreichbar sein¹⁵.

Der Landkreis Oberallgäu ist ebenfalls gut erschlossen und weist keine Erschließungslücken auf. Die Ortschaften liegen bereits bei Anwendung der Richtwerte im Einzugsbereich von Haltestellen (vgl. NVP 2018). Lediglich der weniger als 500 Einwohner zählende Ortsteil Westenried (Wiggensbach) und der Stadtteil Tiefenbach (Sonthofen) sind erst bei Anwendung der Grenzwerte ausreichend erschlossen.

3.1.5 Bedienungshäufigkeit

Die Bedienungshäufigkeit wird räumlich (Abfahrten je Haltestelle) sowie relationsbezogen analysiert und bewertet. Zur Beurteilung der ÖPNV-Bedienung wird die Einhaltung der Grenzwerte untersucht.

Stadt Kempten

Die Bedienungshäufigkeit in der Stadt Kempten soll nachfolgenden Vorgaben folgen [8]. Dabei gilt, dass für alle Teilflächen mit mehr als 500 Einwohnern die Grenzwerte und für alle Teilflächen mit mehr als 200 Einwohnern die Richtwerte eingehalten werden müssen.¹⁶

Indikator	Grenzwert (Taktfolge in Minuten)			Richtwert (Taktfolge in Minuten)		
	HVZ ¹⁷	NVZ	SVZ	HVZ ¹⁷	NVZ	SVZ
Kernzone	≤ 30	30	30	≤ 15	15	30
hohe Nutzungsdichte	≤ 30	30	60	≤ 15	15	30
geringe Nutzungsdichte	≤ 60	60	Bedarfsfahrten	≤ 30	30	60

Tabelle 7: Bedienungshäufigkeit Stadt Kempten

¹⁵ Beispielsweise ist die Erreichbarkeit der Haltestellen auf der Ludwigstraße aus dem Bereich Sankt Mang aufgrund der Eisenbahntrasse sowie der Haltestellen auf der Füssener Straße durch die Iller erschwert. Weitere Einschränkungen gibt es z. B. hinsichtlich der Erreichbarkeit der Haltestellen auf dem Adenauer-Ring und auf der Memminger Straße wegen der Höhenunterschiede zur Stiftsstadt.

¹⁶ Die Richtwerte wurden aufgrund der Größe und Struktur der Stadt Kempten angepasst.

¹⁷ in der HVZ ist das Angebot der NVZ bedarfsgerecht zu verdichten

Bewertung

In der Stadt Kempten werden die Vorgaben für die Bedienungshäufigkeiten (Anzahl der Haltestellenabfahrten) im Stadtgebiet überwiegend zu jeder Verkehrszeit erfüllt. Durch die Überlagerung von Stadt- und Regionalbuslinien wird besonders auf den Verbindungsachsen mit der Region eine hohe Fahrtenanzahl erreicht. Die sehr dichte Bedienung der Achse ZUM – Hauptbahnhof ermöglicht eine sehr gute zentrale Bedienung (z. B. Hochschule Kempten, Forum Allgäu). Zudem ist insbesondere an den Haltestellen des Ringbusses der Linien R7 und R8 durch den umgesetzten 20'-Takt die Vorgabe für viele Gebiete in der Stadt übererfüllt.

Folgende Aussagen lassen sich über die Angebote in den verschiedenen Verkehrszeiten treffen:

- Montag-Freitag
 - Hauptverkehrszeit und Nebenverkehrszeit: In der Kernzone und in der Zone hoher Nutzungsdichte gibt es keine Defizite. In der Zone niedriger Nutzungsdichte gibt es teilweise nicht bediente Einzelliegenschaften, was kein Defizit darstellt (auch bei den anderen Verkehrszeiten zutreffend).
 - Schwachverkehrszeit: Die Vorgaben sind in der Kernzone nahezu komplett erfüllt. Lediglich im Bereich der Keselstraße wird nicht die geforderten Fahrtenanzahl angeboten.
- Samstag
 - Normalverkehrszeit: In der Kernzone und in der Zone hoher Nutzungsdichte gibt es keine Defizite. In der Zone mit niedriger Nutzungsdichte gibt es Defizite in den Gebieten Heiligkreuz / Bühls, Leupolz und Rothkreuz.
 - Schwachverkehrszeit: In der Kernzone kommt es in den Bereichen westliche Stiftsstadt, westliche Bodmanstraße und Keselstraße zu Defiziten hinsichtlich der Bedienungshäufigkeit. Auf der südlichen Ludwigstraße (hohe Nutzungsdichte) wird in Verbindung mit einem leicht zu späten Betriebsbeginn die Anzahl der geforderten Abfahrten nicht angeboten, nach Betriebsaufnahme werden die Forderungen aber vollumfänglich erfüllt. In den Gebieten niedriger Nutzungsdichte gibt es keine Defizite.
- Sonntag
 - Schwachverkehrszeit: Die Vorgaben der Schwachstellenanalyse werden in diesem Zeitbereich an vielen Stellen im Stadtgebiet verletzt. Die Ursache dafür liegt aber in der Regel darin, dass der Betriebsbeginn später liegt als gefordert. Somit werden die geforderten Fahrtenzahlen nicht erfüllt. Nach Betriebsaufnahme werden die Forderungen aber vollumfänglich erfüllt.

In Anlage 5 sind die Auswertungen zur Bedienungshäufigkeit in der Stadt Kempten detailliert dargestellt.

Landkreis Oberallgäu

Für den Landkreis Oberallgäu werden die Bedienungshäufigkeiten in Abhängigkeit von der Funktion bzw. Größe der Orte festgelegt [8]. Die der Analyse und Bewertung zugrunde liegenden Einwohnerzahlen der Orte bzw. Ortsteile beziehen sich auf das Jahr 2015 (siehe Anlage 2)¹⁸.

Im ländlichen Raum des Landkreises werden folgende Bedienungshäufigkeiten definiert:

Indikator	Anzahl Fahrtenpaare Montag – Freitag						Anzahl Fahrtenpaare Samstag / Sonntag	
	Grenzwert			Richtwert			Grenzwert	Richtwert
	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	ganztägig	ganztägig
über 3.000 Einwohner	7	3	1	12	6	3	2	3
1.000 bis 3.000 Einwohner	3	2	1	6	4	2	2	3
bis 1.000 Einwohner	2	1	0	4	2	1	1	2

Tabelle 8: Bedienungshäufigkeit ländlicher Raum Landkreis Oberallgäu

Für die Bedienungshäufigkeiten in den Oberzentren Immenstadt / Sonthofen und dem Mittelzentrum Oberstdorf sowie auf den regionalen Verkehrsachsen im Landkreis Oberallgäu (vgl. Abschnitt 3.1.2) gelten die nachfolgenden Grenz- bzw. Richtwerte.

¹⁸Die Tabelle spiegelt die Ortsteile mit mehr als 500 Einwohnenden zur Identifikation von Schwachstellen im Verkehrsangebot dar. Da feingliedrige Daten nicht verfügbar waren, wurde der Stand des Nahverkehrsplans 2018 im Jahr 2015 abgebildet.

Indikator	Grenzwert (Taktfolge in Minuten)			Richtwert (Taktfolge in Minuten)		
	HVZ ¹⁹	NVZ	SVZ	HVZ19	NVZ	SVZ
Oberzentren Sonthofen / Immenstadt, Mittelzentrum Oberstdorf, Verkehrsachsen	≤ 60	60	Bedarfsfahrten	≤ 30	30	60

Tabelle 9: Bedienungshäufigkeit Oberzentren / Mittelzentren / regionalen Verkehrsachsen Landkreis Oberallgäu

Bewertung

Auf den Verkehrsachsen werden zur Hauptverkehrszeit die Vorgaben der Bedienung eingehalten, zur Nebenverkehrszeit auf folgenden Relationen aber werktags kein Stundentakt angeboten:

- Kempten – Buchenberg – Weitnau (– Isny)
- Kempten – Krugzell – Altusried (– Leutkirch)
- Kempten – Probstried
- Kempten – Börwang – Haldenwang (– Obergünzburg)
- Oberstaufen – Immenstadt

In Immenstadt und Sonthofen werden die Vorgaben aufgrund des eingeschränkten Bedienzeitraumes des Stadtbusverkehrs am Wochenende in einigen Stadtbereichen nicht erfüllt.

Im ländlichen Raum des Landkreises Oberallgäu werden an Wochentagen die Vorgaben der zeitlichen Erschließung (Bedienungshäufigkeit) in der Haupt- und Nebenverkehrszeit nahezu erreicht, Defizite beziehen sich vor allem auf das Unterschreiten von Grenzwerten in der Schwachverkehrszeit. Defizite wurden in den folgenden Ortsteilen festgestellt:

- nördlicher Landkreis Oberallgäu:
 - Altusried
 - Heising
 - Kimratshofen
 - Krugzell
 - Probstried
 - Reicholzried
 - Schrattenbach

¹⁹ in der HVZ ist das Angebot der NVZ bedarfsgerecht zu verdichten

- Mittelbereich des Landkreises Oberallgäu
 - Memhölz
 - Petersthal
 - Wertach
- südlicher Landkreis Oberallgäu
 - Bad Hindelang
 - Bühl am Alpsee
 - Burgberg
 - Missen
 - Rettenberg
 - Stein im Allgäu

Defizite am Wochenende finden sich im Landkreis Oberallgäu kaum am Samstag, sondern schwerpunktmäßig am Sonntag. Die geforderte Bedienung mit einem Fahrtenpaar bzw. zwei Fahrtenpaaren wird am Sonntag nicht gewährleistet in:

- nördlicher Landkreis Oberallgäu:
 - Frauenzell
 - Reicholzried
 - Schrattenbach
- Mittelbereich des Landkreises Oberallgäu
 - Eckarts
 - Memhölz
 - Niedersonthofen
 - Peterthal
 - Vorderburg
- südlicher Landkreis Oberallgäu
 - Kranzegg
 - Rauhenzell
 - Rettenberg
 - Stein im Allgäu
 - Untermaiselstein

Detaillierte Auswertungen zur Einhaltung der Grenzwerte nach Verkehrszeiten und Verkehrstagen sind für den Landkreis Oberallgäu im Anlage 5 enthalten.

3.1.6 Erreichbarkeit

Zur Analyse und Bewertung der Erreichbarkeit übergeordneter Orte dienen die in Tabelle 10 aufgeführten Grenzwerte zur Erreichbarkeit von Teilflächen ab 500 Einwohner [8]. In die Grenzwertbetrachtung werden somit nur Teilflächen mit mindestens 500 Einwohnern einbezogen. Die Zuordnung der Teilflächen zu den Ober-, Unter- und Mittelzentren ist in

Anlage 2 enthalten. Beim gemeinsamen Oberzentrum Immenstadt-Sonthofen müssen beide Teilzentren innerhalb der Vorgaben erreicht werden.

Die Erreichbarkeit an Werktagen ist nur dann gegeben, wenn Hin- und Rückfahrt sowohl innerhalb des ersten Halbtages (Hinfahrt 04:00 Uhr bis 09:00 Uhr, Rückfahrt 09:00 Uhr bis 12:00 Uhr) bzw. innerhalb des zweiten Halbtages (Hinfahrt: 12:00 Uhr bis 15:00 Uhr, Rückfahrt: 15:00 Uhr bis 20:00 Uhr) als auch des Ganztageszeitraums (morgens hin und abends zurück) gewährleistet sind. An Samstagen und Sonntagen wurde die Erreichbarkeit im Ganztageszeitraum analysiert. Die Verbindungssuche erfolgte unter folgenden Randbedingungen:

- Berücksichtigung von SPNV-Verbindungen
- max. drei Umsteigevorgänge
- mindestens drei Minuten Umsteigezeit
- Auswertung von Fahrten, die im jeweiligen Zeitfenster liegen

Maximale Beförderungszeiten [in Minuten]		
Indikator	Grenzwert	Richtwert
Zentrum der Gemeinde	40	30
Unterzentrum	50	40
Mittel-/Oberzentrum	90	60

Tabelle 10: Maximale Beförderungszeiten zu übergeordneten Orten

Bewertung

Die Analyse ergab, dass die Erreichbarkeit der zugehörigen Zentren aus den Ortsteilen überwiegend gewährleistet ist. Diejenigen Fahrtbeziehungen, bei denen die maximalen Beförderungszeiten zum zugehörigen Oberzentrum (OZ), Mittelzentrum (MZ) bzw. Unterzentrum (UZ) aus Ortsteilen mit mehr als 500 Einwohnern (Grenzwerte) überschritten werden, sind in Tabelle 11 dargestellt.

von Ortsteil	nach Zentrum	Werktag		Samstag Ganztag	Sonntag Ganztag
		1. Halbtage	2. Halbtage		
Oberzentrum					
Obermaiselstein	Sonthofen / Immenstadt	Hinfahrt			

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Oberallgäu / Kempten

Schwachstellenanalyse

von Ortsteil	nach Zentrum	Werktag		Samstag Ganztage	Sonntag Ganztage
		1. Halbtage	2. Halbtage		
Schrattenbach	Kempten	Rückfahrt			Hin-/ Rückfahrt
Petersthal	Kempten		Hin-/ Rückfahrt	Rückfahrt	Hin-/ Rückfahrt
Reicholzried	Kempten			Hin-/ Rückfahrt	Hin-/ Rückfahrt
Steibis	Sonthofen / Immenstadt	Hinfahrt			
Memhölz	Kempten		Hinfahrt	Rückfahrt	Hin- / Rückfahrt
Niedersonthofen	Kempten		Hinfahrt	Rückfahrt	Hin- / Rückfahrt
Eckarts	Sonthofen / Immenstadt	Rückfahrt			Hinfahrt
Kleinweiler	Kempten				Rückfahrt
Seltmans	Kempten				Rückfahrt
Weitnau	Kempten				Rückfahrt
Mittelzentrum					
Schrattenbach	Kempten	Rückfahrt			Hin-/ Rückfahrt
Petersthal	Kempten	Rückfahrt	Hin-/ Rückfahrt	Rückfahrt	Hin-/ Rückfahrt
Steibis	Sonthofen / Immenstadt	Hinfahrt			
Memhölz	Kempten		Hinfahrt	Rückfahrt	Hin- / Rückfahrt

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Oberallgäu / Kempten

Schwachstellenanalyse

von Ortsteil	nach Zentrum	Werktag		Samstag Ganztag	Sonntag Ganztag
		1. Halbtage	2. Halbtage		
Niedersont- hofen	Kempten		Hinfahrt	Rückfahrt	Hin- / Rück- fahrt
Eckarts	Sonthofen / Immenstadt	Rückfahrt			Hinfahrt
Reicholzried	Kempten			Hin- / Rück- fahrt	Hin- / Rück- fahrt
Kleinweiler	Kempten				Rückfahrt
Seltmans	Kempten				Rückfahrt
Weitnau	Kempten				Rückfahrt
Unterzentrum					
Schratten- bach	Kempten	Hin- / Rück- fahrt	Hin- / Rück- fahrt	Hin- / Rück- fahrt	Hin- / Rück- fahrt
Petersthal	Kempten	Hin- / Rück- fahrt	Hin- / Rück- fahrt	Hin- / Rück- fahrt	Hin- / Rück- fahrt
Steibis	Oberstaufen	Hinfahrt			
Memhölz	Waltenh- ofen		Hinfahrt	Rückfahrt	Hin- / Rück- fahrt
Niedersont- hofen	Waltenh- ofen		Hinfahrt	Rückfahrt	Hin- / Rück- fahrt
Eckarts	Immenstadt	Rückfahrt	Hinfahrt		Hinfahrt
Frauenzell	Kempten	Rückfahrt	Hin- / Rück- fahrt	Rückfahrt	Hin- / Rück- fahrt
Kleinweiler	Immenstadt	Hinfahrt	Hin- / Rück- fahrt		
Seltmanns	Immenstadt	Rückfahrt		Rückfahrt	Rückfahrt
Weitnau	Immenstadt	Rückfahrt			Rückfahrt

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Oberallgäu / Kempten

Schwachstellenanalyse

von Ortsteil	nach Zentrum	Werktag		Samstag Ganztag	Sonntag Ganztag
		1. Halbtage	2. Halbtage		
Oy	Kempten	Hin- / Rück- fahrt			Hinfahrt
Wertach	Kempten	Hin- / Rück- fahrt	Hin- / Rück- fahrt	Hin- / Rück- fahrt	Hin- / Rück- fahrt
Vorderburg	Immenstadt	Hin- / Rück- fahrt	Hin- / Rück- fahrt	Hin- / Rück- fahrt	Hin- / Rück- fahrt
Martinszell	Waltenhofen		Hinfahrt	Rückfahrt	Hin- / Rück- fahrt
Oberdorf b. Immenstadt	Waltenhofen		Hinfahrt	Rückfahrt	
Reicholzried	Kempten			Hin- / Rück- fahrt	Hin- / Rück- fahrt

Tabelle 11: Überschreitung maximale Beförderungszeit (Grenzwerte)

Darüber hinaus ist festzuhalten:

- Vom Gemeindezentrum Dietmannsried gibt es zum Ortsteil Probstried nur einzelne Fahrten im Schülerverkehr. Die alternative Umsteige Verbindung über Binzenried dauert länger als 40 Minuten.
- Aus Oberkottern und Weidach ist das Gemeindezentrum Durach nur mit Umstieg erreichbar.

In der Stadt Kempten ist eine gute Erreichbarkeit der Innenstadt (ZUM, Bahnhofstr./Forum Allgäu) mit einer Vielzahl an Einkaufsmöglichkeiten, touristischen Attraktionen und öffentlichen Einrichtungen aus allen Stadtteilen zu verzeichnen.

Zusammenfassende Darstellungen aller Erschließungs-, Bedienungs- und Erreichbarkeitsdefizite im Landkreis Oberallgäu nach Grenzwerten und Verkehrstagen beinhaltet die Anlage 5.

3.2 Verknüpfungsstellen und Anschlussqualität

In die Analyse wurden die Bahnhöfe Oberstdorf, Fischen, Sonthofen, Immenstadt, Oberstaufen, Oy-Mittelberg, der Hauptbahnhof Kempten sowie die Zentrale Umsteige-Haltestelle in Kempten (ZUM) einbezogen.

3.2.1 Verknüpfungsstellen

Zur Sicherung einer attraktiven Verbindungsqualität werden im öffentlichen Verkehr Verknüpfungspunkte definiert, an die folgende wichtige Anforderungen gestellt werden:

- leichte Zugänglichkeit zum ÖPNV/ SPNV sowie zwischen den Verkehrsarten
- SPNV
- Stadtverkehr
- Regionalbusverkehr
- MIV (Park + Ride)
- Fahrrad (Bike + Ride)
- kurze, barrierefreie Wege (z. B. bahnsteiggleicher Umstieg)
- Übersichtlichkeit und Sicherheit
- abgestimmte Fahrpläne
- übersichtliche und zuverlässige Fahrgastinformation
- Gewährleistung einer angemessenen Aufenthaltsqualität für wartende Fahrgäste (Sitzmöbel, Sauberkeit etc.)

Neue Verknüpfungsstellen bzw. erneuerte Verknüpfungsstellen sollen zukünftig barrierefrei gestaltet werden.

Bewertung

Die baulichen Anlagen der ZUM und deren Gestaltung sichern den Übergang zwischen den Stadtverkehrs- und Regionalverkehrslinien. Das dynamische Fahrgastinformationssystem sorgt dabei für eine schnelle und zuverlässige Fahrgastinformation. Das mona Kundencenter an der ZUM ergänzt die Informationskette durch persönliche und telefonische Auskünfte, Beratung und Fahrausweisverkauf.

Der Hauptbahnhof Kempten bildet die Hauptverknüpfungsstelle zwischen allen SPNV-Linien und den Stadt- und Regionalbuslinien. Derzeit werden folgende Linien über den Hauptbahnhof geführt (Stand Februar 2025):

Linienart	Anzahl Linien
SPNV	8 (RE7, RE17, RE70, RE75, RE76, RE79, RB73, RB94)
Regionalbus	9 (20, 40, 50, 61, 62, 63, 64, 66, 71)
Stadtbus	Tagesverkehr: 9 (1, 4, 5, 6, 8, 10, R7, R8, X6) Spätverkehr: 3 (100, 400, 500)
AST / Rufbus	12 (102, 103, 109, 130, 140, 150, 161, 162, 163, 166, 171, Linientaxi)

Tabelle 12: Linien am Verknüpfungspunkt Kempten Hbf

Allerdings sind der SPNV und der ÖPNV nicht auf allen Linien optimal aufeinander abgestimmt. Insbesondere der Regionalbusverkehr ist nicht immer auf den integralen Taktknoten des SPNV zur halben Stunde abgestimmt. Auf Grund des dichteren Takts im Stadtverkehr sind Anschlüsse hier meist durchführbar.

Durch die vorhandenen Taxistände, Parkmöglichkeiten und Fahrradabstellanlagen ist auch eine individuelle An- und Abreise gut möglich.

Die Verkehrsanlagen beider Schnittstellen (ZUM Kempten und Kempten Hbf) weisen jedoch Mängel auf. Es besteht Handlungsbedarf hinsichtlich der Anordnung der Bussteige und der Gewährleistung der Barrierefreiheit, sowie beim Bus- als beim Bahnsteig. An der ZUM Kempten sind die Haltestellen in den Abfahrtsbereichen B und E barrierefrei ausgebaut.

Die Bahnhöfe Immenstadt, Sonthofen, Fischen, Oberstdorf und Oberstaufen mit den direkt angeschlossenen Busbahnhöfen sichern die Vernetzung zwischen dem SPNV und dem ÖPNV im Landkreis Oberallgäu. Zusätzlich stellt der Bahnhof Immenstadt einen Verbindungspunkt aus dem südlichen Landkreis Oberallgäu zur Stadt Kempten dar, wodurch kurze, sichere und schnelle Wege zwischen den beiden Städten gewährleistet werden.

Die folgende Abbildung 10 zeigt eine Übersicht über alle Verknüpfungspunkte im Untersuchungsgebiet.

Gebiet	Höchste Verknüpfungsart	Verknüpfungspunkt	Linienarten und -anzahl			Weitere Merkmale				
			SPNV	Stadtbus	Regionalbus	Taxi	P+R	B+R	Barrierefreiheit	
									SPNV	Bus
Stadt Kempten	SPNV – ÖPNV	Hbf Kempten	8	12	9	X	X	X	nein	nein
		Hp Kempten Ost	1	1	-	-	-	X	nein	z. T.
		Hp Kempten St. Mang	1	-	-	-	X	-	ja	-
	ÖPNV – ÖPNV	ZUM	-	9	11	-	X	-	-	z. T.
Landkreis Oberallgäu	SPNV – ÖPNV	Bf Altstädten	1	-	-	-	X	X	-	-
		Bf Blaichach	3	-	2	-	X	X	nein	nein
		Hp Bodelsberg	1	-	2	-	X	-	nein	nein
		Bf Dietmannsried	1	-	1	-	X	X	nein	nein
		Bf Durach	1	-	-	-	X	X	nein	-
		Bf Fischen	3	-	2	X	-	X	ja	nein
		Bf Immenstadt	4	4	6	X	X	X	nein	nein
		Bf Langenwang	1	-	1	-	X	-	nein	nein
		Hp Maria-Rain	1	-	-	-	-	-	nein	-
		Hp Martinszell	3	-	-	-	X	X	nein	-
		Hp Oberstaufen	3	-	7	X	X	X	nein	nein
		Bf Oberstdorf	3	-	5	X	X	X	nein	ja
		Bf Oy-Mittelberg	1	-	2	-	X	-	nein	-
		Bf Sonthofen	3	-	10	X	X	X	nein	ja
		Hp Sulzberg	1	-	-	-	X	-	ja	-
		Hp Wertach-Haslach	1	-	-	-	X	-	nein	-
		Hp Zollhaus-Petersthal	1	-	-	-	X	X	nein	-
	ÖPNV – ÖPNV	Bf Bad Hindelang	-	-	2	-	X	-	-	nein

Abbildung 10: Verknüpfungspunkte im Nahverkehrsraum

Im SPNV ist bezüglich der Barrierefreiheit festzustellen, dass die Bahnhöfe bzw. Haltepunkte überwiegend Bahnsteighöhen von unter 55 cm haben, was niedriger als die Einstiegsbereiche der Fahrzeuge ist. Um hier eine Spaltüberbrückung mit Trittstufen zu ermöglichen, ist eine angegliche Bahnsteighöhe erforderlich. Zudem fehlen in der Regel taktile Leitelemente.

Ausgewiesene Park+Ride-Anlagen gibt es beispielsweise beidseitig des Hauptbahnhofs Kempten (277 Stellplätze) und an den Bahnhöfen in Immenstadt (Tiefgarage mit 192 Stellplätzen), in Fischen (89 Stellplätze), in Oy-Mittelberg (19 Stellplätze) und in Sonthofen (geringe Zahl). Ausbaubedarf besteht insbesondere an den Bahnhöfen Dietmannsried, Kempten-Ost und Sonthofen.

Wesentlich für die intermodale Verknüpfung sind im Nahverkehrsraum Fahrradabstellanlagen. Teilweise überdachte Anlagen befinden sich beispielsweise am Hauptbahnhof Kempten (Vorplatz und Ostseite) sowie an den Bahnhöfen Fischen, Sonthofen, Blaichach, Immenstadt und Dietmannsried.

Einrichtungsbedarf von Fahrradabstellanlagen gibt es noch an manchen Bahnhöfen und bedeutenden Busumsteigestellen im Nahverkehrsraum (z. B. in Fischen und Langenwang),

und ggf. Ausbaubedarf der Fahrradstellplätzen an größeren Verknüpfungspunkten (z.B. Kempten, Immenstadt).

3.2.2 Anschlussqualität

Zur Beurteilung der Anschlussqualität wurden die relevanten Anschlussbeziehungen zwischen Bus und Bahn im und zum Hauptnetz untersucht.

In die Analyse wurden die Bahnhöfe Oberstdorf, Fischen, Sonthofen, Immenstadt, Oberstaufen, Oy-Mittelberg sowie der Hauptbahnhof Kempten einbezogen. Ein Anschluss gilt dabei bei einer Wartezeit von drei Minuten (optimal) bis 23 Minuten (akzeptabel) als gesichert.²⁰ Es wurden jeweils beide Richtungen (Ankünfte und Abfahrten) untersucht. Zur Bewertung der Bahnhöfe wurde eine Anschlussquote ermittelt, die den Anteil der Busfahrten wiedergibt, die Anschluss an den SPNV besitzen.

Anschlüsse Bus/Bahn

Kempten Hbf.

Generell stellen sich die Anschlussquoten am Kemptener Hauptbahnhof von und zu den Stadtbuslinien 4–6, 10 und X6 sowie im Spätverkehr sowie sonntags die Linien 100, 400 und 500 unterdurchschnittlich dar, was sich u. a. durch die Anschlusszwänge des derzeitigen ZUM-Treffs begründen lässt. Höhere Anschlussquoten von im Regelfall 70–80 % bieten die Ringbuslinien R7 und R8, die allein durch die höhere Taktung gute Anschlüsse von und zu den meisten Bahnrelationen bieten.

Im Regionalbusverkehr weisen besonders die höher getakteten Linien 20, 50 und 62 von und zu bestimmten Zugrelationen höhere Anschlussquoten auf. Eine konsequente Ausrichtung auf bzw. von Anschlüssen bspw. auf den Zugrelationen Kempten – Buchloe – (München/Augsburg oder Kempten – Immenstadt – (Oberstdorf/Lindau) ist jedoch nicht zu erkennen. So werden Fahrgästen zwar oft Anschlüsse in einer Richtung geboten – in der Gegenrichtung ist dann jedoch oft mit längeren Umsteigezeiten zu rechnen.

Immenstadt

Am Bahnhof Immenstadt bestehen von der Stadtbuslinie 31 gute Anschlüsse auf alle Bahnrelationen. In der Gegenrichtung bestehen durchgehende Anschlüsse nach Kempten Hbf. (Regionalexpress) von der Stadtbuslinie 34, sowie von Linie 32 nach Oberstdorf (Regi-

²⁰ Drei Minuten umfassen die reine Übergangszeit, d.h. die Gehzeit zwischen den Haltestellen. Eine sich an die Übergangszeit anschließende Wartezeit von bis zu 20 Minuten wird als akzeptabel angesehen.

onalexpress). Im Regionalbusverkehr bestehen in Immenstadt tendenziell höhere Anschlussqualitäten auf das dichter getaktete Bahnangebot von/nach Kempten Hbf. Positiv hervorzuheben ist die Linie 39.

Sonthofen

Die Linie 11 und teilweise die Linie 20 ist in Richtung Burgberg gut auf den SPNV abgestimmt. In Sonthofen sind Anschlüsse der Stadtbuslinie 21 aus Richtung Kempten Hbf. (RE) festzustellen. Diese sind mit einer Übergangszeit von vier Minuten jedoch sehr kurz und werden aufgrund der häufigen Verspätung der Bahn im Bereich von vier bis fünf Minuten sehr häufig verfehlt. In Richtung Kempten ergibt sich ein Übergang von 17 Minuten, wobei sich dann jedoch die Taktlagen (RE 75 hin, RE 17/76 zurück) unterscheiden.

Anschlüsse zwischen dem SPNV und der Linie 45 bestehend nicht, da sie zur gleichen Minute ankommen bzw. abfahren. Effektiv besteht zwischen Oberstdorf und Sonthofen Parallelverkehr zwischen SPNV und ÖPSV.

Die Anschlüsse RE 75 <-> Buslinie 48 Bad Hindelang sind gut aufeinander abgestimmt, wobei es aus Richtung Bad Hindelang mit einer Übergangszeit von planmäßig 16 Minuten Verbesserungspotenzial gibt. Die längeren Übergangszeiten zwischen dem RE 17/76 und der Linie 48 ergeben sich aus den verschiedenen Taktmustern (20/40 vs. 30/30).

Oberstdorf

In Oberstdorf ist die Anschlussqualität unbefriedigend. Trotz des dichten Takts der Linie 1 werden häufig sehr lange Übergangszeiten erreicht.

Die Fahrpläne der Linien 44 und 45 sind nur mittelmäßig mit dem Fahrplanangebot der Bahn verknüpft.

Oberstaufen, Fischen, Oy-Mittelberg

Nur mittelmäßige Anschlussquoten von 40–50 % finden sich an den Bahnhöfen Oberstaufen, Fischen und Oy-Mittelberg. Auch hier ist keine konsequente Ausrichtung auf bzw. von Bahnrelationen zu erkennen.

Anschlüsse Bus / Bus

In der Stadt Kempten fungiert die ZUM als zentraler Verknüpfungspunkt innerhalb des Busliniennetzes. Hier verkehren alle die Stadt Kempten bedienenden Buslinien. In den Hauptverkehrszeiten entstehen durch ein „Stadtbus-Rendezvous“ im Taktverkehr Spitzenbelegungen mit bis zu 20 Fahrzeugen. Die Regionalbuslinien verkehren außerhalb der Taktknoten des Stadtbusses.

In Bad Hindelang bestehen zu einem großen Teil Anschlüsse bzw. Durchbindungen auf der Relation Hinterstein – Bad Hindelang – Sonthofen. Ein Taktknoten mit weiteren Anschlüssen in Richtung Oberjoch ist hier jedoch nicht ausgeprägt. Auch in Wertach werden zwischen den Linien 48, 81 und 85 zum Teil Linienübergänge angeboten. Wenn diese zu anderen Zeiten nicht eingeplant sind, so ist die Anschlusssituation durch Wartezeiten über 20 min als mangelhaft zu bewerten. Die Anschlussqualität am möglichen Umsteigepunkt in Seltmans bzw. Sibratshofen ist mangelhaft. Eine wirkungsvolle Verknüpfung der Relationen Kempten – Buchenberg – Weitnau (– Isny) und Immenstadt – Missen-Wilhams – Weitnau (– Isny) fehlt.

An der Haltestelle Abzw. Hochgreut zwischen Kempten und Marktoberdorf gibt es je Schultag nur wenige durchgebundene Fahrten, Umstiege in den jeweiligen Nachbarverbundraum sind an dieser Haltestelle nicht vorgesehen.

3.3 Infrastruktur und Fahrzeugpark

3.3.1 Infrastruktur

Das dichte Haltestellennetz des Nahverkehrsraumes umfasst ca. 1.870 Haltepunkte bzw. Masten. Davon entfällt ca. ein Viertel auf die Stadt Kempten, die ein sehr dichtes Haltestellennetz besitzt. Die Haltestellen befinden sich zum überwiegenden Teil in gutem Zustand. Etwa ein Drittel der Haltestellen verfügt über einen Witterungsschutz. Bei der Herstellung der Barrierefreiheit an den Haltestellen besteht im gesamten Nahverkehrsraum Ausbaubedarf in den nächsten Jahren, da nur ca. 75 Haltepunkte aktuell völlig barrierefrei ausgebaut sind, und weitere ca. 80 Haltepunkte als „barrierearm“ einzuordnen sind.

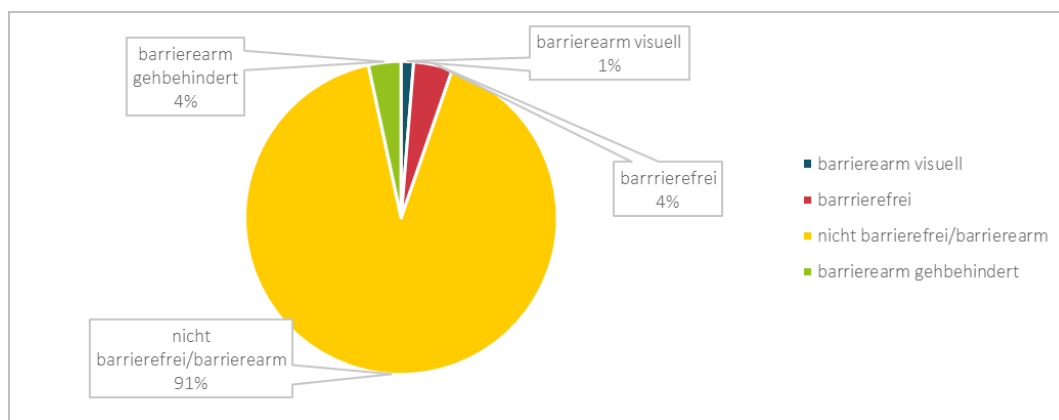


Abbildung 11: Ausbauzustand der Barrierefreiheit im Nahverkehrsraum

Zur ÖPNV-Beschleunigung des öffentlichen Personennahverkehrs ist die Möglichkeit der Freigabeanforderung für Busse an Lichtsignalanlagen bislang nur punktuell vorhanden, z. B. im Stadtbereich Kempten in der Zufahrt zur St.-Mang-Brücke und an der Königsstraße. Im

gesamten Nahverkehrsraum sind diesbezüglich weiterhin Maßnahmen erforderlich. Insbesondere an den folgenden Schwerpunkten sind Umsetzungen wünschenswert:

- Stadtgebiete der Oberzentren Kempten (Allgäu), Sonthofen und Immenstadt
- touristische Schwerpunktbereiche

Soweit möglich, ist der ÖPNV durch geeignete Infrastrukturmaßnahmen (z. B. Busspuren, ÖPNV-Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen) zu unterstützen.

3.3.2 Fahrzeugpark

Im Nahverkehrsraum verkehren Fahrzeuge von insgesamt 27 Verkehrsunternehmen (Stand Frühjahr 2024). In der nachfolgenden Tabelle sind diese entsprechend aufgeschlüsselt. Dazu ist der Anteil der barrierefreien bzw. mit Elektroantrieb ausgerüsteten Fahrzeuge angegeben.

Verkehrsunternehmen	Anzahl	davon als E-Bus	davon barrierefrei
Arnold-Reisen GmbH	25	-	0
Berchtolds Autoreisen GmbH & Co. KG	8	8	8
Brutscher-Reisen GmbH	8	-	6 Niederflur
Gromer GmbH	6	-	2 Niederflur 2 mit Hebebühne
Grünten Reisen	7	-	0
Haslach Bus GmbH	39	8	39 Vollniederflur mit Rampe
Jörg Der Immenstädter	8	-	0
Kleiter	2	-	0
Kleiter GmbH	2	-	0
Komm mit Morent GmbH & Co. KG	64	-	32 Niederflur 2 mit Rollstuhllift
Morent-Reisen GmbH & Co. KG	5	-	4 Niederflur mit Rampe 1 niederfluriger Kleinbus

Verkehrsunternehmen	Anzahl	davon als E-Bus	davon barrierefrei
Omnibus Gromer	5	1	0
Personenbeförderung Putz	14	-	0
Probst Reisen	2	-	0
Rauch Omnibusunternehmen	5	-	0
RBA Regionalbus Augsburg GmbH	29	-	22 Niederflur
Reisebüro Schattmeier GmbH & Co. KG	7	-	7 Niederflur mit Rampe
Rothermel Reisen GmbH	11	-	0
RVA Regionalverkehr Allgäu GmbH	41	2	35 Niederflur mit Rampe
RVA Regionalverkehr Allgäu GmbH	24	-	0
Schweighart GmbH & Co. KG	3	-	3
Siegel-Bus	3	-	0
Wechs GmbH & Co. KG	2	-	-

Tabelle 13: Übersicht der eingesetzten Fahrzeuge

Von den in Tabelle 13 angegebenen im Nahverkehrsraum eingesetzten Fahrzeuge kommen im Stadtverkehr Kempten hauptsächlich die Fahrzeuge der Firmen Haslach Bus GmbH und Berchtolds Autoreisen GmbH & Co. KG zum Einsatz.

Der noch nicht barrierefreie Teil des Fahrzeugparks wird meistens als Reserve, im Schülerverkehr oder als Verstärkerleistung eingesetzt. Zukünftig soll weiter vermehrt der Einsatz von Niederflurbussen forciert werden. Darin sollen auch Kleinbusse enthalten sein.

Die Elektrifizierung des Busbestands im Sinne der Umstellung auf alternative Antriebe ist mit insgesamt 16 E-Busse im Einsatz (Analysezeitpunkt) bereits gut fortgeschritten. Im August 2025 befanden wurde dieser Bestand auf 27 E-Busse aufgestockt.

3.4 Fahrzeugauslastung

Die Bewertung der Fahrzeugauslastung erfolgt auf Basis der in der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern verankerten Grenz- und Richtwerte zur Tagesauslastung und zum Besetzungsgrad.

Die durchschnittliche Tagesauslastung²¹ im Werktagsverkehr (Personenkilometer pro Platzkilometer) dient als Indikator für zu geringe bzw. zu hohe Nachfrage und wird aus Sicht des Fahrgastes sowie im Hinblick auf die Wirtschaftlichkeit bewertet.

Bei den Linien, deren durchschnittliche Tagesauslastung 40% überschreitet, soll geprüft werden, ob Maßnahmen zur Verringerung der Auslastung aus kundenorientierter Sicht sinnvoll und notwendig sind.

Bei Linien, deren durchschnittliche Tagesauslastung unter 7% liegt (bzw. unter 10% im Oberzentrum Kempten), sollen aus betriebswirtschaftlicher Sicht Maßnahmen zur Erhöhung der Auslastung geprüft werden.

Ein weiteres Merkmal zur Beurteilung der Fahrzeugauslastung ist der Besetzungsgrad. Er ist definiert als die Auslastung am Querschnitt mit der größten Belastung (gemessen in Lastrichtung) und sollte in der Spitzenstunde nicht mehr als 70%, in der Nebenverkehrszeit nicht mehr als 55% betragen. Bei Einzelfahrten in der Spitzenstunde ist auch ein Besetzungsgrad bis 100% akzeptabel.

Bewertung

Zur Auslastung der Fahrzeuge liegen keine gesicherten Daten vor. Generell sind folgende Aussagen zu machen:

- Im Landkreis Oberallgäu ist die Auslastung der Fahrzeuge als typisch für einen ländlichen Raum zu charakterisieren. In den Schülerverkehrszeiten kommt es zu sehr stark ausgeprägten Nachfragespitzen. Hier werden zur Bedienung der Fahrgastnachfrage auch Gelenkbusse oder hochkapazitative Überlandbusse eingesetzt. Außerhalb der Spitzennachfrage sind diese großen Platzangebote in der Regel nicht notwendig. Im südlichen Landkreis Oberallgäu kommt es im touristischen Verkehr auch am Wochenende und saisonal schwankend zu starken Auslastungen der Fahrzeuge. Hier wird zum einen durch den Einsatz entsprechend großer Kraftomnibusse, aber auch durch ein entsprechend dichtes Verkehrsangebot reagiert, um eine Überlastung der Fahrzeuge zu vermeiden
- In der kreisfreien Stadt Kempten (Allgäu) liegt in den meisten Linien eine durchgehend gute Auslastung der Fahrzeuge vor. Darüber hinaus ist in den Bussen einiger Linien nur eine kurze Verweildauer zu verzeichnen, d.h. die Fahrgäste sind jeweils nur

²¹ mittlerer Platzausnutzungsgrad pro Tag

auf kurzen Teilstrecken unterwegs. Auf stark nachgefragten Linien (z. B. Linie 5) wird die Auslastung durch den Einsatz von Gelenkombussen reguliert. Durch die Funktion als zentraler Schulstandort erhöhen auch Schüler aus dem Landkreis die Auslastung zusätzlich.

3.5 Information, Marketing, Tarif und Vertrieb

3.5.1 Information und Marketing

Die Information und das Marketing der Verkehre im Landkreis Oberallgäu und der kreisfreien Stadt Kempten (Allgäu) übernimmt übergeordnet die Mobilitätsgesellschaft für den Nahverkehr im Allgäu (mona GmbH).

Fahrplaninformationen sind in Form von Printmedien, via Internet (mona-App und mona-Webseite, Moby, DB Navigator und Kartendienste wie Google Maps) als auch über telefonische Auskünfte verfügbar.

Die mona stellt auf mona-allgaeu.de die Kerninformationen zum Busverkehr im Nahverkehrsraum zur Verfügung:

- Fahrpläne aller Busverkehre und der AST-Verbindungen
- Aktuelles und Verkehrsmeldungen
- Plug-in der MoBy-Fahrplanauskunft
- Gesamtliniennetzplan im Regionalverkehr (mit Bahnverkehr)
- Linienvlaufspläne im Stadtverkehr Kempten (Allgäu)
- Bussteig-Übersichtspläne für die ZUM, den Hauptbahnhof, Residenz /Pfeilergraben und das FORUM Allgäu in Kempten (Allgäu)
- Tarife und Ticketshop
- Beförderungsbedingungen
- Hinweise zu Kontaktmöglichkeiten, Kundencentern, Kritik & Lob, Barrierefreiheit, Fundsachen

Damit werden die wesentlichen Informationen aller Verkehrsunternehmen im ÖSPV an einer Stelle zur Verfügung gestellt. Jedoch sollte weiter an einer Vereinheitlichung der Regelungen, Übersichten und Darstellungen im Nahverkehrsraum gearbeitet werden. Für den Stadtverkehr Kempten sollte ein übersichtlicher zur Verfügung gestellt werden. Die Erstellung von Liniennetzplänen für Städte außer Kempten (z.B. Sonthofen, Immenstadt oder Oberstdorf) könnte das lokale Liniennetz deutlich verständlicher und nutzerfreundlicher zugänglich machen.

SPNV-Verbindungen und Anschlussbeziehungen werden in den Fahrplänen der mona nicht aufgeführt. Dies sollte angestrebt werden.

In den Bussen wird in der Regel sowohl optisch als auch akustisch die nächste Haltestelle bekanntgegeben. Dies ist beim Stadtverkehr Kempten durchgehend der Fall, im Regionalverkehr aber nur teilweise realisiert. In den Fahrzeugen hängen Tarifynformationen aus, Liniennetzpläne sind nicht vorhanden, sollten jedoch ergänzt werden.

Im Landkreis sind an den Haltestellen Fahrplanaushänge vorhanden, die insbesondere im Landkreis Oberallgäu hinsichtlich ihrer Qualität und einer Vereinheitlichung des Designs Optimierungsbedarfe aufweisen.

Die Haltestellen ZUM, Hauptbahnhof und Ostbahnhof in Kempten sowie der Busbahnhof in Sonthofen sind mit dynamischen Fahrgastinformationstafeln ausgestattet, deren Ausbau bei allen anderen Verknüpfungspunkten im Landkreis die Benutzerfreundlichkeit des ÖPNVs deutlich verbessern könnte. Weiterhin sind an über 100 Haltestellen im Landkreis Oberallgäu mit sogenannte E-Ink-Displays (z. B. Sonthofen, Oberallgäuer Platz) ausgestattet. Diese bieten neben dem klassischen Fahrplan auch die Anzeige von Echtzeitdaten, einen Umgebungsplan und Informationen über Fahrplanabweichungen

An der ZUM in Kempten besteht ein Kundencenter der mona²². Im südlichen Oberallgäu ist das Landratsamt zentraler Ansprechpartner zum Thema ÖPNV.

Ein gemeinsames Informationskonzept für den Stadt- und Regionalverkehr im südlichen Oberallgäu ist derzeit nicht erkennbar. Beide Bereiche sind werden derzeit getrennt behandelt, sollten aber im Sinne der Übersichtlichkeit und Verständlichkeit gemeinsam betrachtet werden.

3.5.2 Tarif und Vertrieb

Tarife und Fahrkarten

Im ÖSPV im Landkreis Oberallgäu und der kreisfreien Stadt Kempten (Allgäu) wird der gebietsüberschreitende Einheitstarif der Mobilitätsgesellschaft für den Nahverkehr im Allgäu (mona GmbH) angewendet. Dieser integriert alle Verkehre des ÖSPV im Landkreis Oberallgäu, der Stadt Kempten (Allgäu) und dem Kleinwalsertal (A) tariflich. Jungholz (A) und Hittisau (A) sind ebenso angeschlossen. Zur Fahrt nach Isny im Allgäu und Leutkirch gibt es separate Anschlussstarife. Die Eisenbahn ist nicht integriert. Der Fahrpreis errechnet sich aus der Zahl der durchfahrenen Waben (Wabentarif) laut den Tarifwabenplan (außer in den City bzw. City plus-Bereichen).

²² Das Kundencenter der mona zieht zum September 2025 in das ehemalige Postgebäude am Hauptbahnhofsvorplatz um.

Zum Fahrkartensortiment der mona zählen:

- City-Tarife für Kempten (Allgäu), Sonthofen, Immenstadt für Einzelfahrten
- Wabentarif im Regionalverkehr (bis zu acht Preisstufen)
- Walsertarif im Kleinwalsertal

Die Tarife werden als Bartarife (Einzelfahrscheine, Mehrfahrentickets, Tageskarte) und als Dauerkarten angeboten (Wochenticket, Monatsticket, Abonnement, Jobticket). Für Schüler, Studierende und Auszubildende gibt es Sondertarife.

Zusätzlich ist die Eisenbahn (alle Nahverkehrsverbindungen im Landkreis Oberallgäu und der Stadt Kempten) beim Kauf des Oberallgäu-Tickets nutzbar. Das Bayern-Ticket gilt neben dem Bahnverkehr auf fast allen Buslinien [Ausnahme: Linien 39 (Immenstadt – Oberstaufen), 41 (Immenstadt – Sonthofen), 50 (Giebelstein – Hinterstein), 50 (Isny i. A. – Kempten (Allgäu))]. Für eigenwirtschaftlich betriebene Linien können Haustarife bestehen.

Für Touristen wird mit dem Allgäu-Walser-Pass ein angepasstes Angebot auf Basis der gültigen ÖPNV-Tarife vorgehalten.

In der Gemeinde Bad Hindelang ist der On-Demand-Verkehr EMMI-MOBIL kostenlos über die Gästeabgabe nutzbar (Genehmigung nach § 50 PBefG, kein ÖPNV). Im Markt Oberstdorf werden regional gültige vergünstigte Jahreskarten unter dem Titel „DaheimPass“ bzw. „MobilPass Oberstdorf / Kleinwalsertal“ auf Basis der gültigen ÖPNV-Tarife für die Bevölkerung angeboten. Der „MobilPass Allgäu“ ermöglicht es Übernachtungsgästen, den ÖPNV kostenfrei zu nutzen. Dieses Angebot wird durch die Gemeinden des Landkreises Oberallgäu finanziert.

Das Deutschlandticket wird im Nahverkehrsraum anerkannt. Es ermöglicht deutschlandweite Fahrten im Nahverkehr. Dies stellt für Abonnenten im Nahverkehrsraum Oberallgäu / Kempten eine Vereinfachung der Tarife dar, da eine durchgehende Integration im Zeitkartenbereich so erstmals angeboten wird.

Dazu erlaubt die CleverCard bargeldlose Zahlung im gesamten ÖPNV-Netz. Die BahnCard wird auf einigen Buslinien anerkannt und ermöglicht einen Rabatt von 25 % auf den Einzelfahrtpreis.

Vertrieb

Es stehen im Nahverkehrsraum diverse Vertriebskanäle zu Verfügung:

- mona-Kundencenter Kempten
- Fahrpersonal in den Bussen
- Webseite der mona (Webshop)
- mona-App
- Webseite des Allgäu-Walser-Passes (nur ausgewählte (Anschluss-)Tickets)
- Bürgerbüro Oberstdorf (nur „DaheimPass“ bzw. „MobilPass“)

Beim Kauf einer Fahrkarte im Webshop oder in der mona-App wird eine Rabattierung von 4 % auf Einzelfahrscheine gewährt.

3.6 Organisation

Der kreisfreien Stadt Kempten und dem Landkreis Oberallgäu ist gemäß Art. 8 (1) Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) die Planung, Organisation und Sicherstellung des allgemeinen ÖPNV (straßengebundener ÖPNV) als freiwillige Aufgabe im eigenen Wirkungskreis zugewiesen. Danach sind diese zuständig u. a. für Regieaufgaben²³ sowie die Erstellung von Planungs- und Qualitätsvorgaben im ÖPNV. Die für die Erteilung der Liniengenehmigungen nach Personenbeförderungsgesetz (PBefG) zuständige Genehmigungsbehörde ist die Regierung von Schwaben.

Die Aufgabenträgerschaft für den SPNV wird nach Art. 15 (1) BayÖPNVG vom Freistaat Bayern wahrgenommen.

Für Marketing und Tarif des ÖPNV ist die Mobilitätsgesellschaft für den Nahverkehr im Allgäu (mona GmbH) zuständig, die im Jahr 2014 in Kempten gegründet wurde. Ferner vermarktet die Gesellschaft den öffentlichen Personennahverkehr innerhalb des Verbundtarifgebiets und ist verantwortlich für die Weiterentwicklung des gemeinsamen Verbundtarifs und den gemeinsamen Beförderungsbedingungen. Insgesamt kooperieren derzeit 8 Verkehrsunternehmen unter dem Dach der mona.

Im südlichen Teil des Landkreises (Regionalverkehrslinien, Stadtverkehrslinien Immenstadt und Sonthofen sowie Ortsbus Oberstdorf) besteht zudem noch die unternehmensübergreifende Kooperation der Verkehrsgemeinschaft Oberallgäu.

²³ integrative, koordinierende, Vorgaben setzende oder die Verkehrsleistung vorbereitende, ggf. betreiberübergreifende Aufgaben wie z. B. Angebotsplanung, Qualitätsmanagement, Leistungsbestellung und -überwachung, Finanzierung und Einnahmenmanagement, Marketing, Marktforschung u. ä.

Bedingt durch die ehemals bestehende strikte Trennung von nördlichem und südlichem Oberallgäu sind auch heute noch einige Liniennummern doppelt belegt, was teilweise zu unübersichtlichen Strukturen führt.

4 Verkehrsnachfrage im ÖPNV

4.1 Status-quo der Verkehrsnachfrage im ÖPNV

Für den Nahverkehrsraum liegen keine aktuellen gesicherten Erkenntnisse zum Verkehrsverhalten und somit zum Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehrsaufkommen vor. Das Landesverkehrsmodell Bayern liefert auf Grund der peripheren Lage des Nahverkehrsraums im Freistaat Bayern nur eingeschränkt nutzbare Informationen zur generellen Verkehrsnachfrage im kommunalen ÖPNV. Verkehrsnachfragedaten aus punktuellen oder kontinuierlichen Zählungen im kommunalen ÖPNV sind flächendeckend nicht vorhanden. Lediglich in Kempten sind einige Busse mit einem sogenannten automatischen Fahrgastzählsystem ausgestattet, das belastbare Informationen hinsichtlich der Verkehrsnachfrage liefert.

Die Verkehrsströme im gesamten ÖPNV aus dem Landesverkehrsmodell Bayern²⁴ sind derzeit durch eine sehr disperse Nachfragestruktur gekennzeichnet, die zu einer hohen Anzahl kleiner Verkehrsströme von unter 50 ÖV-Personenwegen je Tag zwischen den Kommunen führt.

Im Nahverkehrsraum ist der SPNV auf der Achse Kempten (Allgäu) – Immenstadt i. Allgäu – Sonthofen – Oberstdorf durch hohe Belegungen mit mehr als 1.000 Personenwegen je Tag gekennzeichnet. Ähnlich hohe Nachfrageströme gibt es in den verkehrlich sehr stark ausgeprägten Stadt-Umland-Beziehungen zwischen Kempten (Allgäu) und dem Landkreis Oberallgäu, die durch den Busverkehr bedient werden. Dazu zählen unter anderem die Relationen nach Lauben, Dietmannsried, Altusried, Wiggensbach, Durach und Waltenhofen.

Verkehrsströme im ÖPNV mit einer Stärke von bis zu 1.000 ÖV-Personenwegen am Tag bestehen im Stadt-Umland-Bereich von Kempten (Allgäu) u. a. mit den Gemeinden bzw. Städten Buchenberg, Oy-Mittelberg und Sulzberg. Im Bereich des Landkreises Oberallgäu bestehen derartig starke Verkehrsströme u. a. zwischen:

- Kempten (Allgäu) und Sonthofen
- Immenstadt i. Allgäu und Oberstdorf
- Immenstadt i. Allgäu und Oberstaufen
- Sonthofen und Oberstaufen

Über Kreisgrenzen hinweg gibt es Ströme von bis zu 1.000 ÖV-Personenwegen zwischen Kempten (Allgäu) und Memmingen, Leutkirch, Nesselwang sowie Kaufbeuren.

Darüber hinaus gibt es noch nennenswerte Relationen mit bis zu 500 täglichen ÖPNV-Personenwegen. Dazu gehören beispielsweise:

²⁴ Zur Analyse basiert das Landesverkehrsmodell Bayern auf dem Jahr 2015. Daher sind besondere nachfragesteigernde Effekte wie die Einführung des Deutschlandtickets o. ä. nicht berücksichtigt.

- Kempten (Allgäu) – Oberstdorf
- Sonthofen – Bad Hindelang
- Kempten (Allgäu) – Isny im Allgäu
- Oberstaufen – Isny im Allgäu

Tiefergehende Analysen zur Verkehrsnachfrage werden möglich, wenn flächendeckend reale Nutzungsdaten im ÖPNV zur Verfügung stehen.

4.2 Zukünftige Entwicklung der Verkehrsnachfrage im ÖPNV

Die Entwicklung der Fahrgastnachfrage im ÖPNV ist abhängig von den für die Verkehrsnachfrage relevanten Strukturgrößen und Kennziffern zum Verkehrsverhalten. Zu den die Verkehrsnachfrage bestimmenden Strukturgrößen zählen im Prognosezeitraum des Nahverkehrsplans bis 2035:

- Einwohnerzahlen
- Schülerzahlen
- Arbeitsplätze

Die Einwohnerzahlen (und damit die daraus ableitbaren Schülerzahlen) lassen sich aus der Regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2043 [34] ableiten. Diese Entwicklung ist gemeindefein in Tabelle 14 aufgezeigt:

Gemeinde	Einwohner 2024	Einwohner 2030	Einwohner 2035	Veränderung 2024-2035 [%]
<i>Kempten (Allgäu)</i>	<i>68.000</i>	<i>68.700</i>	<i>69.400</i>	<i>+2,1 %</i>
<i>Landkreis Oberallgäu</i>	<i>155.400</i>	<i>157.900</i>	<i>160.100</i>	<i>+3,0 %</i>
Altusried	10.370	10.550	10.630	+2,5 %
Balderschwang	330	330		
Betzigau	3.010	3.040		
Blaichach	5.830	5.860	5.880	+0,9 %
Bolsterlang	1.190	1.250		
Buchenberg	4.320	4.500		
Burgberg i. Allgäu	3.310	3.330		
Dietmannsried	8.540	8.770	8.900	+4,2 %

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Oberallgäu / Kempten

Verkehrsnachfrage im ÖPNV

Gemeinde	Einwohner 2024	Einwohner 2030	Einwohner 2035	Veränderung 2024-2035 [%]
Durach	7.260	7.260	7.260	+0 %
Fischen i.Allgäu	3.210	3.200		
Haldenwang	3.910	3.980		
Bad Hindelang	5.220	5.280	5.310	+1,7 %
Immenstadt i.Allgäu	14.480	14.670	14.770	+2 %
Lauben	3.460	3.460		
Missen-Wilms	1.440	1.430		
Oy-Mittelberg	4.860	5.090		
Obermaiselstein	990	990		
Oberstaufen	7.870	7.930	7.940	+0,9 %
Oberstdorf	9.550	9.530	9.500	-0,5 %
Ofterschwang	2.050	2.040		
Rettenberg	4.600	4.670		
Sonthofen	21.680	21.780	21.830	+0,7 %
Sulzberg	5.050	5.090		
Waltenhofen	9.700	9.860	9.950	+2,5 %
Weitnau	5.520	5.650	5.740	+4 %
Wertach	2.610	2.690		
Wiggensbach	5.100	5.180	5.200	+2 %
Wildpoldsried	2.600	2.650		

Tabelle 14: Entwicklung der Einwohnerzahlen nach Gemeinde bis 2035

Die Entwicklung der Bevölkerungszahlen bis 2035 zeigt, dass sich die Einwohnerzahl im Nahverkehrsraum insgesamt positiv entwickelt. In der Stadt Kempten (Allgäu) ist mit einem Zuwachs um 2,1 %, im Landkreis Oberallgäu mit einem Zuwachs um 3,0 % zu rechnen. Lediglich im Markt Oberstdorf sind bis 2035 sehr geringe Einwohnerverluste prognostiziert.

Diese Entwicklung legt nahe, dass sich das Gesamtpotenzial für Fahrgäste im ÖPNV auch in Zukunft stabil entwickeln wird und sogar leicht ansteigt.

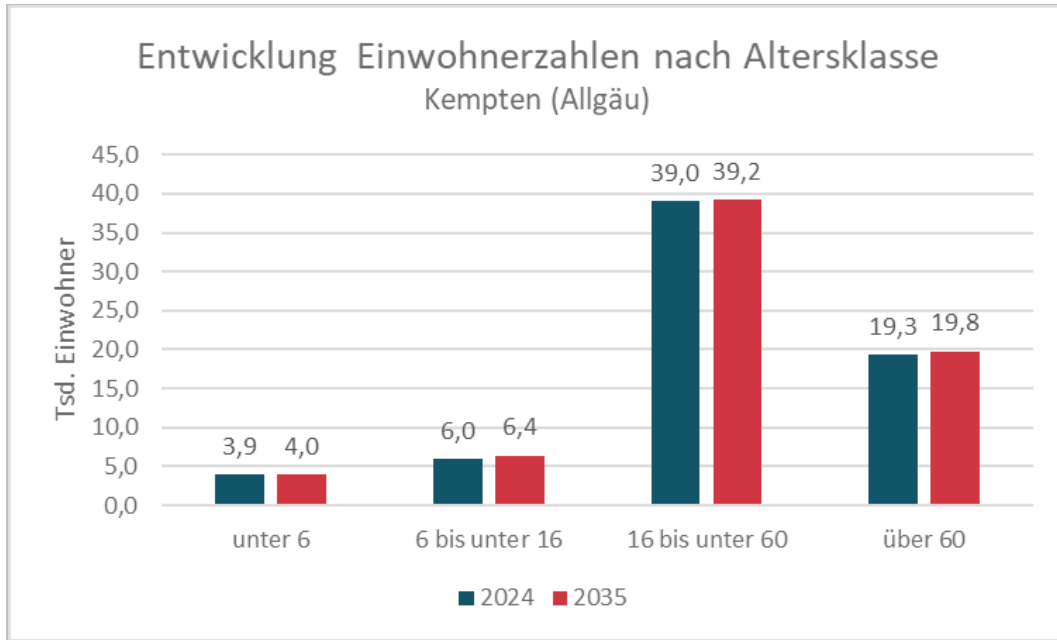


Abbildung 12: Entwicklung der Einwohnerzahlen nach Altersklassen in Kempten (Allgäu)

Abbildung 12 zeigt die Entwicklung der Einwohnerzahlen nach Altersklassen in der Stadt Kempten (Allgäu). In allen Altersklassen ist ein geringes Wachstum der Anzahl der Einwohner prognostiziert. Dieser fällt mit ca. 500 Einwohnenden in der Altersklasse der über 60-jährigen am größten aus.

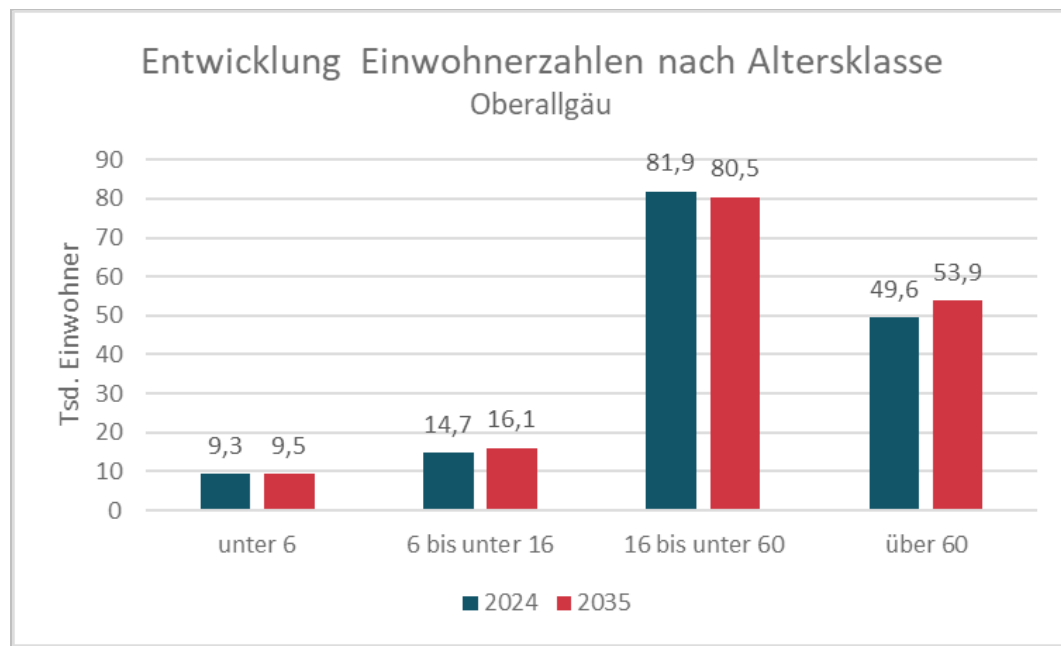


Abbildung 13: Entwicklung der Einwohnerzahlen nach Altersklassen im Landkreis Oberallgäu

Die Abbildung 13 zeigt die Entwicklung der Einwohnerzahlen nach Altersklassen im Landkreis Oberallgäu. In den Altersklassen der unter 6-jährigen (Kleinkinder), der 6 bis unter 16-jährigen (Schüler) und der über 60-jährigen steigt die Einwohnerzahl an. Dabei wächst die Gruppe der über 60-jährigen mit ca. 1.300 zusätzlichen Einwohnenden am stärksten an. Lediglich in der Gruppe der 16 bis unter 60-jährigen sinkt die Einwohnerzahl um ca. 400 Einwohner.

Aus der Entwicklung der Einwohnerzahlen und Einwohnerstruktur nach Alter lassen sich folgende Aussagen über die Entwicklung der Verkehrsnachfrage im ÖPNV im Nahverkehrsraum ableiten:

- Das Fahrgastpotenzial ist insgesamt stabil bis leicht wachsend.
- Die Schüler bleiben weiterhin eine durchgehend starke Nachfragegruppe.
- Pendlermobilität bleibt weiterhin ein wichtiges Themenfeld.
- Durch das Anwachsen der Altersgruppe der über 60-jährigen ist von einer steigenden Mobilität im Alter auszugehen, die durch zeitlich über den Tag verteilte Nachfrage, aber auch den Wunsch nach mehr Mobilität gekennzeichnet ist.

Die Entwicklung der Strukturdaten und der Verkehrsnachfrage korreliert nicht zwangsläufig. Vielmehr haben noch eine Reihe weiterer Faktoren Einfluss auf die Verkehrsnachfrage. Eine wesentliche Einflussgröße auf die ÖPNV-Nachfrage stellt der Umfang des ÖPNV-Angebots dar. Angebotsveränderungen haben direkten Einfluss auf die Nachfrage. Durch gezielte Angebotsverbesserungen im ÖPNV wird in der Regel eine Nachfragesteigerung erreicht. Leistungsreduktionen können hingegen den Umstieg auf andere Verkehrsmittel befördern und somit Nachfragerückgänge zur Folge haben. Dies betrifft vor allem wahlfreie

Nutzer des ÖPNV (z. B. Pendler, Touristen). Bei Nutzergruppen, die auf die Angebote des ÖPNV angewiesen sind, bspw. Schülerinnen und Schüler, ist dieser Effekt nicht zu erwarten.

Die Entwicklung des Tarifniveaus wirkt sich wesentlich auf die Nachfrage im ÖPNV aus. Werden die Fahrpreise stark rabattiert, wie gegenwärtig beim Deutschlandticket, werden maßgebliche Impulse zur verstärkten ÖPNV-Nutzung gegeben. Touristisch angelegte Angebote wie Gästekarten mit ÖPNV-Nutzung schaffen Impulse zur Nutzung des ÖPNV im Freizeitbereich und stärken zudem durch die anteilige Nutzerfinanzierung (Gästeabgabe) die Finanzierungsbasis des ÖPNV. Liegt die Fahrpreisentwicklung deutlich über der mittleren Teuerungsrate, gewinnen Alternativen zur ÖPNV-Nutzung an Bedeutung. Auf der Gegenseite können auch steigende Kraftstoffpreise (im Sinne der Pkw-Nutzung) einen günstigen Einfluss auf die Wahl des ÖPNV als Verkehrsmittel haben.

Im Folgenden wird die Wirkungsweise verschiedener Einflussgrößen auf die Nachfrage dargestellt. Außerdem wird die nachfragebestimmende Wirkung von sogenannten weichen (nicht quantifizierbaren) Faktoren und Rahmenbedingungen in die Betrachtungen einbezogen.

Nachfrage erhöhend	Nachfrage reduzierend / mindernd
Kostenvorteile des ÖPNV gegenüber dem MIV (steigende Kraftstoffpreise) / Entfall von Förderprogrammen für den MIV	Motorisierungsgrad und Fahrzeugverfügbarkeit auf gleichbleibend hohem Niveau
Schrittweiser altersbedingter Ausschluss anderer Verkehrsmittel (Pkw und Fahrrad)	Beschäftigtenentwicklung rückläufig
Angebotsverbesserungen zum Heben weiterer Potenziale im Jedermannverkehr	Erhöhung des Kostendruckes bei der Gestaltung des ÖPNV
Digitalisierung des ÖPNV	Kostenvorteile konkurrierender Verkehrssysteme
Verbesserung der Zugänglichkeit der Informationen	Erhöhtes Bedürfnis nach Flexibilität ohne Reaktion im Verkehrsangebot
Verbesserung Beförderungskomfort	Senken der Qualitäts- und Bedienstandards
Stärkung touristischer Verkehre	
Planerische und tarifliche Verknüpfung aller Verkehrsangebote des ÖPNV	

Nachfrage erhöhend	Nachfrage reduzierend / mindernd
Verbesserung der Integration des ÖPNV in den Verkehrssektor	
Aktives Mobilitätsmanagement auf verschiedenen Ebenen (betrieblich, landkreisweit, privat)	

Tabelle 15: Nachfragebeeinflussende Faktoren

Wenn die Attraktivität des ÖPNV weiter erhöht wird und sich die Rahmenbedingungen der Entwicklung der Mobilitätskosten des Fahrgastes vorteilhaft für den ÖPNV entwickeln, kann eine stabile bis verbesserte Verkehrsnachfragesituation erzielt werden. Potenziale liegen dabei insbesondere im Ausbau der Verbindungen über Landkreisgrenzen hinaus und im touristischen Verkehr.

Die ÖPNV-Strategie 2030 für den Freistaat Bayern [10] postuliert für die zukünftige ÖPNV-Entwicklung als ein wesentliches Ziel, die Fahrgastzahlen im ÖPNV bis 2030 gegenüber 2019 zu verdoppeln.

5 Rahmenkonzeption

Vorwort:

Im Vorlauf auf die Fortschreibung des Nahverkehrsplans und die Neuvergabe der Liniengenehmigungen hatte der Kreistag des Landkreises Oberallgäu die Verwaltung beauftragt, Verbesserungen vorzuschlagen. Hierbei bestand u.a. nach einem Besuch durch den Vorarlberger Landesrat Rauch am 8.11.2019 der Wunsch, sich am Vorarlberger und Schweizer System eines integrierten Taktfahrplans zu orientieren. Dieser wird auch im bayerischen ÖPNV-Gesetz als Ziel benannt (Art. 4 (2), BayÖPNVG). Das später vorgelegte Konzept MOBIL 365 umfasste eine flächendeckende Abstimmung von Bus und Bahn, von früh bis spät, unterstützt von Bedarfsverkehr. Nach ausführlicher Beteiligung von Bürgern und Kommunen bestand Konsens, dass das Konzept wirkungsvoll und zielführend sei. Um die Finanzierbarkeit zu gewährleisten, wurden die Maßnahmen mit den größten Erfolgsaussichten ausgewählt. Dies hat zur Folge, dass die frühere Rahmenkonzeption weitgehend belassen wird. Die Rahmenkonzeption formuliert den Mindeststandard, die beschlossenen Verbesserungsmaßnahmen gehen teils deutlich darüber hinaus. Die Angebotsverbesserungen finden sich im Abschnitt der „Maßnahmen“, sowie auch in den Anlagen (Stichwort Abstimmung Bus und Bahn).

Die politischen Entscheidungsprozesse über das erstmals in 2023 vorgestellte Mobilitätskonzept MOBIL 365 zogen sich über einen Zeitraum von rund 2 Jahren und waren in dieser Dauer nicht vorhersehbar. In der Folge verzögerte sich das bereits im Nahverkehrsplan Kempten-Oberallgäu von 2018 geplante Vorgehen einer harmonisierten Neuvergabe der Konzessionen im Rahmen einer Ausschreibung um mehr als 2 Jahre. Entsprechende Auswirkungen sind unter 7.2 (Laufzeiten der Liniengenehmigungen und Harmonisierung) beschrieben.

Die Rahmenkonzeption für die Entwicklung des ÖPNV im Nahverkehrsraum basiert auf den in Abschnitt 1.5 dargelegten verkehrspolitischen Zielen und Grundsätzen des Landkreises Oberallgäu und der Stadt Kempten (Allgäu) und unterstützt deren Erreichung. Die Gestaltungsoptionen bewegen sich dabei neben diesen Zielen und Grundsätzen zusätzlich im Spannungsfeld zwischen verkehrlicher Attraktivität und wirtschaftlicher Effizienz.

Das Hauptziel besteht darin, den bestehenden ÖPNV im Nahverkehrsraum unter den Prämissen des Fahrgastnutzens und der Finanzierbarkeit nachhaltig zu optimieren und weiterzuentwickeln.

Das ÖPNV-Angebot ist grundsätzlich von den Verkehrsunternehmen eigenwirtschaftlich zu erbringen, d. h. die damit verbundenen Aufwendungen werden durch Fahrgelderlöse und staatliche Ausgleichsleistungen (§28 in Verbindung mit §§231-232 SGB IX, Art. 24 und 27 BayÖPNVG) gedeckt. Eine Finanzierung gemeinwirtschaftlicher Verkehre durch die öffent-

liche Hand sollte dabei nur zum Zuge kommen, wenn gewünschte Verbesserungsmaßnahmen über eine ausreichende Verkehrsbedienung hinausgehen und nicht durch Einnahmen gedeckt sind bzw. eine eigenwirtschaftliche Bedienung der Linie bzw. des Linienbündels nicht wirtschaftlich darstellbar ist.

Die Zielvorgaben orientieren sich

- an den Vorgaben des Nahverkehrsplanes 2018,
- an den Entwicklungen, insbesondere den verkehrlichen Entwicklungen, im Nahverkehrsraum seit 2018 und in der Zukunft,
- an geänderten rechtlichen Rahmenbedingungen, z. B. im Personenbeförderungsgesetz und
- an politischen Entscheidungen im Nahverkehrsraum oder mit Auswirkung auf den Nahverkehrsraum.

In der nachfolgenden Tabelle 16 sind die Zielvorgaben des Nahverkehrsplanes dargelegt:

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Oberallgäu / Kempten

Rahmenkonzeption

Leistungsangebot (L)	Information, Marketing, Vertrieb (M)	Infrastruktur (I)
Fortschreibung der hierarchischen Gliederung des ÖPNV-Verkehrsnetzes	Ausbau bzw. Verbesserung der Fahrgastinformationswege	Anpassung der ÖPNV-Infrastruktur an demografische und strukturelle Entwicklungen
Ausweitung des Einsatzes flexibler Bedienformen in Zeiten und Räumen schwacher Nachfrage	Vereinheitlichung der Tarifgestaltung und attraktive Tarifangebote auch über Verkehrsträger hinweg	Weiterentwicklung des rechnergestützten Betriebsleitsystems
Verbesserung der Anbindung touristischer Ziele und Freizeiteinrichtungen	Mobilitätszentrale für gesamten Nahverkehrsraum	Weiterentwicklung der dynamischen Fahrgastinformation
Optimierung der Umsteigeverbindungen im ÖSPV und zum SPNV	Kooperation mit benachbarten Aufgabenträgern	Schaffung eines einheitlichen Standards bei der Haltestellenausstattung
Anpassung der Verkehre an demografische/ strukturelle Entwicklungen	Beitritt zu einem bestehenden Verkehrsverbund	Sanierung bzw. Neubau von Busbahnhöfen bzw. Verknüpfungsstellen
Optimierung der ÖPNV-Schülerverkehre	Intensivierung der Zusammenarbeit der Busunternehmen im Nahverkehrsraum	Ausbau der Barrierefreiheit in Fahrzeugen und an Haltestellen
Erreichen eines einheitlichen Verkehrsangebotes im gesamten Nahverkehrsraum		Anschlusssicherung für Umsteigeverbindungen Bus / Bus und Bahn / Bus
Beibehaltung bzw. Verbesserung der Anbindung an die benachbarten Nahverkehrsräume		Anpassung der Betriebshöfe an die ÖPNV-Entwicklung
Berücksichtigung der Anforderungen aus EG-VO 1370/2007		Dekarbonisierung der Fahrzeugflotte im ÖPNV
Berücksichtigung der Pendlerströme		

Tabelle 16: Zielvorgaben des Nahverkehrsplanes

5.1 Netzkonzeption

Durch die Etablierung eines Systems aus Verkehrsachsen in verschiedenen Ebenen und Verknüpfungspunkten wird eine flächendeckende Versorgung der Bevölkerung mit Angeboten des ÖPNV im Nahverkehrsraum gewährleistet. Parallelverkehre und sich kannibalisierende Verkehre sollen damit weitestgehend ausgeschlossen werden; in begründeten Fällen sind davon aber Ausnahmen möglich.

Der Nahverkehrsraum gliedert sich durch die vielfältige Strukturierung in verschiedene Zonen, in denen unterschiedliche Nachfragestrukturen und -niveaus vorliegen:

- Stadt Kempten mit einem ausgeprägten Stadtverkehr
- Stadt-Umland-Verkehrsbeziehungen zwischen der Stadt Kempten und den umliegenden Kommunen im nördlichen Landkreis Oberallgäu
- dünn besiedelter Raum zwischen dem nördlichen und südlichen Bereich des Landkreises Oberallgäu mit dispersen Nachfragestrukturen
- stark touristisch geprägte Verkehrsachsen im Süden des Landkreises Oberallgäu

Ein wichtiges Ziel ist es, die Versorgung der Bevölkerung mit öffentlichem Nahverkehr „in der Fläche“ sicherzustellen und damit die Erreichbarkeit von Arbeits-, Wirk- und Versorgungsstätten, Wohnraum etc. zu gewährleisten. Den Verkehren im Nahverkehrsraum kommt insofern eine Erschließungsfunktion zu. Diese Erschließungsfunktion kann nur ein gut abgestimmtes, verknüpftes und vertaktetes ÖPNV-System gewährleisten. Dabei haben die Verkehre auch eine Zubringerfunktion zum Schienenpersonennahverkehr. Die Sicherstellung der Zubringer- und Erschließungsfunktion in der Fläche kann nur dann sichergestellt werden, wenn die Verkehre eng verwoben und aufeinander abgestimmt sind, also inhaltlich und organisatorisch eng abgestimmt sind.

Im Folgenden sind die Netzkonzeptionen für die Gebiete der Aufgabenträger im Nahverkehrsraum dargestellt.

Nicht im Fokus stehen die Orts- und Stadtbusverkehre der Gemeinde Oberstdorf sowie der Städte Immenstadt und Sonthofen. Die Verantwortung hierfür liegt bei den jeweiligen Gebietskörperschaften. Grundsätzlich gilt, dass innerhalb dieser Zentren ein hochwertiger öffentlicher Nahverkehr gewährleistet sein muss. Linienüberlappungen bzw. eine Parallelbedienung zwischen Orts- bzw. Stadtbusverkehren und anderen Linien sind ausdrücklich erlaubt und erwünscht, sofern sie zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse beitragen. Nach Möglichkeit sollen neben den zentralen Umsteigeknoten an den Bahnhöfen auch weitere Umsteigepunkte geschaffen werden.

5.1.1 Stadt Kempten (Allgäu)

Tagesverkehrsnetz

In der Stadt Kempten wird das Verkehrsnetz in folgende hierarchische Netzebenen eingeteilt:

Netzebene	Definition und Relationen
Stammachse	<p>Die zentrale Stammachse im Stadtverkehr verläuft zwischen den Hauptverknüpfungspunkten am Hauptbahnhof und in der nördlichen Innenstadt. Sie stellt das Kernelement zur Erschließung der Innenstadt sowie der Anbindung derselben an den SPNV und weitere Elemente des Liniennetzes dar. Dazu wird eine sehr dichte Bedienungshäufigkeit angestrebt.</p> <hr/> <ul style="list-style-type: none"> ■ Kempten (Allgäu) Hauptbahnhof – Forum Allgäu – Nördliche Innenstadt
Hauptnetz	<p>Das Hauptnetz bindet in einem dichten Takt die potenzialträchtigen Stadtgebiete Bühl und Ludwigshöhe-Süd an die Innenstadt sowie den Hauptbahnhof an. Weiterhin stellt der Ringbus in dieser Netzebene ein netzweit verbindendes Element dar, das die Gewerbestandorte im Norden der Stadt an den Hauptbahnhof und entlang des Ringes liegende Wohnstandorte anbindet.</p> <hr/> <ul style="list-style-type: none"> ■ Hauptbahnhof – Ostbahnhof – Kaufbeurer Straße Nord – Ursulasried – Leubas ■ Hauptbahnhof – Franzosenbauer – Lindauer Straße – Adenauerring – Memminger Straße – Ursulasried – Leubas ■ Nördliche Innenstadt – Bühl ■ Nördliche Innenstadt – Forum Allgäu – Hauptbahnhof – Ludwigshöhe Süd ■ Nördliche Innenstadt – Klinikum
Nebennetz	<p>Das Nebennetz stellt die Grundbedienung der restlichen städtischen Gebiete der Stadt Kempten sicher.</p> <hr/>

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Oberallgäu / Kempten

Rahmenkonzeption

Netzebene	Definition und Relationen
	<ul style="list-style-type: none">■ Halde Nord – Auf der Halde – Memminger Str. – Nördliche Innenstadt – Hauptbahnhof – Haubenschloss – CamboMare■ Stiftallmey – Lindauer Straße – Nördliche Innenstadt – Lenzfried – Ostbahnhof■ Thingers – Auf der Halde – Rottachstraße / Äußere Rottach – Nördliche Innenstadt– Hauptbahnhof (– Waltenhofen – Rauns)■ Nördliche Innenstadt – Keselstraße – Schumacherring – Ludwigshöhe Nord■ Nördliche Innenstadt – Göhlenbach – CamboMare■ Nördliche Innenstadt – Engelhalde – Ludwigstraße (– Weidach – Sulzberg– Wolfis)²⁵■ Nördliche Innenstadt – Duracher Straße (– Durach)²⁵
Ergänzungsnetz	<i>Das Ergänzungsnetz enthält die Anbindungen der peripher gelegenen Stadtteile der Stadt Kempten sowie einzelne parallele Verbindungen innerhalb der Stadt.</i>
	<ul style="list-style-type: none">■ (Lauben –) Nördliche Innenstadt – Kaufbeurer Straße – Fenepark■ Hauptbahnhof – Nördliche Innenstadt – Heiligkreuz²⁵■ Hauptbahnhof – Nördliche Innenstadt – Rothkreuz²⁵

Tabelle 17: Netzebenen in Kempten (Allgäu)

Die Verkehrszeiten und Taktichten werden in Abschnitt 5.2 festgelegt. Die räumliche Verteilung der Verkehrsachsen ist in der nachfolgenden Abbildung 14 dargestellt.

²⁵ Die genannte Verkehrsbeziehung befindet sich in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Oberallgäu.

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Oberallgäu / Kempten

Rahmenkonzeption

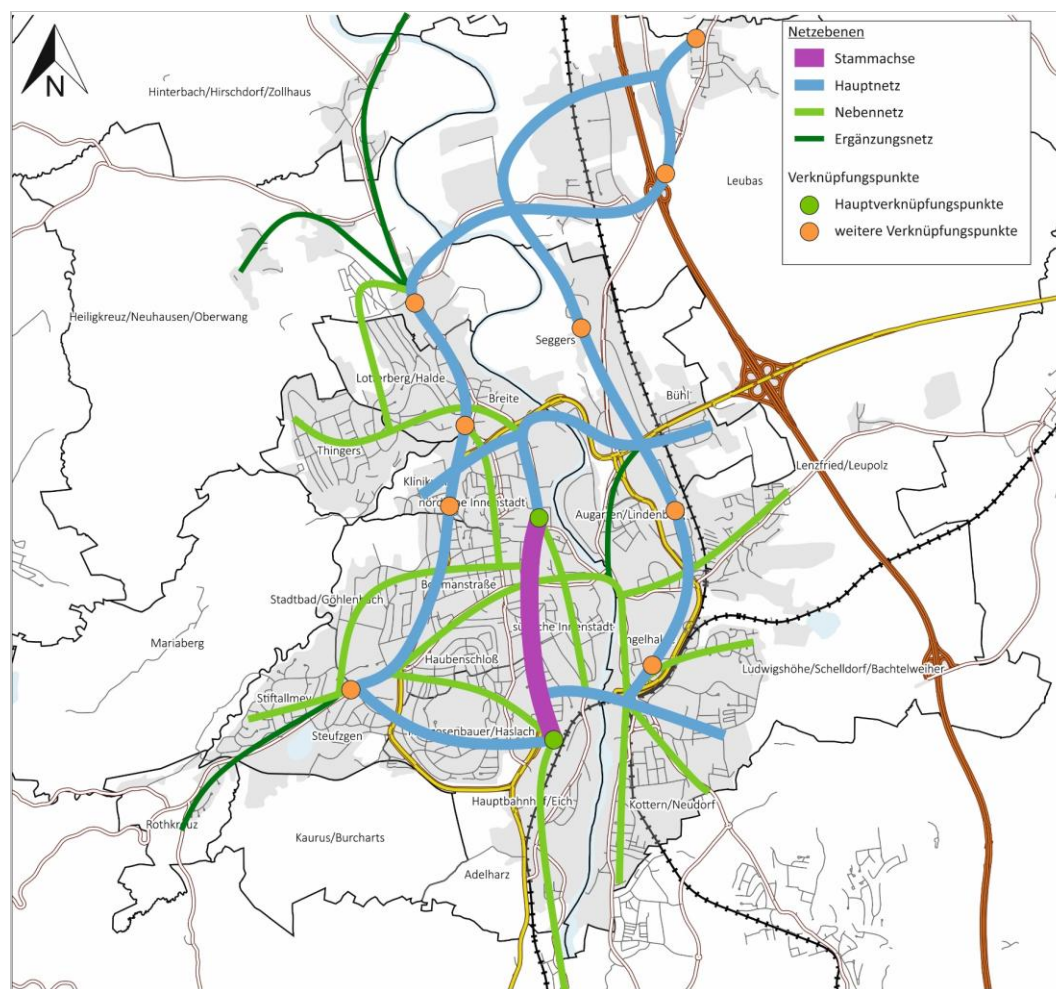


Abbildung 14: Netzgliederung in der Stadt Kempten (Allgäu)

Die verschiedenen Hierarchieebenen sind an Verknüpfungspunkten miteinander verbunden. Diese sind in Tabelle 18 aufgeführt.

Art	Funktion	Standorte
Hauptverknüpfungspunkt	Verknüpfung der Stammachse mit den weiteren Achsen; zentrale Verknüpfung mit dem regionalen ÖSPV, SPNV und SPFV ²⁶ Anschlussstreifen im Spät- und Wochenendverkehr	Kempten Hauptbahnhof nördliche Innenstadt ²⁷

²⁶ Verknüpfung mit dem SPFV und SPNV nur am Hauptbahnhof Kempten (Allgäu)

²⁷ Perspektivisch wird im Bereich des Pfeilergrabens eine neue Verknüpfungsstelle errichtet. Bis zur Fertigstellung dieser Verknüpfungsstelle übernimmt die heutige Haltstelle ZUM am Stadtpark diese Funktion.

Art	Funktion	Standorte
weiterer Verknüpfungspunkt	Umstieg zwischen Buslinien des Stadtverkehrs, insbesondere zum Ringbus; nachrangige Umstiege zum regionalen ÖPNV und SPNV	Leubas, An der Malstatt Kaufbeurer Str./CERATIZIT ²⁸ Dieselstr./Fenepark Oberwang DACHSER Memminger Str./Fr.v.-Ried Str. Berliner Platz ²⁸ Ostbahnhof Adenauerring/Haubensteigweg ²⁸ Lindauer Straße/Aybühlweg ²⁹ Schumacherring/Engelhalde Schumacherring/Lindenbergsch. ²⁸

Tabelle 18: Verknüpfungspunkte in der Stadt Kempten (Allgäu)

Spät-, Weekend- und Bedarfsverkehrsnetz

Am Wochenende sowie im Spätverkehr kommt ein gesondertes Netz zum Einsatz, das folgende Achsen umfasst:

- (Waltenhofen –) Eich – Hauptbahnhof – **Nördliche Innenstadt** – Thingers – Heiligkreuz – Neuhausen
- Leubas – Auf dem Bühl – Lenzfried – **Nördliche Innenstadt** – Stiftallmey
- (Lauben –) Hirschdorf – Oberwang – Friedhof – **Nördliche Innenstadt** – Klinikum
- **Nördliche Innenstadt** – Hauptbahnhof – Stadtweiher – Rothkreuz
- **Nördliche Innenstadt** – Bachtelweiher – Uhlandstraße - Ludwigshöhe

Die Achsen des Spät- und Wochenendnetzes sind über ein systematisches Takttreffen in der nördlichen Innenstadt mit einander physisch und fahrplanerisch verknüpft. Ein Tausch von Achsenabschnitten im Rahmen der Linienplanung ist zulässig.

Der Kemptener Hauptbahnhof ist integraler Taktknoten im SPNV. Die Anbindung an den Hauptbahnhof ist mit kurzen Umsteigezeiten vorzusehen, sodass das Anschlusstreffen darauf anzupassen ist.

Zusätzlich gibt es ein Bedarfsverkehrsnetz für nachfrageschwache Zeiten und Räume.

²⁸ Umstiege sind physisch möglich, eine Fahrplanabstimmung wird aber nur nachrangig gesondert vorgenommen.

²⁹ Die Haltestelle wird neu errichtet und in diesem Rahmen über die endgültige Benennung entschieden.

5.1.2 Landkreis Oberallgäu

Der ÖPNV im Landkreis Oberallgäu wird mit vier Angebotsformen im ÖPNV durchgeführt: Regionalverkehr der Eisenbahn (SPNV) und Busverkehr im konventionellen Linienverkehr (Regionalbus und Stadtbuss) sowie Bedarfsverkehre wie Anruflinientaxis und weitere nachfragegesteuerte Bedienformen.

Im SPNV gibt es folgende Achsen im Landkreis Oberallgäu:

- Oberstdorf – Sonthofen – / Lindau – Immenstadt – Kempten (Allgäu) – Augsburg / München
- Oberstdorf – Sonthofen – Immenstadt – Kempten (Allgäu) – Memmingen – Ulm
- Kempten (Allgäu) – Pfronten-Steinach

Diese Achsen und deren quantitative und qualitativen Eigenschaften liegen in Aufgabenträgerschaft des Freistaates Bayern und werden durch diesen gesteuert. Daher wird hierauf in den Festlegungen dieses Nahverkehrsplanes nicht weiter eingegangen.

Das Verkehrsnetz im ÖSPV des Landkreises Oberallgäu wird in folgende Hierarchieebenen eingeteilt:

Netzebene	Definition und Relationen
Landesbedeutungsame Hauptachse	<i>Der Freistaat Bayern fördert landkreisübergreifende Expressbusverbindungen. Diese sind als Hauptachse mit besonderem Status zu verstehen. Dazu sind die Anforderungen der Richtlinie ErNa einzuhalten.</i>
	<ul style="list-style-type: none"> ■ Immenstadt im Allgäu – Rettenberg – Wertach – Nesselwang – Füssen ■ Isny im Allgäu – Weitnau – Kempten (Allgäu) – Altusried – Leutkirch im Allgäu
Hauptachse	<i>Die Hauptachsen verbinden die Hauptorte, Mittelzentren und Oberzentren des Nahverkehrsraumes miteinander und untereinander.</i>
	<ul style="list-style-type: none"> ■ Kempten – Buchenberg – Kleinweiler (– Isny) ■ Kempten – Wiggensbach ■ Kempten – Altusried (– Leutkirch) ■ Kempten – Lauben – Dietmannsried ■ Kempten – Haldenwang (– Obergünzburg) ■ Kempten – Betzigau – Wildpoldsried (– Marktoberdorf) ■ Kempten – Durach – Oy (– Füssen/Reutte) ■ Kempten – Sulzberg ■ Kempten – Waltenhofen – Immenstadt ■ Immenstadt – Müssen/Wilhams – Weitnau (– Isny) ■ Immenstadt – Rettenberg – Wertach – Oy-Mittelberg ■ Immenstadt – Oberstaufen (– Lindau)

Netzebene	Definition und Relationen
	<ul style="list-style-type: none"> Immenstadt – Blaichach – Sonthofen – Fischen – Oberstdorf Sonthofen – Bad Hindelang Sonthofen – Altstädten – Oberstdorf Oberstdorf (– Kleinwalsertal (A))
Nebenachse	<i>Die Nebenachsen binden auf bestimmten Relationen Siedlungsgebiete an übergeordnete Netze an.</i>
	<ul style="list-style-type: none"> Blaichach – Sonthofen – Burgberg – Rettenberg Bad Hindelang – Oberjoch – Wertach Sonthofen – Ofterschwang – Bolsterlang Immenstadt – Missen / Wilhams – Weitnau (– Isny)
Touristischer Nachfrage-schwerpunkt	<i>In der Alpenregion des Oberallgäus ist der ÖPNV stark touristisch geprägt. Die ÖPNV-Bedienung passt sich hier der hohen saisonalen Nachfrage an.</i>
	<ul style="list-style-type: none"> Bad Hindelang – Hinterstein Oberstaufen – Steibis Oberstdorf – Breitachklamm Oberstdorf – Spielmannsau Fischen – Balderschwang (– Hittisau (AT))
Verkehre ins Kleinwalsertal	<i>Das in der Republik Österreich gelegene Kleinwalsertal ist als funktionale Exklave nur über den Landkreis Oberallgäu erreichbar. Daher ist die Verknüpfung der dortigen Verkehre in Oberstdorf besonders wichtig.</i>
	<ul style="list-style-type: none"> Mittelberg – Höfle Oberstdorf – Riezern – Mittelberg – Baad Riezern – Egg / Schwende / Ifen / Wäldele
Stadtverkehre bzw. Ortsverkehre	<i>Die Stadt- bzw. Ortsverkehre bedienen die verdichteten Bereiche der Oberzentren Immenstadt und Sonthofen bzw. des Mittelzentrums Oberstdorf. Hier können auch parallele Verkehre zwischen dem Regionalbus und den Stadtverkehren toleriert werden.</i>
	<ul style="list-style-type: none"> Stadtverkehr Immenstadt im Allgäu Stadtverkehr Sonthofen Ortsverkehr Oberstdorf

Tabelle 19: Netzebenen im Landkreis Oberallgäu

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Oberallgäu / Kempten

Rahmenkonzeption

Die übrigen Buslinien verkehren darüber hinaus im ländlichen Raum nachfragegesteuert und im Schülerverkehr. Auf einzelnen Relationen verkehren im Schwachlastverkehr Anruf-Linientaxis als bedarfsgesteuerte Verkehrsform.

Die Verkehrszeiten und Taktichten werden in Abschnitt 5.2 festgelegt. Die räumliche Verteilung der Verkehrsachsen ist in der nachfolgenden Abbildung 15 dargestellt.

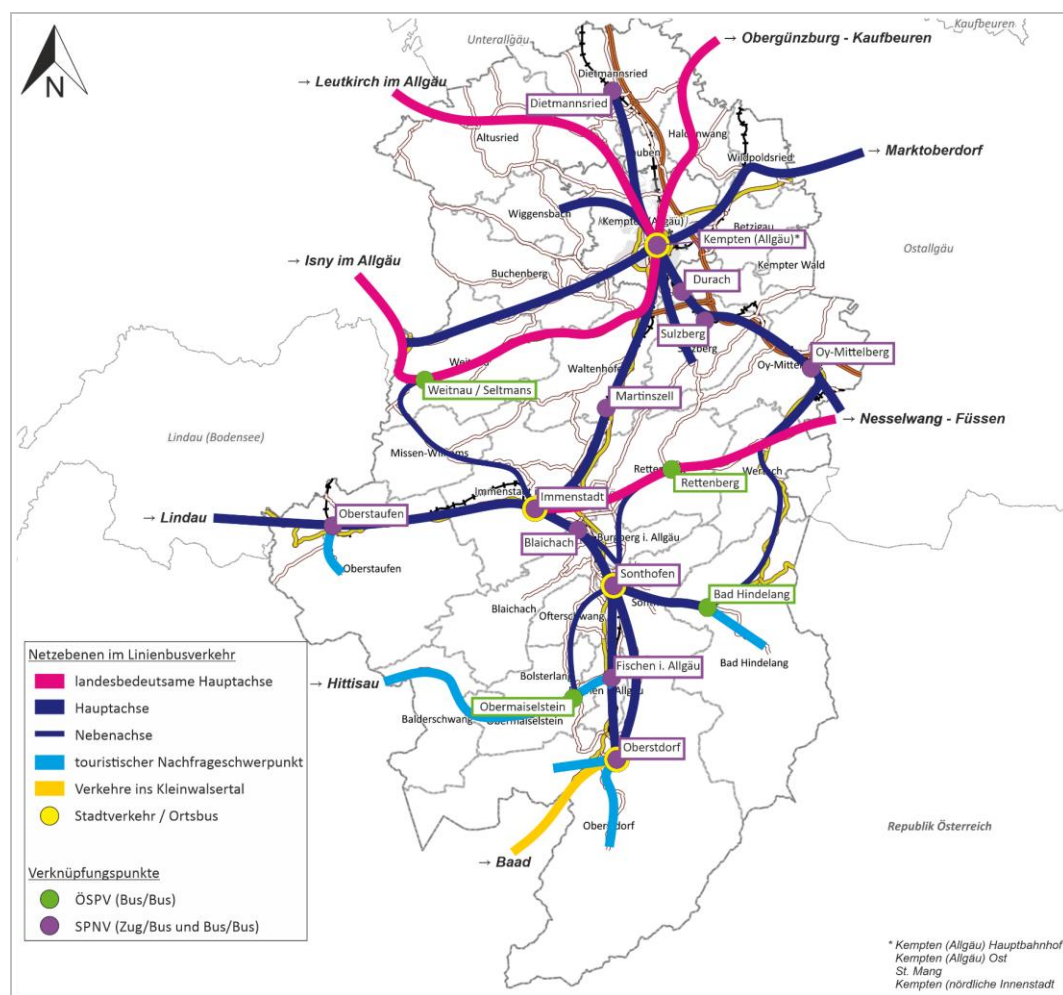


Abbildung 15: Netzgliederung ÖSPV im Landkreis Oberallgäu

Linien bestimmter Netzebenen (z. B. touristische Linien) können bei guter verkehrlicher Verknüpfung und Nachfrage auch über den hier aufgeführten Mindestumfang verkehren und entsprechend der finanziellen Leistungsfähigkeit erweitert werden.

Die verschiedenen Hierarchieebenen sind an Verknüpfungspunkten miteinander verbunden. Diese sind in Tabelle 20 aufgeführt.

Art	Funktion	Standorte
SPNV	Verknüpfung der Hauptnetzlinien untereinander und Anbindung an den SPNV sowie Anbindung der weiteren Buslinien	Blaichach Dietmannsried Durach Fischen im Allgäu Immenstadt Kempten (Allgäu) Hbf Kempten (Allgäu) Ost Martinszell (Allgäu) Oberstaufen Oberstdorf Oy-Mittelberg Sonthofen Sulzberg
ÖSPV	Verknüpfung der Hauptnetzlinien untereinander und Anbindung der weiteren Buslinien	Bad Hindelang Kempten Nördliche Innenstadt Weitnau / Seltmans Rettenberg Obermaiselstein

Tabelle 20: Verknüpfungspunkte im Landkreis Oberallgäu

5.2 Angebotsstandards

Die Angebotsstandards werden durch die Parameter räumliche Erschließung, Bedienzeiträume, Bedienungshäufigkeiten und Erreichbarkeiten definiert.

Im Gültigkeitszeitraum des Nahverkehrsplanes ist eine Anpassung der Bedienzeiträume in Abhängigkeit der demographischen und der Nachfrageentwicklung möglich. Das betrifft insbesondere den Beginn und das Ende der Schwachverkehrszeit an allen Wochentagen und die Bemessung und zeitliche Lage der Nebenverkehrszeit an Wochenenden und Feiertagen.

Die nachfolgend aufgeführten Anforderungen sind im Sinne einer Mindestanforderung zu verstehen. Im Falle einer erhöhten Nachfrage oder auf Initiativen aus der Politik und Verwaltung können in jedem Falle auch Angebote mit besserer Qualität offeriert werden. Dies ist auch möglich, wenn sich daraus im Netzkontext Vorteile ergeben (z. B. Gewährleistung von Anschlussverbindungen etc.).

5.2.1 Stadt Kempten (Allgäu)

Räumliche Erschließung

Für die Stadt Kempten (Allgäu) werden die folgenden Haltestelleneinzugsbereiche zur Absicherung der räumlichen Erschließung durch den ÖPNV festgelegt (vgl. Tabelle 21). Eine Teilfläche gilt darüber hinaus als erschlossen, wenn sich 80% der Einwohner in den fußläufigen Einzugsbereichen der Haltestellen von öffentlichen Verkehrsmitteln befinden.

Indikator	Grenzwert		Richtwert	
	Bus	Bahn	Bus	Bahn
Kernzone	400 m	600 m	300 m	600 m
hohe Nutzungsdichte	500 m	800 m	400 m	600 m
niedrige Nutzungsdichte	800 m	1.200 m	600 m	1.000 m

Tabelle 21: Haltestelleneinzugsbereiche in der Stadt Kempten (Allgäu)

Bei Veränderungen der Nachfragestruktur sind ggf. neue Haltestellen einzurichten bzw. deren Lage anzupassen.

Bedienzeiträume

Für die Stadt Kempten (Allgäu) werden die in Abbildung 16 dargestellten Bedienzeiträume festgelegt:

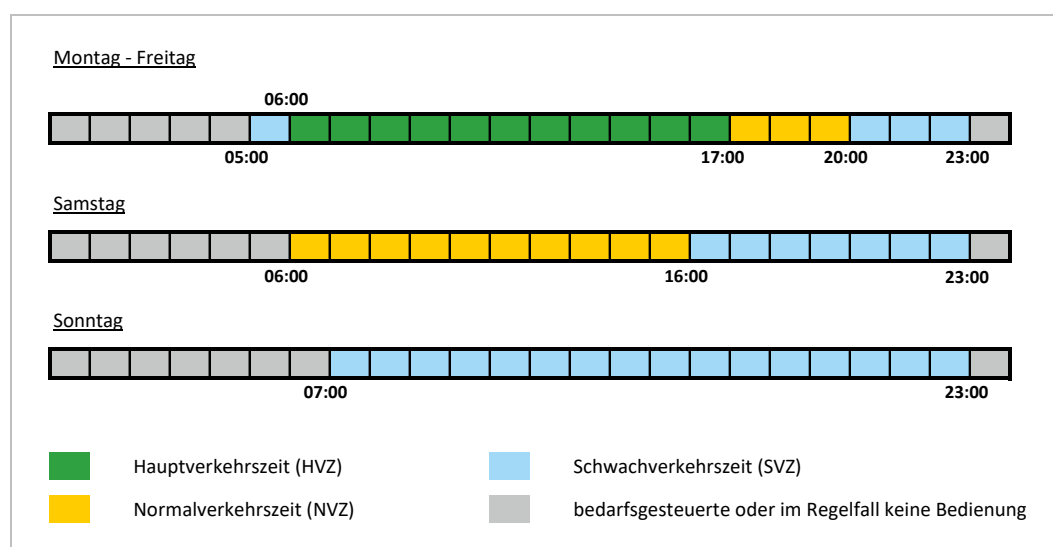


Abbildung 16: Bedienzeiträume in der Stadt Kempten (Allgäu)

An den Wochentagen Montag bis Freitag wird eine Hauptverkehrszeit zwischen 06:00 und 17:00 Uhr festgelegt. Diese Vereinheitlichung hat zum Ziel, über den Tagesverlauf eine gleichmäßige Bedienung in allen Teilen der Stadt anzubieten.

Der Betriebsschluss mit der abendlichen Schwachverkehrszeit ist am Freitag und Samstag bis 23:00 Uhr verlängert. Am Wochenende sind die Betriebszeiten den tagesspezifischen Nachfragegängen angepasst. Am Samstag sind über eine Nebenverkehrszeit die Geschäfts- bzw. Marktzeiten abgebildet.

Bedienungshäufigkeit

Für die Stadt Kempten (Allgäu) werden folgende Bedienungshäufigkeiten als Mindestbedienungsstandard (Grenzwert) festgelegt:

Netzebene / Taktfolge [min]	HVZ	NVZ	SVZ
Stammachse	10	15	
Hauptnetz	15-20 ³⁰	≤ 30	60
Nebennetz	30	30	
Ergänzungsnetz	60	60	

Tabelle 22: Bedienungshäufigkeit Stadt Kempten (Allgäu)

Die geforderten Takte können auch durch die Überlagerung einzelner Linien gebildet werden. Auf der Stammachse zwischen dem Hauptbahnhof und der nördlichen Innenstadt kann der aus Linienüberlagerungen gebildete Takt auch abweichen, wenn eine möglichst gleichmäßige Verteilung von mindestens sechs Fahrten in der Stunde effektiv erreicht wird.

In den Ortsteilen Rothkreuz, Heiligkreuz, Neuhausen, Leubas sowie im Ort Lauben sind folgende Ausnahmen von Festlegungen in Tabelle 22 möglich:

- Die Taktvorgaben gelten als erfüllt, wenn in zwei Stunden mindestens zwei Abfahrten je Richtung erfolgen (bei Ringbedienungen richtungsunabhängig). Eine möglichst gleichmäßige Verteilung ist sicherzustellen.
- In der SVZ ist abweichend ein 120-Minuten-Takt zulässig.

³⁰ In Ausnahmefällen ist auch zulässig, dass anstelle des reinen Taktes mindestens drei Fahrten pro Stunde in sinnvollem Abstand zueinander angeboten werden.

Darüber hinaus sind in Gebieten und Zeiten, die nicht durch die obigen Festlegungen erfasst sind, Bedarfsfahrten möglich. Diese können abweichend auch mittels flexiblen Bedienformen gemäß PBefG, z. B. mit dem Anruf-Sammel-Taxi durchgeführt werden.

Erreichbarkeit

Die Ziele innerhalb Kemptens sind in der Regel von allen Zugangspunkten mit maximal einem Umstieg innerhalb von 60 Min. erreichbar. Dies gilt auch für die entgegengesetzte Relation.

5.2.2 Landkreis Oberallgäu

Räumliche Erschließung

Für den Landkreis Oberallgäu werden die folgenden Haltestelleneinzugsbereiche zur Absicherung der räumlichen Erschließung durch den ÖPNV festgelegt (vgl. Tabelle 23). Eine Teilfläche gilt darüber hinaus als erschlossen, wenn sich 80% der Einwohner in den fußläufigen Einzugsbereichen der Haltestellen von öffentlichen Verkehrsmitteln befinden.

Indikator	Grenzwert		Richtwert	
	Bus	Bahn	Bus	Bahn
Kernzone der Ober- / Mittelzentren	400 m	600 m	300 m	600 m
Zone mit hoher Nutzungsdichte der Ober- / Mittelzentren	500 m	800 m	400 m	600 m
Unter- / Kleinzentrum	600 m	800 m	500 m	600 m
sonstige Gebiete	1.000 m	1.200 m	800 m	1.000 m

Tabelle 23: Haltestelleneinzugsbereiche im Landkreis Oberallgäu

Bei Veränderungen der Nachfragestruktur sind ggf. neue Haltestellen einzurichten bzw. deren Lage anzupassen.

Bedienzeiträume

Für den Landkreis Oberallgäu werden die in Abbildung 17 dargestellten Bedienzeiträume festgelegt:

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Oberallgäu / Kempten

Rahmenkonzeption

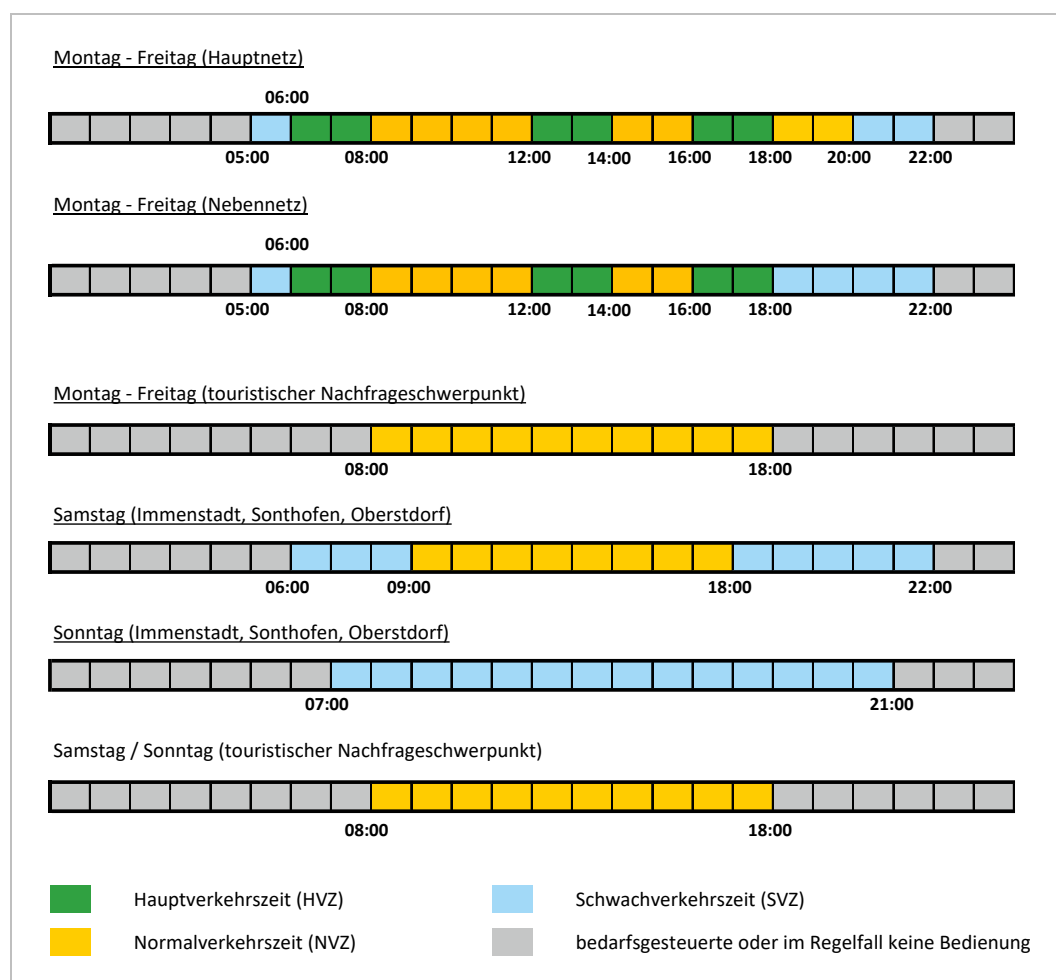


Abbildung 17: Bedienzeiträume im Landkreis Oberallgäu

An den Wochentagen Montag bis Freitag werden drei Hauptverkehrszeiten 06:00-08:00 Uhr, 12:00-14:00 Uhr und 16:00-18:00 Uhr festgelegt. Diese Verteilung deckt die wesentlichen Zeiten der Spitzen im Schüler- und Pendlerverkehr ab.

Für das Wochenende werden Mindestbedienstandards nur in den Städten Immenstadt, Sonthofen und Oberstdorf vorgegeben.

Für touristische Nachfrageschwerpunkte und die Verkehre ins Kleinwalsertal werden keine Vorgaben der Bedienzeiträume gemacht, da die Verkehre hier abhängig von der Saison und Nachfrage zwischen- und unterjährig angepasst werden.

Verkehren Fahrten auf Linien im Sinne einer touristischen Erschließung, kann der Fahrtenumfang und der Bedienzeitraum entsprechend der saisonalen Nachfrage angepasst werden. Dies betrifft Linien und Fahrten im touristischen Kontext auf allen Netzebenen.

Bedienungshäufigkeit

Im ländlichen Raum des Landkreises sind folgende Zielvorgaben zu realisieren:

Indikator	Anzahl Fahrtenpaare Montag - Freitag			Anzahl Fahrtenpaare Samstag / Sonntag
	HVZ	NVZ	SVZ	ganztägig
über 3.000 Einwohner	7	3	1	2
1.000 bis 3.000 Einwohner	3	2	1	2
bis 1.000 Einwohner	2	1	0	1

Tabelle 24: Bedienungshäufigkeit ländlicher Raum Landkreis Oberallgäu

An das Hauptnetz im Landkreis Oberallgäu werden die in Tabelle 24 dargestellten Mindestanforderungen hinsichtlich der Bedienungshäufigkeit gestellt. Diese entsprechen den in der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung Bayern enthaltenen Grenzwerten für regionale Verkehrsachsen. Eine Relation der definierten Verkehrsachsen muss also, im Unterschied zum restlichen Netz, zu stark nachgefragten Verkehrszeiten einen bestimmten festen Takt aufweisen.

Die ÖPNV-Bedienung in den Oberzentren Immenstadt / Sonthofen und dem Mittelzentrum Oberstdorf ist ebenfalls nach den in Tabelle 24 genannten Zielvorgaben zu realisieren.

In nachfrageschwachen Zeiten (NVZ, SVZ) und Räumen können die Vorgaben der Mindestbedienung durch bedarfsgesteuerte Bedienformen erfüllt werden (außer Schülerverkehr).

Indikator	Taktfolge in Minuten		
	HZV	NVZ	SVZ
touristischer Nachfrage-schwerpunkt		30-60	Bedarfsfahrten
Ober- und Mittelzentren Hauptnetzrelation	≤ 60	60	Bedarfsfahrten
Nebennetzrelation ³¹	60	120	Bedarfsfahrten

Tabelle 25: Bedienungshäufigkeit Ober- und Mittelzentren sowie regionale Verkehrsachsen Landkreis Oberallgäu

Auf den Achsen der touristischen Nachfrageschwerpunkte³² bzw. ins Kleinwalsertal soll ein 30-Minuten-Takt entsprechend dem touristischen Nachfragegang angeboten werden, der nachfragegerecht auch auf einen 60-Minuten-Takt gedehnt werden kann. Eine unterjährig Anpassung gemäß der Nachfrage ist möglich.

Verkehren Fahrten auf Linien im Sinne einer touristischen Erschließung, kann der Fahrtenumfang und der Bedienzeitraum entsprechend der saisonalen Nachfrage angepasst werden. Dies betrifft Linien und Fahrten im touristischen Kontext auf allen Netzebenen.

In der Hauptverkehrszeit ist das Angebot der NVZ bedarfsgerecht zu verdichten.

Erreichbarkeit

Für alle Teilflächen der Gemeinden mit mehr als 500 Einwohnern ist zu gewährleisten, dass

- das zugehörige Gemeindezentrum innerhalb von 40 Minuten,
- das nächstgelegene Unterzentrum innerhalb von 50 Minuten und
- das zugehörige Mittel- bzw. Oberzentrum innerhalb von 90 Minuten

erreicht wird, wobei Hin- und Rückfahrt sowohl innerhalb des ersten und zweiten Halbtages als auch des Ganztageszeitraums zu realisieren sind³³.

³¹ Auf Nebennetz-Relationen darf von der starren Taktvorgabe abgewichen werden, sofern dies verkehrlich sinnvoll ist. Dann ist mindestens die zum Takt korrespondierende Anzahl an Fahrtenpaaren anzubieten und möglichst gleich im Bedienzeitraum zu verteilen.

³² z. B. Gunzesrieder Tal, Breitachklamm, Großer Alpsee etc.

³³ Beispielweise ist für den Fahrtzweck Einkauf zu gewährleisten, dass für den Einkauf ein angemessener Zeitraum zur Verfügung steht, der durch Hin- und Rückfahrt abgegrenzt wird.

5.3 Flexible Bedienformen

Bedingt durch die bestehende Siedlungsstruktur und den demographischen Wandel gewinnt die bedarfsabhängige Bedienung im ÖPNV weiter an Bedeutung.

Im Landkreis Oberallgäu und der Stadt Kempten (Allgäu) werden folgende flexible Bedienformen vorgesehen:

- Linientaxi bzw. Rufbus nach § 42 PBefG
 - fahrplangebundener Verkehr im Linienverlauf
 - Bedienung der Haltestellen
 - z. T. Beschränkung der max. Personenanzahl
 - vorherige Anmeldung (i. d. R. 60 min vor Abfahrt)
- Anruf-Sammel-Taxi (AST) nach § 42 PBefG
 - fahrplangebundener Verkehr in einem Korridor oder Sektor
 - feste Abfahrtshaltestelle mit Haustürbedienung zum Ausstieg
 - Pooling möglich
 - Fahrpreiszuschlag
 - Abbringer- bzw. Zubringerverkehr in nachfrageschwachen Zeiten (insbesondere abends aus den Oberzentren)
 - vorherige Anmeldung (30 min vor Abfahrt im Raum Kempten (Allgäu); 60 min vor Abfahrt im Raum Sonthofen)
- On-Demand-Verkehr bzw. Linienbedarfsverkehr nach § 44 PBefG
 - Form des nachfragegerechten Ride-Poolings
 - zeitlich und räumlich flexible Fahrten zwischen (virtuellen) Haltestellen innerhalb eines festgelegten Gebietes
 - max. 8 Personen; Pooling möglich
 - Übernahme der Flächenbedienung abseits des Linienverkehrs (räumlich und zeitlich)
 - Voranmeldung erforderlich
 - zukünftig Stärkung der Bedeutung und Ausdehnung dieser Angebotsform

Bedarfsverkehre sind weiter zu qualifizieren und fahrgastfreundlich zu gestalten. Zugangshemmnisse sind abzubauen. Folgende Maßnahmen sind schrittweise umzusetzen:

- Aufbau einer gemeinsamen Dispositionszentrale für den bedarfsgesteuerten Verkehr im gesamten Nahverkehrsraum, einheitlicher Ansprechpartner zur Anmeldung der Fahrtwünsche per kostenfreier Telefonnummer oder digitaler Anwendung
- einheitliche Fahrgastinformation / Marketing
- einheitliche Regelungen zu den Tarifen bzw. Tarifzuschlägen bei Bedarfsverkehren (in Stadt und Region)
- perspektivisch Vereinigung der ähnlichen Angebotsformen AST und On-Demand-Verkehr

- technische und organisatorische Anschlusssicherung beim Übergang bzw. Verknüpfung zwischen ÖPNV und flexibler Bedienform

Mitfahrplattformen und Verkehre nach § 50 PBefG (gebündelter Bedarfsverkehr) verkehren privatwirtschaftlich und sind somit kein ÖPNV (kein Regelungsgegenstand des Nahverkehrsplans).

5.4 Qualitative Standards

5.4.1 Barrierefreiheit

Gemäß Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sind im Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel einer hinreichenden Inklusion zu berücksichtigen. Dazu gilt seit dem Jahr 2022 der Grundsatz der vollständigen Barrierefreiheit für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs. Die Aufgabenträger für den ÖPNV können davon abweichend aber im Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benennen und begründen.

Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) spezifiziert, dass

- Fahrzeuge bei Neubeschaffung,
- bauliche Anlagen bei Neubauten sowie großen Um- oder Erweiterungsbauten

im Rahmen der technischen und wirtschaftlichen Möglichkeiten barrierefrei zu gestalten sind.

Weiterhin wird ausgeführt, dass bestehende Fahrzeuge und Anlagen im Rahmen des technisch und wirtschaftlich Möglichen umzurüsten sind.

Die Anforderung zur Herstellung der Barrierefreiheit gilt nicht nur in baulicher Hinsicht, sondern bezieht sich auch auf alle infrastrukturellen und informativen Bereiche des ÖPNV-Angebotes. Nur in deren Zusammenspiel kann die Barrierefreiheit im ÖPNV auf Basis des Standes der Technik erreicht werden. Dabei ist das „Zwei-Sinne-Prinzip“ zu berücksichtigen.

Im Einzelnen sind folgende Bereiche barrierefrei zu gestalten:

- die Haltestelleninfrastruktur einschließlich Zuwegung,
- die Gestaltung und Ausstattung der Fahrzeuge,
- die Information und Kommunikation,
- der Betrieb und die Dienstleistungen.

Mit der Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit wird nicht nur dem gesetzgeberischen Anspruch der Umsetzung des Bayerischen Behindertengleichstellungsgesetzes

(BayBGG) sowie der UN-Behindertenrechtskonvention Rechnung getragen, sondern auch mehr Komfort und Zugänglichkeit für alle Fahrgäste geschaffen.

Um die gesetzlichen Anforderungen zu erfüllen, sind die Aufgabenträger auf die Zusammenarbeit mit den betroffenen Verkehrsunternehmen und Straßenbaulastträgern angewiesen, in deren Zuständigkeitsbereich die vom ÖPNV genutzte Infrastruktur fällt.

Des Weiteren ist für die Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit erforderlich, Verbände, Beauftragte und Beiräte der Betroffenen anzuhören und einzubinden.

Die wesentlichen Festlegungen von Qualitätsstandards unter Beachtung der schrittweisen Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV werden nachfolgend bezogen auf die einzelnen o. g. Elemente beschrieben.

5.4.2 Komfort und Ausstattung der Haltestellen

Anforderungen an den Komfort und die Ausstattung

Haltestellen und Verknüpfungspunkte sind ein Teil der Systemidentität des ÖPNV. Demzufolge dienen sie als Qualitätsmaßstab für die Verkehrssysteme sowie als Visitenkarte der Verkehrsunternehmen. Dazu sollen sie eine nachfragegerecht gestaffelte Ausstattung erhalten, um eine angemessene Aufenthaltsqualität zu gewährleisten.

Für alle Haltestellen des Stadt- und Regionalverkehrs ist folgende Mindestausstattung vorzusehen:

- Haltestellenschild mit Haltestellennamen
- Informationstafel mit dem aktuellen Fahrplan (ggf. als digitale E-Ink-Anzeige)
- Tarifinformationen, Liniennetzplan und Umgebungsstadtplan je nach Haltestellenfrequenz und Lage der Haltestelle (ggf. als digitale E-Ink-Anzeige)
- Sitzgelegenheit und Witterungsschutz an allen wichtigen Bus- und Umsteigehaltestellen
- Beleuchtung der Haltestellen je nach Lage und Haltestellenfrequenz

Zu Erleichterung der Orientierung sollen die Haltestellenschilder möglichst mit den verkehrenden Linien und entsprechenden Zielen beschriftet werden. Sind solche Beschriftungen vorhanden, sind sie im Falle von Fahrplanänderungen zu aktualisieren.

Dynamische Fahrgastinformationsanlagen (DFI) gewinnen mit der fortschreitenden Digitalisierung des ÖPNV immer mehr an Bedeutung. Dabei soll eine nach Frequenz und verkehrlicher Bedeutung abgestufte Ausstattung der Haltestellen erfolgen:

- flächendeckende Einrichtung an den wichtigen Verknüpfungspunkten (vgl. Abschnitt 5.1) und zentrennahen Haltestellen – Anzeiger je Steig und Übersichtsanzeiger

- Ausstattung stark frequentierter Haltestellen im Stadtverkehr mit dichtem Takt nach finanzieller Leistungsfähigkeit
- Ausstattung stark frequentierter und im Tagesverkehr mindestens stündlich bedienter Haltestellen im Regionalverkehr nach finanzieller Leistungsfähigkeit; hier sind auch Kombinationen mit digitalen Fahrplanaushängen (E-Ink) möglich

Folgende Anforderungen sind einzuhalten:

- Informationen über die tatsächlichen Abfahrtszeiten bzw. Abgleich von Soll- und Ist-Abfahrtszeiten
- Informationsübermittlung bei Betriebsstörungen, Umleitungen und in Sondersituationen
- Ausgabe der Informationen nach dem Zwei-Sinne-Prinzip (i. d. R. visuelle Anzeige und Sprachausgabe auf Anforderung)

Für die Grundausrüstung der Haltestellen sind die Verkehrsunternehmen verantwortlich. Die bauliche Ausstattung und die Sauberkeit der Haltestellen liegen im Aufgabenbereich der Städte, Märkte und Gemeinden.

Anforderungen an die Barrierefreiheit

Die Hauptbereiche der Qualitätsziele und -standards für den ÖPNV hinsichtlich der Barrierefreiheit an den Haltestellen sind:

- Sicherstellung des barrierefreien Zuganges zum ÖPNV bei der Gestaltung und beim Umbau von Haltestellen und Verknüpfungspunkten
- Barrierefreier Zugang zum Fahrausweiserwerb an wichtigen Schnittstellen (Kundencenter, personalbediente Vertriebsstelle)
- Barrierefreier Zugang zu Informationen (Fahrplan und Netzplan an allen wichtigen Haltestellen)

Beim Neubau von Haltestellen sind diese Anforderungen zu beachten; bestehende Haltestellen sind im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten anzupassen. Insbesondere der im BayBGG geforderte Einstieg von Menschen mit Behinderung oder mobilitätseingeschränkten Personen „ohne fremde Hilfe“ ist durch Kombination eines Niederflureinstieges mit einer angeglichenen Bordsteinkante³⁴ sowie der Ausstattung der Haltestellen mit einem Blindenleitsystem zu realisieren.

³⁴ Auf die Installation eines Hochbordes kann dann verzichtet werden, wenn sichergestellt ist, dass eine fahrzeugseitige Absenkeinrichtung oder Rampe einen barrierefreien Einstieg ermöglicht und ein bordparalleles Halten des Fahrzeuges sichergestellt ist.

Die Gestaltung von Haltestellen basiert auf technischen Vorschriften und Richtlinien in der jeweils neuesten Fassung, insbesondere auf den Regelwerken, DIN 18040 [35], RAST 06 [36], H BVA [37] sowie EAÖ [38].

Alle Haltestellen und Zuwegungen sind barrierefrei gemäß H BVA zu gestalten. Diese werden anhand folgender Kriterien priorisiert:

- Haltestelle mit hohem Fahrgastaufkommen
- Haltestelle mit hohem öffentlichen Verkehrsinteresse
- Haltestellen in der Nähe von Einrichtungen mobilitätseingeschränkter Personen
- übrige Haltestellen, die nicht von definierten Ausnahmen betroffen sind

Entsprechend ist jeder Haltepunkt im Nahverkehrsraum priorisiert (ohne Sonderbedarfe).

Ausnahmen von den Grundsätzen zur Barrierefreiheit gelten für Haltestellen:

- außerhalb geschlossener Ortschaften sowie innerhalb geschlossener Ortschaften (Ortsteile) mit weniger als 200 Einwohnern
 - Haltestellen ohne vorhandenen befestigten Gehweg müssen nicht über Hochborde verfügen
- innerhalb geschlossener Ortschaften (Ortsteile) mit 200 bis 1.000 Einwohnern
 - mindestens eine barrierefreie Haltestelle erforderlich
- innerhalb geschlossener Ortschaften (Ortsteile) mit mehr als 1.000 Einwohnern
 - Barrierefreiheit aller Haltestellen erforderlich, Ausnahmen bilden Haltestellen mit Fahrgastaufkommen < 10 Ein- und Aussteiger/Tag
- Haltestellen, die gemäß Priorisierung in Prioritätsstufe 0 eingeordnet sind.

Die Ausnahmeregelungen gelten auch für Haltestellen, deren barrierefreie Ausstattung auf lange Sicht nicht umsetzbar ist, wie z. B.:

- Haltestellen, in deren Umfeld auf absehbare Zeit keine Barrierefreiheit hergestellt werden kann
- Haltestellen, deren Bestand nicht langfristig gesichert ist

Die Ausnahmeregelungen gelten nicht für Haltestellen in der Nähe von Einrichtungen mobilitätseingeschränkter Personen sowie für Haltestellen, bei denen nachweislich Bedarf besteht.

Priorisierung des barrierefreien Haltestellenausbaus

Die Priorisierung des Haltestellenausbaus ist von verschiedenen Einflussfaktoren abhängig (vgl. Abbildung 18). Grundsätzlich erfolgt der Ausbau der Haltestellen entsprechend ihrer verkehrlichen Bedeutung und der Verfügbarkeit finanzieller Mittel.

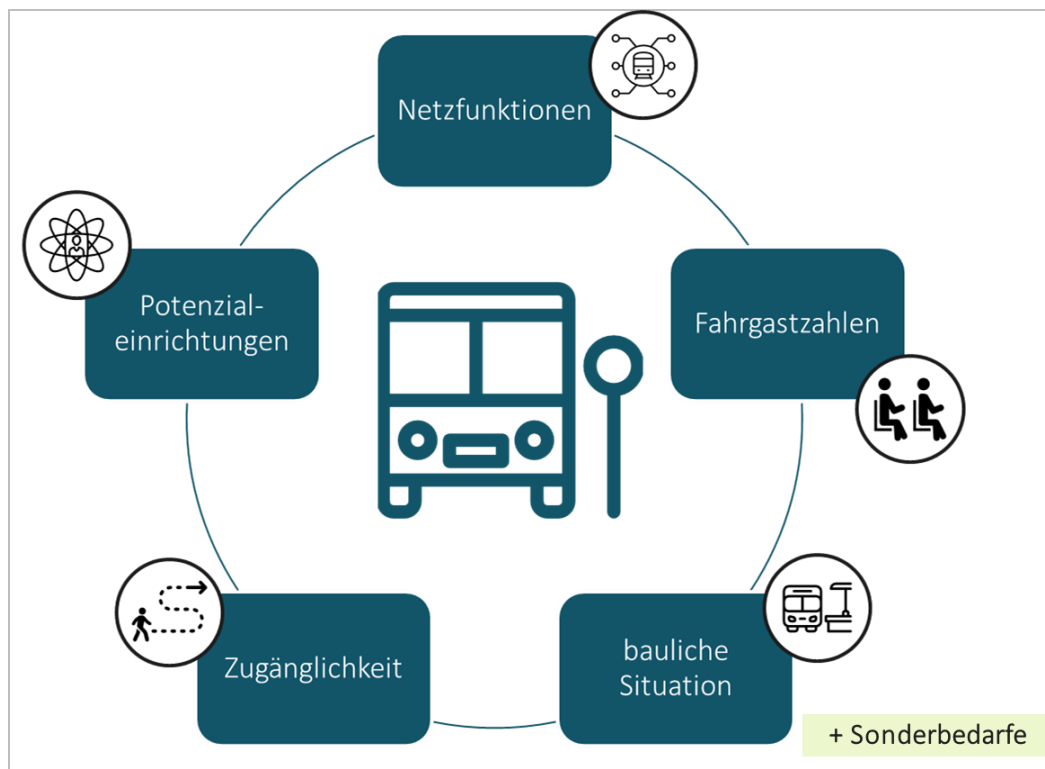


Abbildung 18: Einflussfaktoren auf den barrierefreien Haltestellenausbau

Auf der **Bestandsseite** beeinflussen die Zugänglichkeit und die bauliche Situation bereits im Bestand den Grad der Barrierefreiheit. Daraus lässt sich ableiten, ob bzw. in welchem Umfang eine Haltestelle ausgebaut werden muss. Eine positive Bewertung senkt die Priorisierung. Auf der **Zielseite** beschreiben Potenzialeinrichtungen im Umfeld der Haltestelle, Netzfunktionen und die Fahrgastzahlen bzw. das Fahrgastpotenzial vorhandene Potenziale und Anforderungen an den barrierefreien Ausbau. Eine positive Bewertung erhöht die Priorisierung. Hinzu kommen Sonderbedarfe, z. B. wenn Haltestellen in Rahmen einer Straßensanierung gebündelt ausgebaut werden.

Folgende Einflussparameter wurden in die Priorisierung des barrierefreien Haltestellenausbaus einbezogen:

Kategorie	Faktor bzw. Merkmal
Bestandsseite	Stufe zum Einstieg, Stufenhöhe, Steighöhe, Steigbreite, Hochbordart, Bodenbelag, Bodenindikatoren, Längsneigung
Zielseite	Fahrgastpotenzial Einwohner, Fahrgastpotenzial Altenanteil, Abfahrten pro Tag, Linienbelegung, Umsteigehaltestelle, externe Einrichtungen im Umkreis nach Art und Anzahl

Tabelle 26: Einflussfaktoren auf den barrierefreien Haltestellenausbau

Auf der Bestandsseite sind alle Haltepunkte in die Kategorien „barrierefrei“, „barrierearm gehbehindert“, „barrierearm visuell“ und „nicht barrierefrei“ eingeordnet (vgl. Abschnitt 3.3.1).

Die Erfüllung der Einzelkriterien der Zielseite (Potenziale) wurde mittels einer Punktvorgabe (Maximalpunktzahl 280 Punkte) bewertet und eine Gewichtung eingeführt. Aufbauend darauf ordnet eine Klassifikation in zehn Klassen jede Haltestelle im Landkreis Oberallgäu und der Stadt Kempten (Allgäu) ein.

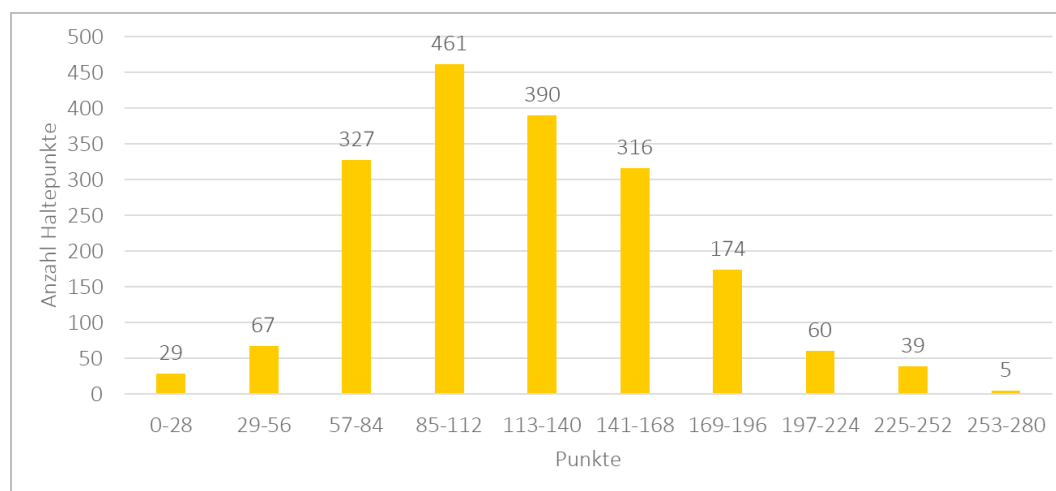


Abbildung 19: Klassifikation der Haltestellen nach erreichter Punktzahl auf der Zielseite

96 Haltepunkte mit einer Punktzahl von unter 56 Punkten haben ein nur sehr geringes Potenzial für den barrierefreien Ausbau. Ein hohes Potenzial liegt hingegen an den 104 Haltepunkten mit mindestens 197 Punkten vor.

Aus der Einordnung bzw. Bewertung ergibt sich folgende Handlungs-Matrix mit Prioritätsstufen:

		Bestandsseite			
		barrierefrei	barrierearm gehbehindert	barrierearm visuell	nicht barrierefrei
Anforderungsseite	0-28	0	0	0	0
	29-56	0	0	0	0
	57-84	0	2	2	1
	85-112	0	2	2	1
	113-140	0	2	2	4
	141-168	0	3	3	4
	169-196	0	3	3	4
	197-224	0	5	5	6
	225-252	0	5	5	6
	253-280	0	5	5	6

Abbildung 20: Handlungsmatrix zum barrierefreien Haltestellenausbau mit Prioritätsstufen

In der nachfolgenden Tabelle 27

Prioritätsstufe	Erläuterung	zeitlicher Horizont	Anzahl Haltepunkte
0	keine Ausbaumaßnahmen notwendig	–	170
1	langfristiger mindestens barrierearmer Ausbau (Einzelfallprüfung)	mehr als 10 Jahre	742
2	langfristiger barrierefreier Endausbau	mehr als 10 Jahre	45
3	mittelfristiger Endausbau zur vollständigen Barrierefreiheit	bis 10 Jahre	37
4	mittelfristiger barrierefreier Ausbau	bis 10 Jahre	783
5	kurzfristiger Endausbau zur vollständigen Barrierefreiheit	bis 5 Jahre	4
6	kurzfristiger dringend barrierefreier Ausbau	bis 5 Jahre	87

Tabelle 27: Vorgehen zum barrierefreien Haltestellenausbau nach Prioritätsstufe

5.4.3 Ausstattung der Fahrzeuge und Beförderungskomfort

Allgemeine Anforderungen sowie Anforderungen an das Platzangebot und den Beförderungskomfort

Grundsätzlich gelten für die im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge die jeweils aktuellen gesetzlichen Regelungen und Vorgaben sowie relevanten Richtlinien und Empfehlungen. Die Fahrzeuge sind mit einem im Nahverkehrsraum kompatiblen Bordrechnersystem auszustatten, das mindestens die folgenden Funktionalitäten erfüllt:

- Anschluss und Kommunikation mit einem nahverkehrsraumweiten Intermodal Transport Control System (ITCS)
- Übermittlung des Fahrzeugstandortes und der Fahrplanlage
- Steuerung der fahrzeuggebundenen digitalen Fahrgastinformationsanlagen
- Integration eines Kassensystems mit Funktionen zur kontaktlosen Kartenzahlung, Auslesen von digitalen Fahrkarten (VDV-eTicket)

- Integration von automatischen Fahrgastzählsystemen³⁵

Die Vorgaben müssen bei Neuanschaffungen erfüllt werden. Im Sinne der Vereinheitlichung ist eine Nachrüstung in Bestandsfahrzeugen zu prüfen.

Die im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge sollen folgende grundsätzliche **Anforderungen an das Platzangebot** nach den Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs [38] erfüllen:

- Jeder Fahrgast soll möglichst einen Sitzplatz finden.
- Für den Flächenbedarf eines Stehplatzes ist eine Fläche von 0,25 m² angesetzt.
- In der Hauptverkehrszeit soll die Auslastung des Fahrzeuges 65 % nicht überschreiten (aus der Summe der Steh- und Sitzplätze).

Zur Beförderung **mobilitätseingeschränkter Personen** sind folgende Plätze bzw. Flächen vorzusehen

- mindestens ein Sitzplatz je Tür mit spezieller Markierung für Mobilitätseingeschränkte mit guter Zugänglichkeit in Türnähe
- Vorhandensein von mindestens einer Sonderfläche für einen Rollstuhl- bzw. Kinderwagen; ein zweiter Stellplatz ist insbesondere im Stadtverkehr anzustreben
- Zugänglichkeit durch Niederflureinstieg bzw. Anlege- / Klapprampe
- Ausstattung aller Stehplätze mit Halteschleifen sowie Haltegriffen an den Sitzplätzen

Bei Neubeschaffungen sind folgende Komfortmerkmale zu berücksichtigen:

- Klimatisierung des Fahrgastraumes ist als Standard anzusetzen
- Erreichbarkeit eines Haltewunschtasters von jedem Sitzplatz
- Einrichtung eines Fahrgast-WLAN und von Lademöglichkeiten für Mobiltelefone etc.

Durch Elemente eines Corporate Design ist ein einheitliches Erscheinungsbild der den Nahverkehrsraum bedienenden Fahrzeuge zu erzielen.

Das Alter der Fahrzeuge soll maximal 15 Jahre nicht überschreiten. Die eingesetzte Fahrzeugflotte muss ein Durchschnittsalter von nicht mehr als 8 Jahren haben.

Die Verkehrsunternehmen haben auf die Sauberkeit der Fahrzeuge und die umgehende Behebung von Schäden zu achten. Werbung in und am Fahrzeug ist gestattet, soll die Kunden jedoch nicht belästigen. Die Fensterflächen sind zu mindestens 75 % von Werbung freizuhalten; davon ausgenommen ist die Heckscheibe. Die Regelung bezüglich der Werbung auf Fensterflächen gilt nicht für das Stadtbündel Kempten.

³⁵ Die erhobenen Daten sind den Aufgabenträgern im Sinne der kontinuierlichen Nahverkehrsplanung zur Verfügung zu stellen.

Anforderungen an die Fahrgastinformation im Fahrzeug

Die Fahrgastinformation im Fahrzeug ist optisch und akustisch durchzuführen, um den Ansprüchen einer barrierefreien Fahrgastinformation im Fahrzeug zu entsprechen. Dazu sind folgende Anforderungen zu erfüllen:

- optische Fahrgastinformation:
 - außerhalb: gesetzlich vorgeschriebene Linien- und Fahrtzielanzeigen (hoher Kontrast, digital), Anbringung mindestens an der Front und an der Türseite; Liniennummer am Heck
 - Innenraum: Haltestellenanzeige mit Auskunft über Linie und Fahrtziel sowie mindestens die nächsten drei Folgehaltestellen; Anschlussinformationen sollen integriert werden
- akustische Fahrgastinformation
 - außerhalb: bei Neubeschaffungen Außenlautsprecher zur Integration eines Blindeninformationssystems
 - Innenraum: Lautsprecheranlage mit Haltestellenansage, Auslegung für ein Blindeninformationssystem

Zur Sicherstellung einer kundenfreundlichen Betriebsdurchführung müssen die Fahrzeuge ständig über Betriebsfunk oder Mobilfunk erreichbar sein. Dazu sind sie in ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem bzw. ITCS einzubinden.

Weitere Anforderungen zur Erreichung der Barrierefreiheit

Seit dem 01.01.2022 ist die Gewährleistung der vollständigen Barrierefreiheit des Fahrzeugeinsatzes vorgeschrieben. Im Sinne der Wirtschaftlichkeit der Verkehrsleistungen können bisher eingesetzte Fahrzeuge gem. der Altersvorgaben auch nicht barrierefrei sein. Neubeschaffungen sollen grundsätzlich barrierefrei sein, sodass ein vollständiger Einsatz von Niederflurfahrzeugen mit Rollstuhl- bzw. Kinderwagenstellplatz erreicht wird.

Im bedarfsorientierten Verkehr ist die Beförderung von behinderten und mobilitätseingeschränkten Personen durch den Einsatz von Fahrzeugen zu ermöglichen, die über einen barrierefreien Einstieg (Klapprampe, Anlegerampe), über einen kombinierten Abstellplatz für Rollstühle, Kinderwagen etc. sowie über die notwendigen Sicherungseinrichtungen verfügen. Werden herkömmliche Taxen eingesetzt, die keine Barrierefreiheit für alle Nutzer bieten können, sind Alternativen anzubieten.

Umweltanforderungen Dekarbonisierung der Fahrzeugflotte

Bei der Neubeschaffung von Fahrzeugen sind hinsichtlich der Umweltstandards folgende gesetzliche Vorgaben sowie im Gültigkeitszeitraum des NVP Rechtskraft erlangenden Vorschriften zu berücksichtigen:

- Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (SaubFahrzeugBeschG) [39] in Verbindung mit der Richtlinie 2009/33/EG [40] in der durch die Richtlinie (EU) 2019/1161 [41] geänderten Fassung (Clean Vehicles Directive, CVD)
- Verordnung (EU) 2024/1610 [42] im Hinblick auf die Verschärfung der CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge
- Verordnung (EU) 2024/1257 [43] über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren (Euro 7)
- Zehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (10. BImSchV) [44] über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraft- und Brennstoffen
- Masterplan 100 % Klimaschutz Kempten [45] und Oberallgäu [46]

Mit den genannten Grundlagen werden in den kommenden Jahren verstärkt emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge eingesetzt. Der Fokus bei Neubeschaffungen wird aus umweltstrategischen Gesichtspunkten, aber auch im Hinblick auf totalen Lebenszyklus-Kosten eines Fahrzeuges in den kommenden zehn Jahren auf batterieelektrischen Fahrzeugen liegen.

Das Landratsamt Oberallgäu hat im Jahr 2024 eine Studie zu alternativen Antrieben im Busverkehr im Oberallgäu durchführen lassen, deren wesentliche Erkenntnisse sich auch auf die Stadt Kempten (Allgäu) übertragen lassen [47]. Folgende Festlegungen werden für die Dekarbonisierung der Antriebe im ÖPNV gemacht:

- Antriebstechnologie
 - Busse mit batterieelektrischen Antrieben stellen die wirtschaftlichste Alternative dar und sollen im Oberallgäu eingesetzt werden. Wasserstoffbetriebene Brennstoffzellenantriebe werden vmtl. erst in der Mitte des kommenden Jahrzehnts wirtschaftlich einsetzbar.
 - Es wird die Strategie des Depotladens verfolgt, bei der die Fahrzeuge mit einer Batterieladung ihre Tagesfahrleistung absolvieren und anschließend über Nacht im Depot laden.
 - Auf einzelnen anspruchsvollen Umläufen sind deswegen Umstellungen der Umläufe notwendig.
- Vergabestrategie
 - Es wird eine verlängerte Laufzeit der Liniengenehmigungen ab ca. 2026 über 15 Jahren empfohlen, um eine schrittweise Umrüstung und ausreichend lange Abschreibungszeiträume zu gewährleisten.
 - Die Umläufe müssen auf das Konzept des Depotladens angepasst werden.

Als nächster Schritt wird die genaue Betrachtung der Einzelumläufe angeregt, um eventuelle Fahrzeugmehrbedarfe zu identifizieren. Zur Erhöhung der Betriebsstabilität sollen auch Möglichkeiten zum Zwischenladen an End- und Zwischenhaltestellen erörtert werden. Hier ist mit lokalen Akteuren zusammenzuarbeiten, um Ladestandorte zu identifizieren.

Der Landkreis Oberallgäu und die Stadt Kempten (Allgäu) unterstützen die Verkehrsunternehmen im Rahmen ihrer Funktion als Aufgabenträger im Prozess der Dekarbonisierung.

5.4.4 Anforderungen an Fahrwege

Bedienungsqualität und Pünktlichkeit können durch fahrwegseitige Störquellen negativ beeinflusst werden. Derartige Störquellen erzeugen Fahrzeitverluste, welche Attraktivitätseinbußen nach sich ziehen und unwirtschaftliche Fahrzeugeinsätze zur Folge haben. Geeignete Maßnahmen für einen schrittweisen Abbau der Störquellen sind:

- Realisierung der ÖPNV-Bevorrechtigung an ausgewählten signalregelten Knoten
- Gewährleistung der Durchlassfähigkeit bei ÖPNV-Trassen durch Restriktionen im MIV, z. B. Einrichtung von Halte-/ Parkverboten, Linksabbiegeverböten u. ä.
- Einrichtung u. a. von Bussonderfahrstreifen oder sog. Umweltspuren (gemeinsame Nutzung mit dem Radverkehr)
- Genehmigung von Abbiegesonderregelungen für den Bus
- Umleitungsführungen bei Veranstaltungen und Baustellen sind möglichst zu vermeiden.
 - Das setzt eine frühzeitige Beteiligung der Verkehrsunternehmen bei den vorbereitenden Planungen der Verkehrsführung während der Veranstaltungen bzw. der Bauphase voraus.
 - Bei wiederkehrenden Anlässen sind standardisierte Konzepte zu entwickeln. Damit wird bei den Fahrgästen eine gute Orientierung und Bekanntheit der Abläufe erreicht.

Die Aufgabenträger setzen sich gegenüber den Straßenbaulastträgern für die Erhaltung und Instandsetzung der Straßen ein. Ziel ist, dass die Fahrt möglichst zügig, erschütterungsarm und ohne Geschwindigkeitseinschränkungen durch den Straßenzustand durchgeführt werden kann.

5.4.5 Fahrgastinformation

Allgemeine Anforderungen an die Fahrgastinformation

Information ist ein grundlegender Bestandteil des ÖPNV-Angebotes. Nach den Festlegungen des Aufgabenträgers sind durch die leistungserbringenden Verkehrsunternehmen die Fahrplandaten ständig gemäß den gesetzlichen Vorgaben zu aktualisieren, bereitzuhalten und diese den überregionalen Fahrplanauskunftssystemen (z.B. DEFAS) kontinuierlich und unentgeltlich zur Verfügung zu stellen³⁶.

³⁶ Bei Landkreisgrenzen überschreitenden Linien sind auch die dort gültigen Auskunftssysteme zu berücksichtigen.

Es ist mindestens über folgende Aspekte des ÖPNV zu informieren:

- Liniennetz und Fahrpläne
- Tarife und Vertrieb
- Kundenservice, Lob und Kritik
- Beförderungsbedingungen
- Fundsachen

Informationen werden den Fahrgästen als digitale und Printmedien, persönlich und telefonisch zur Verfügung gestellt. Folgende Kanäle sind dazu zu bedienen:

- Kundencenter bzw. Kontaktstellen
- Fahrpersonal in den Bussen
- kostenlose Telefonhotline
- Webseite der lokalen Nahverkehrsorganisation bzw. des Verkehrsverbundes
- Smartphone-App der lokalen Nahverkehrsorganisation bzw. des Verkehrsverbundes

Generell soll die Informationsbeschaffung unabhängig vom durchführenden Verkehrsunternehmen gebündelt über eine zentrale Stelle erfolgen (z. B. lokale Nahverkehrsorganisation bzw. Verkehrsverbund).

Wesentliche Elemente der Fahrgast- und Fahrplaninformation sind:

- Fahrpläne mit einheitlichem Layout
- einheitliche Bezeichnung der Haltestellen
- einheitliche Liniennetzpläne mit verkehrsmittelübergreifenden Informationen (SPNV, P+R, B+R)
- umfassender und kundenfreundlicher Internetauftritt inklusive elektronischer Fahrplanauskunft
- Betreiben einer telefonischen Fahrplan- und Tarifauskunft mit einheitlicher kostenfreier Rufnummer
- einheitlicher Haltestellenaushang mit Fahrplan, Tarifinformationen, Liniennetzplan und ggf. Umgebungsstadtplan
- dynamische Fahrgastinformation (DFI) an wichtigen Verknüpfungspunkten bzw. hochfrequentierten Haltestellen
- akustische und optische Bordinformationssysteme in allen Fahrzeugen
- Liniennetzplan/ Linienband mit Haltestellennamen in den Fahrzeugen
- Aushang der Beförderungsbedingungen in den Fahrzeugen
- Meldungen über Störungen, Umleitungen und Fahrplanänderungen über das Internet bzw. die App, in den Fahrzeugen sowie als Zusatzaushänge an den Haltestellen
- Bereitstellung der aktuellen Soll-Fahrplandaten auf verfügbaren nutzungsrelevanten Routing-Services

Im Sinne einer eindeutigen Fahrgastinformation ist eine Vereinheitlichung der Liniennummierungen anzustreben. Dies erfolgt idealerweise im Rahmen der Integration in einen bestehenden Verkehrsverbund.

Anforderungen an die Barrierefreiheit

Bei allen Informationsträgern ist den Ansprüchen mobilitätseingeschränkter Personen so weit wie möglich Rechnung zu tragen. Bezüglich der spezifischen Anforderungen (Sehen, Hören, Komplexitätserfassung) sind der Stand der Technik bzw. anerkannte Gestaltungsrichtlinien zu berücksichtigen. Das betrifft u. a.:

- Anpassung der Fahrgastinformation an die Anforderungen von Seh- und Hörbehinderten (z.B. Kontrast und Schriftgröße von Printmedien, Webseiten und Anzeigern; Haltestellenansagen)
- Etablierung von Barrierefreiheits-Tools auf Webseiten zur Fahrgastinformation
- Beachtung der erforderlichen Anbringungshöhen an Haltestellen und in Fahrzeugen sowie eine ausreichende Beleuchtung

Im Zuge des Einsatzes alternativer Bedienungsformen ist sicherzustellen, dass entsprechende Informationen über die Produktunterschiede, deren Nutzungsbedingungen und ggf. auch variierende Tarife dem Kunden in allen relevanten Auskunftsmitteln zur Verfügung stehen. Auf Spezifika, wie die notwendige Bestellung eines Fahrzeuges mit Rollstuhlmitnahmemöglichkeit im flexiblen Verkehr, ist explizit hinzuweisen.

5.4.6 Kundenservice und Vertrieb

Durch die Verkehrsunternehmen ist für den Einzugsbereich ihrer Linien ein unkomplizierter Fahrausweiserwerb zu gewährleisten, um Hemmschwellen zur Nutzung des ÖPNV abzubauen. Wichtige Vertriebseinrichtungen sind:

- Mobilitätszentralen und Kundencenter, die auch die persönliche und telefonische Beratung anbieten mit kundenorientierten Öffnungszeiten
- Webshop der Webseite der lokalen Verkehrsorganisation bzw. des Verkehrsverbundes
- Smartphone-App der lokalen Verkehrsorganisation bzw. des Verkehrsverbundes
- mobile Fahrausweisverkaufsautomaten in den Fahrzeugen oder beim Fahrpersonal der Busse (Fahrerkasse)
- stationäre Fahrausweisverkaufsautomaten an wichtigen Verknüpfungspunkten bzw. hoch frequentierten Haltestellen
- Agenturen, Reisebüros, Geschäfte des Einzelhandels, Tourist-Informationen u. ä.

5.4.7 Tarif

Das Tarifsystem soll durch folgende Merkmale gekennzeichnet werden:

- klare Strukturierung und einfache Handhabung
- einheitliche und einfache Beförderungsbestimmungen
- an den Nutzergruppen orientierte Preisgestaltung (z. B. Schülertarif, Seniorentarif, Jobticket, Touristen (z. B. „MobilPass Allgäu))

Zur besseren tariflichen Integration des Allgäus soll der Nahverkehrsraum in den nächsten Jahren einem bestehenden Verkehrsverbund beitreten.

5.4.8 Anforderungen an Fahr- und Servicepersonal

Das Auftreten des Personals ist ein wesentlicher Faktor für die Kundenwahrnehmung des Produktes ÖPNV. Das Verkehrsunternehmen bzw. die Verkehrsorganisation trägt dafür Sorge, dass alle gesetzlichen und rechtlichen Vorgaben in Bezug auf das Fahr- und Servicepersonal eingehalten werden. Insbesondere sollen folgende Anforderungen erfüllt werden:

- fachliche Kompetenz und Motivation, (nachgewiesene) Qualifikationen für das entsprechende Tätigkeitsfeld, sichere Beherrschung der Fahrzeuge und betrieblichen Einrichtungen
- Verantwortungsbewusstsein und Kundenorientierung (Kommunikationsbereitschaft gegenüber dem Kunden, rücksichtsvolles, freundliches und gepflegtes Auftreten, Beherrschung der deutschen Sprache in Wort und Schrift, soziale Kompetenz)
- Kenntnisse über das ÖPNV-Angebot im Nahverkehrsraum, um einheitlich über das Tarif- und Verkehrsangebot zu informieren
- Befähigung des Fahrpersonals, auf Abweichungen von der üblichen Linienführung hinzuweisen und Anfragen von Fahrgästen sachkundig zu beantworten
- Hilfestellung beim Ein- und Ausstieg von Fahrgästen mit Kinderwagen bzw. von Fahrgästen mit Mobilitätseinschränkungen zur Unterstützung der Barrierefreiheit
- Durchführung von Schulungen des Fahrpersonals zur Gewährleistung einer angemessenen Fahrweise (insbesondere hinsichtlich der Beachtung stehender Fahrgäste und von Rollstuhlfahrern sowie bei der Beförderung von Kinderwagen)
- regelmäßige Schulung für Mitarbeiter im Kundenservice

5.4.9 Zuverlässigkeit, Verknüpfungen und Anschlusssicherung

Das Verkehrsunternehmen ist zur zuverlässigen und fahrplantreuen Erbringung der Linienverkehrsleistungen verpflichtet.

Wichtige Anschlüsse sind bei der Angebotsgestaltung zu berücksichtigen und im laufenden Betrieb technisch über das ITCS zu sichern. An Verknüpfungspunkten gelten folgende Vorgaben:

- Konstruktionsspielraum für die Fahrplanung an Verknüpfungspunkten: ± 5 Minuten
Bedingung: keine Anschlussgefährdung an anderen Orten³⁷
- Wartezeit auf verspätete Zubringerfahrten: Mindestens fünf Minuten
Ausnahme: Linien im dichten Takt (z. B. Stadtverkehre), Gefahr des Anschlussverlustes in der Gegenrichtung oder an anderen Orten

Mögliche Ausnahmen von den aufgeführten Vorgaben sind im Rahmen der Liniengenehmigung zu beantragen und können durch schulbezogene Anforderungen oder nachweisbare, erhebliche Effizienzverluste im Personal- oder Fahrzeugeinsatz begründet sein. Die Konstruktion der Anschlussbeziehungen an Taktknoten ist in Anlage 6 aufgeführt.

Ausgewiesene Anschlüsse an relevanten Verknüpfungspunkten sind zu sichern. Die technischen Voraussetzungen für eine Anschlusssicherung sind zu schaffen (ITCS, Handy / Funk). Dabei sind die Umsteigezeiten attraktiv zu gestalten und ausreichend lang zu bemessen. Zwischen Linien, die im dichten Takt verkehren untereinander und zum SPNV sind systematische Anschlüsse vorzusehen.

Bei Linien mit geringer Fahrtenzahl sollen Anschlüsse, wenn möglich, immer sichergestellt werden. Das gilt generell für die letzte Umsteigebeziehung (z. B. Spätkbus Kempten) des Tages. Zusätzlich zu den bereits aufgeführten Wartezeitregelungen ist bei der letzten Verbindung des Tages grundsätzlich eine Mindestwartezeit von 15 Minuten vorzusehen³⁸.

Die Einhaltung des Fahrplans ist eine grundlegende Anforderung an einen qualitativ hochwertigen ÖPNV. Fahrpläne sind so zu konstruieren, dass pünktliches Fahren möglich ist.

Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit werden u. a. erreicht durch die Bevorrechtigung des ÖPNV an verkehrlichen Problempunkten (z. B. Lichtsignalanlagenbeeinflussung) und die Steuerung des ÖPNV-Betriebs mit einem flächendeckenden Integrated Transport Control System (ITCS).

5.4.10 Umgang mit Parallelverkehren

Zeitliche und räumliche Parallelverkehre bieten für den Fahrgast keinen Mehrwert und verringern die Effizienz des ÖPNV-Systems. Sie sind daher nicht zulässig. Ausnahmen davon bilden Parallelverkehre zur Bewältigung von Kapazitätsengpässen.

³⁷ In Kempten Hauptbahnhof ist eine Umsteigezeit anzusetzen, die vom Bereich der Eisenbahn mindestens 6 min Gehzeit zzgl. einer Pufferzeit für Verspätungen u. a. vorsieht.

³⁸ Ausnahmen sind zulässig, wenn andernfalls Anschlussverluste entstehen würden, insbesondere bei gegenläufigen Verbindungen mit Umlaufverknüpfungen.

Auf folgenden Relationen sind Parallelverkehre explizit auszuschließen:

- Fischen – Langenwang – Oberstdorf
 - RE 75 Richtung Oberstdorf
 - RE 70 / 76 Richtung Oberstdorf
 - Bus Richtung Oberstdorf
- Oberstdorf – Langenwang – Fischen:
 - RE 75 Richtung Fischen
 - RE 70 / 76 Richtung Fischen
 - Bus Richtung Oberstdorf
- Sonthofen – Altstädten – Rubi – Oberstdorf:
 - RE 75 Richtung Oberstdorf
 - RE 70 / 76 Richtung Oberstdorf
 - Bus Richtung Oberstdorf
- Oberstdorf – Rubi – Altstädten – Sonthofen
 - RE 75 Richtung Sonthofen
 - RE 70 / 76 Richtung Sonthofen
 - Bus Richtung Oberstdorf

Bus und Bahn dürfen nicht in einem Zeitraum von bis zu 15 Minuten hintereinanderfahren. Der SPNV gibt den Fahrplan vor, sodass sich an diesen Fahrplänen zu orientieren ist. Ausgenommen davon ist die Linie 45, wenn ein Anschluss von / zur Bahn in Sonthofen ermöglicht wird.

Auf der Relation Immenstadt – Oberstaufen liegt ein indirekter Parallelverkehr vor. Aufgrund der stark abweichenden Fahrzeiten (10 Minuten per Bahn gegenüber 40 Minuten mit dem Bus) ist dieser nicht relevant. Der Fokus liegt bei dieser Relation auf dem Anschlussknoten Immenstadt.

5.4.11 Störungs- und Beschwerdemanagement

Die Verkehrsunternehmen haben durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass der Regelbetrieb sowohl personell als auch technisch abgesichert ist.

Das Störungs- und Beschwerdemanagement umfasst u. a.:

- Information der Fahrgäste über Zeitpunkt, Art und Auswirkungen der Störung sowie voraussichtliche Dauer
 - Information über Umleitungen aller Art (Baumaßnahmen, Veranstaltungen, etc.) und deren Dauer durch Aushänge an den Haltestellen inkl. Verweis auf den Standort der Ersatzhaltestelle
 - Veröffentlichung der Umleitung über elektronische Medien (z. B. Internetseite der Verkehrsgesellschaft bzw. des Verkehrsverbundes, Smartphone-App)

- bei längerfristigen Sperrungen (ab ca. einer Woche) Bereitstellen eines Baustellenfahrplanes für die elektronische Fahrplanauskunft
- reaktive und proaktive Information über kurzfristige Verkehrseinschränkungen über die in Abschnitt 5.4.5 genannten Kanäle innerhalb der Betriebszeiträume
- Reaktion auf Kundenbeschwerden in angemessenen Zeiträumen

5.4.12 Besondere Nutzergruppen

Der Nahverkehrsplan enthält im Abschnitt 5.4 vielfältige Anforderungen an die zukünftige Ausgestaltung des ÖPNV, die auch den Nutzergruppen der Behinderten, den Personen mit Mobilitätseinschränkungen, den älteren Menschen und den Familien gerecht werden. Ergänzend zu den Festlegungen zur Herstellung der Barrierefreiheit im ÖPNV zum 01.01.2022, die u. a. den Fahrzeugeinsatz, den Ausbau der Zugangsstellen, die Fahrgastinformation und die Anforderungen an das Fahr- und Servicepersonal betreffen, sollen die ÖPNV-Zugangsbedingungen für die genannten Nutzergruppen durch folgende Maßnahmen weiter verbessert werden:

- angemessene ÖPNV-Erschließung der gesamten bebauten Gebiete im Nahverkehrsraum, insbesondere von Schulen, medizinischen und sozialen Einrichtungen durch eine sinnvolle Anordnung und Erreichbarkeit der Haltestellen
- Gewährleistung einer möglichst direkten Erreichbarkeit der Stadtzentren und zentrenrelevanten Orte
- Anpassung der Halteposition der Fahrzeuge an das Blindenleitsystem der Haltestellen
- Gewährleistung einer rücksichtsvollen Fahrweise
- Anpassung der Fahrgastinformation an die Anforderungen von Seh- bzw. Hörbehinderten (z.B. Kontrast und Schriftgröße von Printmedien, Haltestellenansagen in den Fahrzeugen und an ausgewählten Haltestellen, Anpassung der Webseiten und Apps nach den Gesichtspunkten der Barrierefreiheit)
- Hilfestellung beim Ein- und Ausstieg von Personen mit Behinderung oder Mobilitätseinschränkung
- einheitlicher Ansprechpartner und einheitlicher (kostenfreier) Kontakt (Telefonnummer, E-Mail) für Service und Beratung im ÖPNV
- Vorhaltung von Stellflächen für Rollstühle, Kinderwagen oder Rollatoren in den Fahrzeugen mit entsprechendem Sicherungssystem

ÖPNV-Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen wirken aktiv mit, um die Rahmenbedingungen zur ÖPNV-Nutzung weiter zu verbessern und die Fahrgastfreundlichkeit zu erhöhen.

5.4.13 Zusammenarbeit und Kooperation

Die Verkehrsunternehmen haben sich teilweise zur mona (die Mobilitätsgesellschaft für den Nahverkehr im Allgäu GmbH) zusammengeschlossen, deren Tarif überwiegend angewendet wird. Über diese werden folgende Aspekte gebündelt:

- Tarifbildung
- Ticketvertrieb der Bartarife
- Fahrgastinformation (Liniennetz, Fahrpläne, Änderungen)
- Information über das Fundsachenmanagement bei den Verkehrsunternehmen
- Lob & Kritik

Die mona ist als Verkehrsgemeinschaft der Verkehrsunternehmen des ÖPSV organisiert. Die Integration des SPNV und der dazugehörigen Verkehrsunternehmen erfolgt nicht.

Um den ÖPNV in der Region zukunftsfähig aufzustellen, sollen die Verkehre im Nahverkehrsraum in den nächsten Jahren gemeinsam in einen bestehenden Verkehrsverbund integriert werden. Dazu wird eine Integration in den Münchner Verkehrsverbund geprüft.

6 Maßnahmenpaket

Ausgehend von den Ergebnissen der in Abschnitt 3 vorgenommenen Schwachstellenanalyse und auf Grundlage der Rahmenplanung (Abschnitt 5) wurden umsetzungsorientiert Einzelmaßnahmen definiert, die dazu dienen, bestehende Defizite zu beseitigen und die Attraktivität des ÖPNV zu erhöhen. Die Maßnahmen sind auf Basis von detailliert auszuarbeitenden Konzeptionen zu prüfen und ggf. zu modifizieren.

Dabei werden die möglichen Maßnahmen thematisch den Zielvorgaben des Nahverkehrsplans (siehe Tabelle 16) zugeordnet.

Die Maßnahmen sind den Kategorien

- ÖPNV-Leistungsangebot (LA),
- Infrastruktur und Fahrzeuge (IF) sowie
- Information, Marketing, Tarif und Vertrieb (IM)

zugeordnet.

Im Folgenden ist der Kern der konkreten Lösungsvorschläge unter Berücksichtigung weiterer Punkte zu einem Maßnahmenpaket zusammengefasst. Genauere Beschreibungen der Maßnahmen finden sich in der Maßnahmenliste im Anlage 7.

6.1 ÖPNV-Leistungsangebot (LA)

Das Verkehrsangebot im Nahverkehrsraum wird im Maßnahmenpaket im Allgemeinen verstärkt integriert weiterentwickelt. Dazu zählen eine Angleichung und Verstetigung der Takte im SPNV, um eine verkehrliche Verknüpfung mit dem ÖPNV zu verbessern. Dazu sollen die Anschlüsse zwischen SPNV und ÖPNV, aber auch innerhalb des ÖPNV weiter optimiert werden. Als laufende Aufgabe soll der ÖPNV standardmäßig im Rahmen von Planungen lokaler Strukturentwicklungen bzw. Raumplanungen einbezogen werden.

6.1.1 Stadtverkehr Kempten (Allgäu)

Der Stadtverkehr Kempten wird in seinen Parametern zur Erschließung, Bedienungshäufigkeiten, Bedienzeiträumen und Erreichbarkeit den Vorgaben der Rahmenkonzeption angeglichen. Damit erfolgt im Vergleich zum Status-quo der Analyse eine Ausweitung des Verkehrsangebots mit diverseren Umsteigemöglichkeiten und Verknüpfungen. Perspektivisch sollen an den bestehenden und zukünftigen Bahnhaltungen (z. B. Kempten-Ludwigshöhe) weitere Verknüpfungen entstehen.

In Abhängigkeit von den zur Verfügung stehenden Ressourcen sollen während der Laufzeit des Nahverkehrsplanes noch weitere Maßnahmen darüber hinaus angestrebt werden.

Dazu gehört eine Verstetigung des ausgeweiteten Spätverkehrs an Abenden vor arbeitsfreien Tagen bis 23:00Uhr. Weiterhin wird eine umsteigefreie Direktverbindung (in beide Richtungen) zwischen dem Klinikum (Haupteingang für Nutzer) und dem Hauptbahnhof angestrebt. Die Angebote in den potenzialträchtigen Stadtteil Thingers sollen entsprechend der Vorgaben des Hauptnetzes (15'- bis 20'-Takt) verdichtet werden. Die Kemptener Ortsteile sollen durch die Schließung von Angebotslücken besser bedient werden.

6.1.2 Regional- und Stadtverkehre im Landkreis Oberallgäu

Bei der Entwicklung der Verkehre wird die Einführung von landesbedeutsamen Expressbuslinien nach Isny im Allgäu, Nesselwang / Füssen³⁹, Kaufbeuren und Leutkirch im Allgäu angestrebt. Diese schaffen nicht nur neue Verbindungen, sondern vernetzen den Landkreis Oberallgäu und die Stadt Kempten (Allgäu) auf einer gehobenen Angebotsqualität mit umliegenden Landkreisen. In diesem Zusammenhang werden auch die umliegenden Verkehrsangebote neu geordnet. So werden an die Kreisgrenzen die überschreitende Expressbuslinie Immenstadt im Allgäu – Nesselwang / Füssen die Achsen Rettenberg – Sonthofen und Rettenberg – Wertach angebunden. Zur Integration und Vernetzung des ÖPNV trägt zudem die Schaffung neuer Umsteigepunkte, z. B. in Rettenberg / Wertach bei. Auf einzelnen Linien werden Angebotsverbesserungen zur Erfüllung der Angebotsstandards gemäß Rahmenkonzeption im Maßnahmenprogramm vorgeschlagen.

Zur Verbesserung der ländlichen Mobilität sollen in den kommenden Jahren sogenannte On-Demand-Verkehre als Linienbedarfsverkehre nach § 44 PBefG eingeführt werden, so zum Beispiel im Bereich des Niedersonthofener Sees.

Touristische Verkehre spielen insbesondere im südlichen Oberallgäu eine wichtige Rolle in der Angebots- und Nachfragestruktur. In diesem Sinne sollen diese Verkehre in den kommenden Jahren in Zusammenarbeit mit den Kommunen und touristischen Anbietern konsequent ausgebaut und verstetigt werden.

6.2 Infrastruktur und Fahrzeuge (IF)

Als sogenannter weicher Faktor wirkt auch die Gestaltung der Fahrwege, Haltestellen und Fahrzeuge auf die wahrgenommene Attraktivität des ÖPNV. Daher enthält das Maßnahmenpaket eine Reihe von Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur und Fahrzeuge, u. a.:

³⁹ In Abhängigkeit von den Entscheidungen zur Linienführung durch den Landkreis Ostallgäu verkehrt die Linie bis nach Füssen. Ein sinnvoller Bahnanschluss ist auch in Nesselwang herstellbar.

Fahrzeuge	Haltestellen und Fahrwege
Klimatisierung der Fahrzeuge als Standard für alle Fahrzeuge	Barrierefreier Ausbau
Ausstattung der Fahrzeuge mit modernen Kassensystemen, die auch digitale Fahrkarten auslesen können	Vereinheitlichung und Ausbau der Haltestellenausstattung (Schilder, Sitzmöglichkeiten, Unterstände)
Digitalisierung der Fahrgastinformation	Ausbau von Verknüpfungspunkten (Hauptverknüpfungspunkte Kempten, Busbahnhof Bad Hindelang, Busbahnhof Immenstadt, Busbahnhöfe an neuen SPNV-Halten)
Dekarbonisierung der Fahrzeugflotten	Ausweitung der ÖPNV-Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen in Kempten
Einführung eines Blindenleitsystems	

Tabelle 28: Maßnahmen zur Verbesserung von Fahrzeugen und Infrastruktur

Von besonderer Bedeutung wird in den kommenden Jahren ein stringenter barrierefreier Haltestellenausbau nach Vorgabe der Rahmenkonzeption und Priorisierung sein. Hier sind die Aufgabenträger auf die Zusammenarbeit mit den Straßenbaulastträgern angewiesen. Durch die Nutzung und Gewährung von Fördermitteln (z. B. Bayerisches GVFG) soll ein bedarfsgerechter Ausbau ermöglicht werden.

Die Dekarbonisierung der Fahrzeugflotten stellt auf der einen Seite eine umweltbezogene Notwendigkeit dar, ist auf der anderen Seite aber auch finanziell, infrastrukturell und betrieblich für die Verkehrsunternehmen mit hohen Hürden verbunden. Durch den Einsatz von elektrischen Batteriebussen steigt aber auch die Attraktivität des ÖPNV durch höhere Fahrzeugqualitäten stark an.

6.3 Information, Marketing und Vertrieb (IM)

Der Bereich Information, Marketing und Vertrieb gewährleistet bereits vor der konkreten Fahrt den Zugang zum ÖPNV. Daher ist eine attraktive Informations- und Fahrkartenbeschaffung sowie ein erfolgreiches Marketing wichtig zur Erschließung von Nutzergruppen für den ÖPNV. Weiterhin spielt der Bereich für die Digitalisierung und Vernetzung des ÖPNV in den Hintergrundsystemen eine wichtige Rolle.

Durch die Schaffung eines einheitlichen Intermodal Transport Control Systems (ITCS) bei allen Verkehrsunternehmen wird eine fahrzeugbasierte Kommunikation zur Anschlussgewährleistung, die Übermittlung von Echtzeitdaten für Fahrgastinformationssysteme und

die Kommunikation / Reaktion im Störfall mit der Betriebsleitstelle möglich. Neben einer verbesserten unternehmensinternen sowie unternehmensübergreifenden Kommunikation erleichtert sich damit auch die digitale und flexible Informationsbekanntgabe gegenüber dem Fahrgast.

Mit der Maßnahme zur Vereinheitlichung der Fahrgastinformation an Haltestellen werden alle Medien zur Fahrgastinformation an Haltestellen, in Printmedien und im Web hinsichtlich der bekanntgegebenen Informationen und dem Design vereinheitlicht. Damit wird die Erkennbarkeit des ÖPNV in der Fläche gestärkt. Daneben wird die Einrichtung weiterer (kooperativer) Informations- und Vertriebsstellen im Landkreis geprüft.

Zur Vernetzung des ÖPNV über administrative Grenzen hinweg wird der Beitritt des Nahverkehrsraumes zu einem bestehenden Verkehrsverbund angestrebt.

6.4 Maßnahmenbewertung und zeitliche Einordnung

Die im bis 2025 gültigen Nahverkehrsplan auf Basis der in der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern [8] angewandte Methodik zur Bewertung der Maßnahmen wird wiederum angewandt.

Anhand einer Gegenüberstellung der verkehrlichen Vorteile und der betriebswirtschaftlichen Folgen wird eine Vergleichbarkeit der Maßnahmen untereinander hergestellt. Die erfolgt unter den Prämissen:

- beste verkehrliche Wirkung
- leichte Durchführbarkeit bzw. Umsetzbarkeit
- geringste benötigte Finanzmittel

Gemäß der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung [8] wird zur Bewertung der Nutzen und Kosten eine Skala von „gering“ über „mittel“, „hoch“ und „sehr hoch“ angewandt. Dabei ist zu beachten, dass Nutzen und Kosten von Maßnahmen in Abhängigkeit von deren konkreten Realisierung und den hinter den einzelnen Maßnahmen stehenden Mengengerüsten noch stark variieren können. Bei der Detailplanung ist deshalb unter Berücksichtigung der finanziellen Möglichkeiten und nach einer genauen Prüfung der Wirkungen ein Optimum zu entwickeln.

Durch Kombination der Urteile über Nutzen und Kosten wurden die einzelnen Maßnahmen mit Hilfe der nachfolgenden Beurteilungsmatrix (Tabelle 29) von 1 (bestes Nutzen-Kosten-Verhältnis) bis 5 (schlechtestes Nutzen-Kosten-Verhältnis) benotet.

In Fällen, in denen bei der Nutzen- oder Kostenbewertung keine Festlegung auf eine höhere oder niedrigere Stufe möglich war, wurden teilweise auch Zwischenwerte verwendet. Darüber hinaus wurde bei der Gesamtbeurteilung berücksichtigt, in wie weit bestimmte Maßnahmen voneinander abhängig sind.

Nutzen	Kosten					
	gering	gering bis mittel	mittel	mittel bis hoch	hoch	sehr hoch
sehr hoch	1	1	1	1,5	2	3
hoch	1	1,5	2	2,5	3	4
mittel bis hoch	1,5	2	2,5	3	3,5	4,5
mittel	2	2,5	3	3,5	4	5
gering bis mittel	2,5	3	3,5	4	4,5	5
gering	3	3,5	4	4,5	5	5

Tabelle 29: Beurteilungsmatrix

Anhand der vor dem Hintergrund der Kosten-Nutzen-Zusammenhänge sowie der Abhängigkeiten von Maßnahmen untereinander erfolgten Bewertung jeder empfohlenen Maßnahme mithilfe der Beurteilungsmatrix kann eine Priorisierung der Maßnahmen erfolgen.

Die Zuordnung der Maßnahmen zu den einzelnen Zeithorizonten erfolgte unter Beachtung von

- erwarteten verkehrlichen Wirkungen und des Zusammenhangs zwischen Kosten und Nutzen,
- erkennbaren Abhängigkeiten/Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen,
- planerischen Vorläufen zur Vorbereitung und Umsetzung und
- erkennbaren Abstimmungsbedarfen mit Dritten.

Die zeitliche Einordnung der Maßnahmen umfasst zum einen den Beginn der Planungen der jeweiligen Maßnahme und zum anderen den Realisierungshorizont. Die angegebenen Jahre bilden eine Abwägung aus Machbarkeit und planerisch sinnvoller Einordnung.

Der Schwerpunkt der entwickelten Maßnahmen liegt bei sofortigen bis mittelfristigen Maßnahmen, die bei einer konsequenten Herangehensweise in einem Zeitraum bis 2030 umgesetzt werden können. Dadurch wird die Realisierung der verkehrlichen Ziele im Nahverkehrsraum in einem absehbaren Zeitrahmen vorangetrieben. Einige Maßnahmen haben zudem einen kontinuierlichen Charakter, sodass sie als laufende Aufgaben zu betrachten sind.

Die hinsichtlich ihrer Auswirkungen bewerteten und ihrer Umsetzungspriorität eingeordneten Maßnahmen sind in Anlage 7 enthalten.

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Oberallgäu / Kempten

Maßnahmenpaket

Die Umsetzung der Ziele und Maßnahmen des Nahverkehrsplanes soll durch eine Lenkungsgruppe, bestehend aus Vertretern der mona GmbH / Verkehrsunternehmen und Vertretern der Aufgabenträger, begleitet werden.

7 Linienbündelung und Genehmigung

7.1 Grundlagen

Gemäß § 8 (4) PBefG genießen Verkehrsangebote, die von Verkehrsunternehmen eigenwirtschaftlich, d. h. ohne konkrete Leistungsbestellung durch öffentliche Stellen im Sinne einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung erbracht werden, Vorrang. Voraussetzung dieser eigenwirtschaftlichen Verkehrsleistungen ist, dass der Aufwand derselben durch Beförderungserlöse, Ausgleichsleistungen auf der Grundlage einer sog. allgemeinen Vorschrift und sonstige Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinn (ohne gemeinwirtschaftliche Ausgleichsleistungen) gedeckt wird.

Die seit dem 3. Dezember 2009 geltende EU-Verordnung über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (EU-VO Nr. 1370/2007) in ihrer aktuellen Fassung regelt den Marktzugang zu Dienstleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sowie deren Finanzierung. Die bundesdeutsche Gesetzgebung wurde mit der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) zum 1. Januar 2013 entsprechend angepasst.

Erbrachte ÖPNV-Dienstleistungen, die aus öffentlichen Mitteln bezuschusst werden, sind gemeinwirtschaftliche Verkehre mit der Gewährung ausschließlicher Rechte.

Um die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr gemäß § 8 PBefG zu befriedigen, besteht die Möglichkeit, die Genehmigung für eine oder mehrere Linien gebündelt zu erteilen (§ 9 Abs. 2 PBefG).

7.2 Laufzeiten der Liniengenehmigungen und Harmonisierung

Sowohl die Stadt Kempten (Allgäu) als auch der Landkreis Oberallgäu haben Konzepte zur Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots in ihren Zuständigkeitsbereichen erstellt:

In der Stadt Kempten (Allgäu) wurde ein Mobilitätskonzept, das neben Maßnahmen zur Regelung des MIV, Fuß- und Radverkehrs auch Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots beinhaltet, politisch beschlossen. Für den Teilbereich ÖPNV wurde unter dem Titel „Neuer ÖPNV“ ein gänzlich neues ÖPNV-Angebotskonzept erstellt, das im September 2025 den Betrieb aufnimmt.

Im Landkreis Oberallgäu wurde das Konzept MOBIL 365 im Jahr 2023 erstmalig vorgestellt. Die politischen Entscheidungsprozesse zogen sich über einen Zeitraum von rund zwei Jahren und waren in dieser Dauer nicht vorhersehbar. Die Entscheidung durch den Kreistag erfolgte im Oktober 2025. Hierdurch verzögerte sich das bereits im Nahverkehrsplan Kempten-Oberallgäu von 2018 geplante Vorgehen einer harmonisierten Neuvergabe der Konzessionen im Rahmen einer Ausschreibung um über zwei Jahre.

Durch die Verzögerungen ergibt sich der Bedarf, für den Zeitraum bis Ende 2028 Übergangslösungen zum Weiterbetrieb der bestehenden Linien zu vereinbaren. Hierfür werden die derzeitigen öffentlichen Dienstleistungsverträge bzw. die Höchsttarifrichtlinie verlängert. Liniengenehmigungen können in diesem Zeitraum auch für einzelne Linien erteilt werden, allerdings muss die Höchstdauer der Liniengenehmigung bis zum 31.12.2028 begrenzt werden, sodass anschließend Linienbündel mit einheitlicher Laufzeit den Betrieb aufnehmen können. Die Laufzeit von Liniengenehmigungen die im Rahmen der daran anschließenden harmonisierten Neuvergabe erteilt werden, soll einheitlich 10 Jahre betragen. Abweichungen sind im Einzelfall zu begründen und müssen gegenüber dem Ziel insgesamt harmonisierter Linienlaufzeiten abgewogen werden.

Die EU-Verordnung 1370/2007 eröffnet die Möglichkeit, in begründeten Fällen die Genehmigungs- bzw. Vertragslaufzeit um bis zu 50 % zu verlängern. Die Begründung erfolgt über die „Amortisierungsdauer der Wirtschaftsgüter“ (ebd., Art. 4, Abs. 4), da für die Einführung emissionsfreier Fahrzeuge erhebliche Investitionen erforderlich sind. Ein Verkehrsunternehmen, das hierauf angewiesen ist, muss mittels einer Abzinsungsrechnung für die geplanten Investitionen darlegen, in welchem Umfang eine Verlängerung der Konzessionslaufzeit erforderlich ist.

7.2.1 Stadt Kempten (Allgäu)

Der Stadtverkehr Kempten (Allgäu) verkehrt im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages und umfasst seit 08. September 2025 die folgenden Linien:

Linie	Verlauf	Einsatzzeitraum
1	Halde Nord – Auf der Halde – Zentrum – Hauptbahnhof – Haulbenschloss – CamboMare – Stiftallmey – Stadtweiher	Tagesverkehr
2	Bühl – Zentrum – Hauptbahnhof – Hanebergstr./Ludwigshöhe – Breslauer Str.	Tagesverkehr
3	Stiftallmey – Lindauer Straße – Zentrum – Lenzfried – Ostbahnhof – APC	Tagesverkehr
4	Thingers – Äußere Rottach – Rottachstraße – Zentrum – Hauptbahnhof – Waltenhofen – Paul-Zoll-Str./Rauns	Tagesverkehr
5	Thingers – Lotterbergstr. – Memminger Str. – Zentrum – Hauptbahnhof – Waltenhofen – Paul-Zoll-Str. / Rauns	Tagesverkehr
6	Klinikum – Zentrum – Keselstr. – Engelhalde – Ludwigshöhe Ost	Tagesverkehr
R7	Ringbus Ost	Tagesverkehr

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Oberallgäu / Kempten

Linienbündelung und Genehmigung

Linie	Verlauf	Einsatzzeitraum
R8	Ringbus West	Tagesverkehr
9	Zentrum – Carl-von-Linde-Gymnasium – Alfred-Weitnauer-Str. – CamboMare – Lindauer Str.	Tagesverkehr
10	Lauben – Zentrum – Berliner Platz – Fenepark	Tagesverkehr
11	Hauptbahnhof – Zentrum	Tagesverkehr
100	Waltenhofen – Eich - Hauptbahnhof – Zentrum – Halde – Thingers – Heiligkreuz – Neuhausen	Spät- und Wochenendverkehr
200	Leubas a. d. Malstatt – Auf dem Bühl – Lenzfried – Zentrum – Stiftallmey	Spät- und Wochenendverkehr
300	Lauben – Hirschdorf – Oberwang – Friedhof – Zentrum – Klinikum	Spät- und Wochenendverkehr
400	Zentrum – Hauptbahnhof – Stadtweiher – Rothkreuz	Spät- und Wochenendverkehr
500	Zentrum – Bachtelweiher – Uhlandstr. – Ludwigshöhe	Spät- und Wochenendverkehr

Tabelle 30: Liniengenehmigungen im Stadtverkehr Kempten (Allgäu)

Die Laufzeit aller Liniengenehmigungen der Stadt Kempten (Allgäu) endet gemäß öffentlichem Dienstleistungsauftrag am 30. November 2029.

Somit gelten für darauffolgende Verlängerungen bzw. Neuvergaben der Liniengenehmigungen unabhängig von der Vergabeart die Festlegungen des vorliegenden Nahverkehrsplanes.

7.2.2 Landkreis Oberallgäu

Im Landkreis Oberallgäu sind die Linien nach verschiedenen Vergabeverfahren vergeben worden. Der Großteil der Linien ist als eigenwirtschaftlicher Verkehr genehmigt. Folgende Liniengenehmigungen laufen in den kommenden Jahren aus und müssen neu vergeben werden:

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Oberallgäu / Kempten

Linienbündelung und Genehmigung

Gebiet	Linien	Ende der Liniengenehmigung
Nördliches Oberallgäu	20, 22, 71, 30/340, 50, 61, 62, 63, 64, 40/340	30.06.2026
Nördliches Oberallgäu	66/66b	31.07.2027
Südliches Oberallgäu	20, 21, 22, 24, 25, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87	31.12.2025
Südliches Oberallgäu	50	13.07.2026
Südliches Oberallgäu	8	30.04.2028
Südliches Oberallgäu	18, 45, 48, 49, 95, 44/44a, 47/47b, 67/67c	31.12.2028
Südliches Oberallgäu	9	27.04.2029
Südliches Oberallgäu	99	21.05.2029
Südliches Oberallgäu	7	31.07.2029
Südliches Oberallgäu	51	31.08.2033

Tabelle 31: Auslaufende Liniengenehmigungen im Landkreis Oberallgäu

Es ist erkenntlich, dass die Liniengenehmigungen für einen Großteil der Linien im Landkreis Oberallgäu in den Jahren 2026 (nördliches Oberallgäu) und 2028 (südliches Oberallgäu) auslaufen und entsprechend neu vergeben werden.

Eine Harmonisierung der Laufzeiten der Liniengenehmigungen im Nahverkehrsraum dient einer einheitlichen und durchgehenden integrierten Planung. Durch die unter 7.2 beschriebene Zeitplanung für die Neugenehmigung von Linien im Landkreis Oberallgäu ist eine Harmonisierung mit den ebenfalls 2029 neu zu vergebenden Linien des Stadtverkehrs Kempten ohne weitere Maßnahmen möglich. Hilfsweise können zur Überbrückung von Laufzeitdifferenzen andere Instrumente wie eine Notvergabe genutzt werden.

7.3 Linienbündelung

7.3.1 Allgemeines

Das Personenbeförderungsgesetz erlaubt nach § 9 die gebündelte Erteilung von Genehmigungen für die Einrichtung, die Linienführung und den Betrieb einer oder mehrerer Linien bei einem Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen. Voraussetzung dafür ist, dass die Zielsetzungen zur Förderung der Verkehrsbedienung und Ausgleich der Verkehrsinteressen im ÖPNV nach § 8 PBefG erfüllt werden. Dazu zählt aus dem Regelungsinhalt des Nahverkehrsplans die Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit, des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit sowie der Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse bei der Gestaltung des ÖPNV.

Die Auslegungsleitlinien der Europäischen Kommission zur VO (EG) Nr. 1370/2007 vom 22.06.2023 erlauben eine Bündelung von Linien durch positive Effekte auf das Netz.

Eine Linienbündelung wird daher in der Regel aus den folgenden Gründen vorgenommen:

- **Beachtung der verkehrlichen Zusammenhänge von Linien**
In den verkehrlich zusammenhängenden Teilräumen des Nahverkehrsraumes sollen die Linien ein einheitlich geplantes Verkehrssystem bilden, sodass durch eine Bündelung der funktionale Zusammenhang gestärkt wird. Die Weiterentwicklung der Verkehre wird durch einen einheitlichen Betreiber im Bündel gefördert. Beispielsweise sind Linien im südlichen Landkreis Oberallgäu durch die Marktstruktur (hoher Tourismusanteil) besonders geprägt.
- **Räumlicher Zusammenhang**
Linien mit identischen Start- oder Endpunkten eignen sich gut zur Bündelung, da hierdurch betriebliche Synergien entstehen. Fahrer und Fahrzeuge können über mehrere Linien hinweg eingesetzt werden, wodurch unproduktive Leerzeiten (neben den gesetzlich vorgeschriebenen Pausen) reduziert werden. Ebenso lassen sich Wartung, Abstellung und Ladeinfrastruktur zentralisieren.
- **Erreichung eines wirtschaftlichen Ausgleiches zwischen den Linien**
Linien mit hohen Erträgen können Linien mit schwächeren Erträgen finanziell stützen und so zu einem insgesamt wirtschaftlichen Verkehrsangebot beitragen. Im Ergebnis wird der Zuschussbedarf durch die öffentliche Hand verringert und das betriebswirtschaftliche Gesamtergebnis des Verkehrsunternehmens verbessert.
- **Verbesserung des Wettbewerbs**
- **Berücksichtigung der Kapazitäten der vorhandenen Verkehrsunternehmen**

Die Linienbündelung ist insbesondere durch wechselnde Aufgabenträgerschaften auf landkreisüberschreitenden Linien limitiert. Hier werden Kooperationen mit den umliegenden Aufgabenträgern gesucht.

Die nachfolgenden Festlegungen gelten für Linien, die ab dem Jahr 2029 den Betrieb aufnehmen sollen.

7.3.2 Linienbündelung in der Stadt Kempten (Allgäu)

Die Linien des Stadtverkehrs Kempten

- im Tagesverkehr 1, 2, 3, 4, 5⁴⁰, 6, R7, R8, 9, 11 und
- im Wochenend- und Spätverkehr 100, 200, 300, 400, 500

werden gemeinsam in einem Bündel vergeben.

7.3.3 Linienbündelung im Landkreis Oberallgäu

Im Landkreis Oberallgäu werden zur Förderung der Verkehrsbedienung und Ausgleich der Verkehrsinteressen im ÖPNV folgende Bündel gebildet:

Linienbündel	Linien	jährlicher Betriebsumfang (heute)
Nord (Überlandverkehr)	10 ⁴¹ , 61, 62, 71	ca. 850.000 km/a
Nord (stadtähnlich)	20, 22, 30, 40	ca. 620.000 km/a
Nord (Expressbusse)	50, 66, 80	ca. 614.000 km/a
Süd	7, 44, 46, 47	ca. 765.000 km/a
Mitte	11, 20, 45, 48, 49, 51 ⁴² , 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87	ca. 1.313.500 km/a
West	39, 94, 95, 96	ca. 453.500 km/a

Tabelle 32: Vorgesehene Linienbündel

Eine grafische und textliche Zuordnung der einzelnen Linien zu den Bündeln findet sich in der Anlage 8.

⁴⁰ Die Linie 5 kann bei Einstellung der Landkreislinie 64 perspektivisch erweitert werden, um den Bereich des Niedersonthofener Sees (heutige Linie 65) zu erschließen.

⁴¹ bisher Teil des Linienbündels Kempten (Laufzeit bis 30.11.2029)

⁴² Übergangslösung auf Grund längerer Laufzeiten der Liniengenehmigungen

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Oberallgäu / Kempten

Linienbündelung und Genehmigung

Die nicht aufgeführten Linien unterliegen keiner Linienbündelung und werden mit eigenständiger Liniengenehmigung versehen (insbesondere Stadtbusse Oberstdorf, Immenstadt, Sonthofen sowie Wanderbuslinien).

Literaturverzeichnis

- [1] Regionaler Planungsverband Allgäu, Regionalplan der Region Allgäu (16), zuletzt geändert am 25. Juli 2017, Augsburg, 2007.
- [2] Europäische Union, Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates, Straßburg, 23.10.2007.
- [3] Bayerischer Landtag, Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 30.07.1996, letzte berücksichtigte Änderung: mehrfach geänd. (§ 1 Nr. 428 V v. 22.7.2014, 286), München, 2014.
- [4] Bundesministerium für Justiz und Verbraucherschutz, Personenbeförderungsgesetz, Berlin, 2016.
- [5] Vereinte Nationen, UN-Behindertenrechtskonvention, „Gesetz zu dem Übereinkommen der Vereinten Nationen vom 13. Dezember 2006 über die Rechte von Menschen mit Behinderungen“, 2009.
- [6] Bayerischer Landtag, Bayerisches Behindertengleichstellungsgesetz, München, 2014.
- [7] Bundesministerium für Justiz und Verbraucherschutz, Gesetz zur Regionalisierung des ÖPNV, Berlin, 2016.
- [8] Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technik, Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern, München, 1998.
- [9] Bayerische Staatsregierung, Landesentwicklungsprogramm Bayern, München, 2023.
- [10] Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr, „ÖPNV-Strategie 2030 für den Freistaat Bayern,“ München, 2022.

- [11] Stadt Kempten (Allgäu), Landratsamt Oberallgäu, Nahverkehrsplan 2018 Nahverkehrsraum Oberallgäu/Kempten, Kempten (Allgäu), Landkreis Oberallgäu, 2018.
- [12] Landratsamt Ostallgäu, Stadt Kaufbeuren, Nahverkehrsplan für den regionalen Nahverkehrsraum Ostallgäu/Kaufbeuren, Landkreis Ostallgäu, Stadt Kaufbeuren, 2008.
- [13] Landratsamt Lindau (Bodensee), Nahverkehrsplan für den Landkreis Lindau (Bodensee), Landkreis Lindau (Bodensee), 2011.
- [14] Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technik, Schienennahverkehrsplan Bayern 2003-2005, München, 2005.
- [15] Stadt Kempten (Allgäu), Mobilitätskonzept Kempten 2030 (Entwurf), Kempten (Allgäu), 2017.
- [16] Stadt Kempten (Allgäu), Angebotskonzeption ÖPNV Kempten (Entwurf), Kempten (Allgäu), 2017.
- [17] Stadt Kempten (Allgäu), Integriertes Stadtentwicklungskonzept Kempten, Kempten (Allgäu), 2014.
- [18] Stadt Kempten (Allgäu), Masterplan 100% Klimaschutz bis 2050 der Stadt Kempten, Stadt Kempten (Allgäu), 2013.
- [19] T. Weiß, H.-J. Barth, P. Hausmann und M. Sambale, „Klimaplan 2035. Vision – Strategie – Maßnahmen, Klimaschutz in der Stadt Kempten (Allgäu),“ Stadt Kempten (Allgäu), Kempten (Allgäu), 2022.
- [20] Stadt Sonthofen, Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept Sonthofen, Sonthofen, 2014.
- [21] Landratsamt Oberallgäu, Entwicklung eines ganzheitlichen Verkehrskonzepts für das Oberallgäu, Landkreis Oberallgäu, 2016.
- [22] Landratsamt Oberallgäu, „Masterplan 100 % Klimaschutz 2022-2035,“ Sonthofen, 2022.
- [23] Stadt Kempten (Allgäu), „Miteinander inklusiv Kempten (MIK) - Kommunalen Aktionsplan zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention,“ Stadt Kempten (Allgäu), Kempten (Allgäu), 2016.

- [24] Bayerisches Landesamt für Statistik, Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2034, Demographisches Profil für den Landkreis Oberallgäu, 2015.
- [25] Bayerisches Landesamt für Statistik, *Erwerbstätigenrechnung: Kreise, Erwerbstätige/Arbeitnehmer, Jahre*, Fürth, 2024.
- [26] Bundesagentur für Arbeit, *Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am 30.06.2022 mit Wohnort / Arbeitsort in der vg. Gemeinde*, Nürnberg, 2022.
- [27] Bayerisches Landesamt für Statistik, *Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte: Gemeinden, Beschäftigte am Arbeitsort/Beschäftigte am Wohnort, Wirtschaftsbereich, Stichtag*, Fürth, 2022.
- [28] Landratsamt Oberallgäu, Unternehmensstatistik, Sonthofen, 2015.
- [29] Bundesagentur für Arbeit, *Pendlerstatistik*, Nürnberg, 2024.
- [30] Stadt Kempten (Allgäu), *Schulstatistik 2022/2023 Stadt Kempten (Allgäu)*, Kempten (Allgäu), 2023.
- [31] Landratsamt Oberallgäu, *Schulstatistik 2022/2023 Landkreis Oberallgäu*, Sonthofen, 2023.
- [32] Bayerisches Landesamt für Statistik, *Tourismus: Gemeinden, Ankünfte, Übernachtungen, Herkunft der Gäste, Jahr*, Fürth, 2023.
- [33] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Bundesverkehrswegeplan 2030, Berlin, 2016.
- [34] Bayerisches Landesamt für Statistik, „Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2043,“ Fürth, 2025.
- [35] Deutsches Institut für Normung, DIN 18040 Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen, 2013.
- [36] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Köln, 2006.
- [37] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen, Köln, 2011.

- [38] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV), „Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs,“ FGSV Verlag GmbH, Köln, 2010.
- [39] Deutscher Bundestag, „Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG),“ Berlin, 2021.
- [40] Europäisches Parlament und Europäischer Rat, „Richtlinie 2009/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge,“ Brüssel, 2009.
- [41] Europäisches Parlament und Europäischer Rat, „Richtlinie (EU) 2019/1161 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge,“ Brüssel, 2019.
- [42] Europäisches Parlament und Europäischer Rat, „Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/1242 im Hinblick auf die Verschärfung der CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge,“ Brüssel, 2024.
- [43] Europäisches Parlament und Europäischer Rat, „Verordnung (EU) 2024/1257 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren [...],“ Straßburg, 2024.
- [44] Bundesregierung, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, „Zehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraft- und Brennstoffen - 10. BImSchV),“ Berlin, 2010, zuletzt geändert 2024.
- [45] Stadtverwaltung Kempten (Allgäu), „Masterplan 100 % Klimaschutz der Stadt Kempten (Allgäu),“ Kempten (Allgäu), 2018.
- [46] Landratsamt Oberallgäu, „Masterplan 100 % Klimaschutz des Landkreises Oberallgäu,“ Sonthofen, 2022.
- [47] Ramboll Deutschland GmbH, „Vergleichsstudie alternativer Antriebe für den Busverkehr im Oberallgäu,“ Hamburg, 2024.
- [48] Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Mobilität in Deutschland, Bonn und Berlin, Februar 2010.

- [49] Statistische Ämter des Bundes und der Länder, „Regionaldatenbank Deutschland, Berechnungsstand August 2015,“ [Online]. [Zugriff am 13 Januar 2017].
- [50] Stadt Kempten (Allgäu), Amt für Wirtschaft und Stadtentwicklung, Kraftfahrzeugbestand 2015, Kempten (Allgäu), 2016.
- [51] Bayerisches Landesamt für Statistik, Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2034, Demographisches Profil für die Kreisfreie Stadt Kempten (Allgäu), München, 2015.
- [52] Bayerisches Landesamt für Statistik, Statistik kommunal 2015, Kreisfreie Stadt Kempten (Allgäu) 09 763, München, 2016.
- [53] Bayerisches Landesamt für Statistik, Statistik kommunal 2015, Landkreis Oberallgäu 09 780, München, 2016.
- [54] Landratsamt Oberallgäu, Statistik Schülerverteilung, Landkreis Oberallgäu, 2016.
- [55] im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, „Szenarien der Mobilitätsentwicklung unter Berücksichtigung von Siedlungsstrukturen bis 2050, FE-Nr. 070.757/2004 (FOPS),“ Magdeburg, 2006.
- [56] mona GmbH Mobilitätsgesellschaft für den Nahverkehr im Allgäu, „mona,“ 21. 10. 2015. [Online]. Available: <https://www.mona-allgaeu.de>. [Zugriff am 21. 10. 2015].
- [57] Modus Consult Ulm, Mobilitätskonzept 2030 für die Stadt Kempten, Kempten, 2015.
- [58] Stadt Kempten (Allgäu), Amt für Wirtschaft und Stadtentwicklung, „Jahresbericht 2015,“ Kempten, 2016.
- [59] Bundesministerium für Verkehr, Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr, 1975, zuletzt geändert 2015.
- [60] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs, Köln, 2013.
- [61] Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr, Richtlinie zum Förderprogramm Ergänzender Nahverkehrsangebote zur Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum mit bedarfsorientierten Bedienformen des allgemeinen ÖPNV und Pilotprojekten landkreisübergreifender Expressbusverbindungen im Omnibusverkehr, München, 2023.
- [62] Bayerische Staatsregierung, Landesentwicklungsprogramm Bayern, München, 2013.

- [63] Stadt Kempten (Allgäu), Landratsamt Oberallgäu, Nahverkehrsplan 2010 Nahverkehrsraum Oberallgäu/Kempten, Kempten (Allgäu), Landkreis Oberallgäu, 2010.
- [64] PTV Transport Consult GmbH, „Studie zur Ermittlung der Grundlagen einer Integration in einen Verkehrs- und Tarifverbund für die Landkreise Ostallgäu und Oberallgäu sowie die kreisfreien Städte Kempten und Kaufbeuren,“ Dresden, 2025.