Nahverkehrsplan 2018

für den Nahverkehrsraum Oberallgäu / Kempten

Juni 2018
<table>
<thead>
<tr>
<th>Kapitel</th>
<th>Titel</th>
<th>Seitenzahl</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1</td>
<td>Rahmenvorgaben und Ziele</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>1.1</td>
<td>Ausgangssituation</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>1.2</td>
<td>Geltungsbereich des Nahverkehrsplans</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>1.3</td>
<td>Zweck und Verbindlichkeit des Nahverkehrsplans</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>1.4</td>
<td>Grundlagen des Nahverkehrsplans</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>1.4.1</td>
<td>Gesetzliche Rahmenvorgaben</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>1.4.2</td>
<td>Weitere Planungsgrundlagen</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>1.5</td>
<td>Verkehrspolitische Zielvorgaben und Grundsätze</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>1.6</td>
<td>Mitwirkung und Anhörung</td>
<td>5</td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>Bestandsaufnahme</td>
<td>6</td>
</tr>
<tr>
<td>2.1</td>
<td>Raumstruktur und soziodemografische Daten</td>
<td>6</td>
</tr>
<tr>
<td>2.1.1</td>
<td>Einteilung des Untersuchungsgebietes in Verkehrszellen</td>
<td>6</td>
</tr>
<tr>
<td>2.1.2</td>
<td>Räumliche Einordnung und zentralörtliche Gliederung</td>
<td>7</td>
</tr>
<tr>
<td>2.1.3</td>
<td>Gebietskategorien</td>
<td>7</td>
</tr>
<tr>
<td>2.1.4</td>
<td>Bevölkerung</td>
<td>8</td>
</tr>
<tr>
<td>2.1.5</td>
<td>Erwerbstätige und Arbeitsplätze</td>
<td>12</td>
</tr>
<tr>
<td>2.1.6</td>
<td>Schulen, Schülerzahlen, weiterführende Bildungseinrichtungen</td>
<td>16</td>
</tr>
<tr>
<td>2.1.7</td>
<td>Tourismus, Freizeit, Erholung</td>
<td>20</td>
</tr>
<tr>
<td>2.1.8</td>
<td>Bestehende Infrastruktur-Planungen</td>
<td>22</td>
</tr>
<tr>
<td>2.2</td>
<td>ÖPNV-Angebotsstruktur</td>
<td>23</td>
</tr>
<tr>
<td>2.2.1</td>
<td>Schnittstellen zum Fernverkehr</td>
<td>23</td>
</tr>
<tr>
<td>2.2.2</td>
<td>Schienenpersonennahverkehr</td>
<td>23</td>
</tr>
<tr>
<td>2.2.3</td>
<td>Regionalverkehr Landkreis Oberallgäu</td>
<td>24</td>
</tr>
<tr>
<td>2.2.4</td>
<td>Stadtverkehr Kempten</td>
<td>25</td>
</tr>
<tr>
<td>2.2.5</td>
<td>Stadtverkehre Sonthofen, Immenstadt und Ortsverkehr Oberstdorf</td>
<td>28</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Inhaltsverzeichnis

<table>
<thead>
<tr>
<th>Kapitel</th>
<th>Thema</th>
<th>Seiten</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>2.2.6</td>
<td>Bedarfsverkehre</td>
<td>28</td>
</tr>
<tr>
<td>2.2.7</td>
<td>Sonderverkehre</td>
<td>29</td>
</tr>
<tr>
<td>3</td>
<td>Schwachstellenanalyse</td>
<td>30</td>
</tr>
<tr>
<td>3.1</td>
<td>Verkehrsangebot</td>
<td>30</td>
</tr>
<tr>
<td>3.1.1</td>
<td>Gebietskategorien</td>
<td>30</td>
</tr>
<tr>
<td>3.1.2</td>
<td>Verkehrssachsen</td>
<td>32</td>
</tr>
<tr>
<td>3.1.3</td>
<td>Verkehrszeiten und Bedienzeitraum</td>
<td>33</td>
</tr>
<tr>
<td>3.1.4</td>
<td>Räumliche Erschließung</td>
<td>36</td>
</tr>
<tr>
<td>3.1.5</td>
<td>Bedienungshäufigkeit</td>
<td>38</td>
</tr>
<tr>
<td>3.1.6</td>
<td>Erreichbarkeit</td>
<td>42</td>
</tr>
<tr>
<td>3.2</td>
<td>Verknüpfungsstellen und Anschlussqualität</td>
<td>44</td>
</tr>
<tr>
<td>3.2.1</td>
<td>Verknüpfungsstellen</td>
<td>44</td>
</tr>
<tr>
<td>3.2.2</td>
<td>Anschlussqualität</td>
<td>47</td>
</tr>
<tr>
<td>3.3</td>
<td>Infrastruktur und Fahrzeugpark</td>
<td>49</td>
</tr>
<tr>
<td>3.3.1</td>
<td>Infrastruktur</td>
<td>49</td>
</tr>
<tr>
<td>3.3.2</td>
<td>Fahrzeugpark</td>
<td>49</td>
</tr>
<tr>
<td>3.4</td>
<td>Fahrzeugauslastung</td>
<td>50</td>
</tr>
<tr>
<td>3.5</td>
<td>Information, Marketing, Tarif und Vertrieb</td>
<td>51</td>
</tr>
<tr>
<td>3.5.1</td>
<td>Information und Marketing</td>
<td>51</td>
</tr>
<tr>
<td>3.5.2</td>
<td>Tarif und Vertrieb</td>
<td>53</td>
</tr>
<tr>
<td>3.6</td>
<td>Organisation</td>
<td>55</td>
</tr>
<tr>
<td>4</td>
<td>Verkehrsnachfrage im ÖPNV</td>
<td>57</td>
</tr>
<tr>
<td>5</td>
<td>Rahmenkonzeption</td>
<td>61</td>
</tr>
<tr>
<td>5.1</td>
<td>Netzkonzeption</td>
<td>62</td>
</tr>
<tr>
<td>5.2</td>
<td>Angebotsstandards</td>
<td>64</td>
</tr>
<tr>
<td>5.3</td>
<td>Bedarfsverkehre</td>
<td>66</td>
</tr>
<tr>
<td>5.4</td>
<td>Qualitative Standards</td>
<td>67</td>
</tr>
<tr>
<td>5.4.1</td>
<td>Barrierefreiheit</td>
<td>67</td>
</tr>
<tr>
<td>5.4.2</td>
<td>Komfort und Ausstattung der Haltestellen und Verknüpfungspunkte</td>
<td>68</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Inhaltsverzeichnis

5.4.3 Ausstattung der Fahrzeuge und Beförderungskomfort...........70
5.4.4 Anforderungen an Fahrwege...........................................71
5.4.5 Fahrgastinformation..........................................................72
5.4.6 Kundenservice, Vertrieb und Tarif......................................73
5.4.7 Anforderungen an das Fahr- und Servicepersonal..............74
5.4.8 Zuverlässigkeit und Anschlusssicherung..........................74
5.4.9 Störungs- und Beschwerdemanagement..............................75
5.4.10 Besondere Nutzergruppen.............................................75
5.5 Harmonisierung von Konzessionslaufzeiten und Linienbündelung..........................................................76
5.5.1 Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten im Stadtgebiet Kempten/ nördlicher Landkreis Oberallgäu......................77
5.5.2 Linienbündelungskonzept in der Stadt Kempten...............79

6 Maßnahmenpaket ..................................................................87
6.1 ÖPNV-Leistungsangebot (L)................................................87
6.1.1 Stadtverkehr Kempten........................................................87
6.1.2 Regionales Hauptnetz........................................................88
6.1.3 Ergänzungsnetz.................................................................91
6.1.4 Freizeitnetz..........................................................................93
6.1.5 Gesamtnetz .........................................................................93
6.2 Information, Marketing, Tarif und Vertrieb (M) ....................93
6.2.1 Fahrgastinformation und Mobilitätszentrale......................94
6.2.2 Marketing und Öffentlichkeitsarbeit...................................95
6.2.3 Tarif und Vertrieb.................................................................95
6.3 Infrastruktur (I)..................................................................96
6.3.1 Haltestellen und Busbahnhöfe..........................................96
6.3.2 Rechnergestütztes Betriebsleitsystem...............................97
6.3.3 Straßeninfrastruktur............................................................97
6.3.4 Alternative Antriebssysteme.............................................98

7 Maßnahmenbewertung und zeitliche Einordnung .................99
Abbildungsverzeichnis

Abbildung 2.1: Verkehrszellen im Untersuchungsgebiet ......................... 6
Abbildung 2.2: Einwohnerzahlen und Einwohnerdichten im Nahverkehrsraum ......................................................... 9
Abbildung 2.3: Bevölkerungsentwicklung Landkreis Oberallgäu ........ 10
Abbildung 2.4: Bevölkerungsentwicklung Stadt Kempten ................. 10
Abbildung 2.5: Einwohnerentwicklung Nahverkehrsraum bis 2025 ..... 11
Abbildung 2.6: Demografischer Wandel im Nahverkehrsraum [22], [23] .................................................................................. 12
Abbildung 2.7: Pendlerverflechtungen sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Stand 2014) ................................................. 15
Abbildung 2.8: Schulstandorte und Schulplätze im Nahverkehrsraum (2015/2016) ................................................................. 18
Abbildung 2.9: Pendlerverflechtungen Schüler (2015/2016) .............. 19
Abbildung 2.10: Gästeankünfte und –übernachtungen im Nahverkehrsraum ................................................................. 21
Abbildung 2.11: Liniennetzplan der Stadt Kempten (werktags), Stand 2015 [31] ................................................................. 26
Abbildung 3.1: Gebietstypen der Stadt Kempten ............................... 31
Abbildung 3.2: Verkehrsraten und Bedienzeitraum .......................... 34
Abbildung 3.3: Haltestelleneinzugsgebiete (Richtwerte) in der Stadt Kempten ................................................................. 37
Abbildung 4.1: Modal Split in der Stadt Kempten [33] ...................... 57
Abbildung 4.2: Entwicklung Betriebsleistung im Nahverkehrsraum ..... 58
Abbildung 4.3: Entwicklung Motorisierungsgrad im Landkreis Oberallgäu ................................................................. 59
Abbildung 4.4: Entwicklung des Motorisierungsgrads in der Stadt Kempten ................................................................. 59
Abbildung 5.1: Hierarchische Gliederung ÖPNV-Relationen Stadt Kempten ........................................................................ 64
## Tabellenverzeichnis

<table>
<thead>
<tr>
<th>Tabelle</th>
<th>Beschreibung</th>
<th>Seite</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Tabelle 2.1</td>
<td>Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte</td>
<td>13</td>
</tr>
<tr>
<td>Tabelle 2.2</td>
<td>Schulen und Schülerzahlen im Landkreis Oberallgäu (2015/2016)</td>
<td>16</td>
</tr>
<tr>
<td>Tabelle 2.3</td>
<td>Schulen und Schülerzahlen in Kempten (2015/2016)</td>
<td>17</td>
</tr>
<tr>
<td>Tabelle 2.4</td>
<td>Klassifizierte Fahrtenpaare im Regionalverkehr</td>
<td>25</td>
</tr>
<tr>
<td>Tabelle 2.5</td>
<td>Takt und Betriebszeit im Stadtbusverkehr (Stand 2015, Fahrplanänderungen nicht berücksichtigt)</td>
<td>27</td>
</tr>
<tr>
<td>Tabelle 3.1</td>
<td>Haltestelleneinzugsbereiche Nahverkehrsraum [8]</td>
<td>36</td>
</tr>
<tr>
<td>Tabelle 3.2</td>
<td>Bedienungshäufigkeit Stadt Kempten</td>
<td>38</td>
</tr>
<tr>
<td>Tabelle 3.3</td>
<td>Bedienungshäufigkeit ländlicher Raum Landkreis Oberallgäu</td>
<td>40</td>
</tr>
<tr>
<td>Tabelle 3.4</td>
<td>Bedienungshäufigkeit Mittelzentren/regionale Verkehrsachsen Landkreis Oberallgäu</td>
<td>40</td>
</tr>
<tr>
<td>Tabelle 3.5</td>
<td>Maximale Beförderungszeiten zu übergeordneten Orten</td>
<td>42</td>
</tr>
<tr>
<td>Tabelle 3.6</td>
<td>Überschreitung maximale Beförderungszeit (Grenzwerte)</td>
<td>43</td>
</tr>
<tr>
<td>Tabelle 3.7</td>
<td>Verknüpfungspunkte im Nahverkehrsraum</td>
<td>46</td>
</tr>
<tr>
<td>Tabelle 3.8</td>
<td>Fahrzeugbestand im Nahverkehrsraum</td>
<td>50</td>
</tr>
<tr>
<td>Tabelle 4.1</td>
<td>Nachfragewirkung der Einflussgrößen</td>
<td>60</td>
</tr>
<tr>
<td>Tabelle 5.1</td>
<td>Zielvorgaben des Nahverkehrsplans</td>
<td>62</td>
</tr>
<tr>
<td>Tabelle 5.2</td>
<td>Bedienungshäufigkeit Stadt Kempten</td>
<td>65</td>
</tr>
<tr>
<td>Tabelle 5.3</td>
<td>Bedienungshäufigkeit ländlicher Raum Landkreis Oberallgäu</td>
<td>65</td>
</tr>
<tr>
<td>Tabelle 5.4</td>
<td>Bedienungshäufigkeit Mittelzentren/ regionale Verkehrsachsen Landkreis Oberallgäu</td>
<td>66</td>
</tr>
<tr>
<td>Tabelle 5.5</td>
<td>Zukünftiges Linienbündel „Stadtbus Kempten“</td>
<td>82</td>
</tr>
<tr>
<td>Tabelle 7.1</td>
<td>Beurteilungsmatrix</td>
<td>100</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Verzeichnis der Anlagen und Karten

Anlage 1: Strukturdaten der Gemeinden
Anlage 2: Bevölkerung der Stadt- und Gemeindeteile
Anlage 3: Übersicht freigestellter Schülerverkehre, Unterrichtszeiten weiterführender Schulen, Berufs- und Förderschulen
Anlage 4: Bedienungshäufigkeit und Betriebszeiten Regionalverkehr, Stadtverkehre Sonthofen, Immenstadt, Ortsbus Oberstdorf
Anlage 5: Auswertungen zur Anschlussqualität
Anlage 6: Maßnahmenbewertung und zeitliche Einordnung

Karte 1: Raumstruktur
Karte 2: Gewerbestandorte und strukturbestimmende Unternehmen > 200 Arbeitskräfte am Standort
Karte 3: Schulstandorte Oberallgäu
Karte 4: Schulstandorte Kempten
Karte 5: Einige touristische Ziele und Angebote im Nahverkehrsraum
Karte 6: ÖPNV-Erschließung Landkreis Oberallgäu (Richtwerte)
Karte 7.1-7.6: ÖPNV-Bedienung Stadt Kempten (Grenzwerte)
Karte 8.1-8.5: ÖPNV-Bedienung und –Erschließung Landkreis Oberallgäu (Grenzwerte)
Karte 9.1-9.4: ÖPNV-Erreichbarkeit (Grenzwerte)
Karte 10.1: Schwachstellenanalyse werktags (Grenzwerte)
Karte 10.2: Schwachstellenanalyse Wochenende (Grenzwerte)
Karte 11: Hierarchisierung Regionalliniennetz
## Abkürzungsverzeichnis

<table>
<thead>
<tr>
<th>Abkürzung</th>
<th>Bedeutung</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Bf</td>
<td>Bahnhof</td>
</tr>
<tr>
<td>BayÖPNVG</td>
<td>Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern</td>
</tr>
<tr>
<td>BayBGG</td>
<td>Bayerisches Behindertengleichstellungsgesetz</td>
</tr>
<tr>
<td>BO-Strab</td>
<td>Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen</td>
</tr>
<tr>
<td>BO-Kraft</td>
<td>Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr</td>
</tr>
<tr>
<td>DB</td>
<td>Deutsche Bahn</td>
</tr>
<tr>
<td>DFI</td>
<td>Dynamische Fahrgastinformation</td>
</tr>
<tr>
<td>DIN</td>
<td>Deutsche Industrienorm</td>
</tr>
<tr>
<td>EAÖ</td>
<td>Empfehlungen für Anlagen des ÖPNV</td>
</tr>
<tr>
<td>EG-VO</td>
<td>Verordnung der Europäischen Gemeinschaft</td>
</tr>
<tr>
<td>EW</td>
<td>Einwohner</td>
</tr>
<tr>
<td>FP</td>
<td>Fahrtenpaar</td>
</tr>
<tr>
<td>Hbf</td>
<td>Hauptbahnhof</td>
</tr>
<tr>
<td>H BVA</td>
<td>Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen</td>
</tr>
<tr>
<td>HVZ</td>
<td>Hauptverkehrszeit</td>
</tr>
<tr>
<td>KBS</td>
<td>Kursbuchstrecke</td>
</tr>
<tr>
<td>MID</td>
<td>Mobilität in Städten</td>
</tr>
<tr>
<td>MIV</td>
<td>Motorisierter Individualverkehr</td>
</tr>
<tr>
<td>NVP</td>
<td>Nahverkehrsplan</td>
</tr>
<tr>
<td>NVZ</td>
<td>Nebenverkehrszeit</td>
</tr>
<tr>
<td>ÖPNV</td>
<td>Öffentlicher Personennahverkehr</td>
</tr>
<tr>
<td>PbefG</td>
<td>Personenbeförderungsgesetz</td>
</tr>
<tr>
<td>P+R</td>
<td>Park and Ride</td>
</tr>
<tr>
<td>RAST</td>
<td>Richtlinien für die Anlage von Stadtstrassen</td>
</tr>
<tr>
<td>RBL</td>
<td>Rechnergestütztes Betriebsleitsystem</td>
</tr>
<tr>
<td>RegG</td>
<td>Gesetz zur Regionalisierung des ÖPNV</td>
</tr>
<tr>
<td>SPNV</td>
<td>Schienenpersonennahverkehr</td>
</tr>
<tr>
<td>StVO</td>
<td>Straßenverkehrsordnung</td>
</tr>
<tr>
<td>SV-pflichtig</td>
<td>sozialversicherungspflichtig</td>
</tr>
<tr>
<td>SVZ</td>
<td>Schwachverkehrszeit</td>
</tr>
<tr>
<td>VCDB</td>
<td>VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH</td>
</tr>
<tr>
<td>ZUM</td>
<td>Zentrale Umsteigestelle Kempten</td>
</tr>
</tbody>
</table>
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 Wirkungskreis zugewiesen. Danach haben diese auf ihrem Gebiet Planungen zur Sicherung und Verbesserung des ÖPNV durchzuführen.


Der aktuelle Nahverkehrsplan wurde 2010 vom Landkreis Oberallgäu und der Stadt Kempten beschlossen.

Die Aufgabenträger haben sich entschlossen, auf dieser Grundlage in engem Kontakt mit den Verkehrsunternehmen einen neuen Nahverkehrsplan zu erstellen.

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].
Rahmenvorgaben und Ziele


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:

- 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]
- Nahverkehrsplan 2010 Nahverkehrsraum Oberallgäu/Kempten [10]
- Nahverkehrspläne der benachbarten ÖPNV-Aufgabenträger [11], [12]
- Schienennahverkehrsplan Bayern [13]
- Mobilitätskonzept Kempten 2030 (Entwurf) [14]
- Angebotskonzeption ÖPNV Kempten (Entwurf) [15]
- Integriertes Stadtentwicklungskonzept Kempten [16]
- Masterplan 100% Klimaschutz bis 2050 der Stadt Kempten [17]
- Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept Sonthofen [18]
- Verkehrskonzept Oberallgäu [19]

1.5 Verkehrspolitische Zielvorgaben und Grundsätze

Die Ziele und Grundsätze der Aufgabenträger Landkreis Oberallgäu und Stadt Kempten sind bereits im Nahverkehrsplan 2010 für den Nahverkehrsraum definiert und dargelegt worden [10].

Die Zielstellungen der weiteren Verkehrsentwicklung im Bedienungsgebiet der Aufgabenträger werden im Regionalplan der Region Allgäu (16) [1], im Mobilitätskonzept Kempten 2030 (Entwurf) [14], im Masterplan 100% Klimaschutz bis 2050 der Stadt Kempten [17] und im Verkehrskonzept Oberallgäu [19] beschrieben.

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


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
Rahmenvorgaben und Ziele

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.

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.

Für den Landkreis Oberallgäu ist ein Konzept mit der gleichen Zielsetzung derzeit noch in Arbeit.

1.6 Mitwirkung und Anhörung

Im Rahmen der Bestandserhebung wurden die betroffenen Gemeinden, die Schulen und die Verkehrunternehmen befragt. Der Erarbeitungsprozess für den Nahverkehrsplan wurde durch eine Arbeitsgruppe begleitet (Vertreter der Verkehrunternehmen, der Aufgabenträger, der politischen Gremien und der Behindertenbeiräte der Stadt Kempten und des Landkreises Oberallgäu).

Die Anhörung der Träger öffentlicher Belange (die Genehmigungsbehörde, die betroffenen Kommunen, die örtlichen und überörtlichen Straßenbautragende, die benachbarten Aufgabenträger, der Regionale Planungsverband Allgäu, die betroffenen Verkehrunternehmen und Verkehrsverbünde, die Bayerische Eisenbahngesellschaft, der gemeinnützige Fahrgastverband PRO BAHN sowie die Behindertenbeauftragten des Landkreises Oberallgäu und der Stadt Kempten) erfolgte im Zeitraum vom 01.02.2018 bis 05.03.2018.
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.
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.

Die Raumstruktur (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 zuverlässiger Erreichbarkeit sicherstellt.

Die Aufgabe der Städte Sonthofen und Immenstadt als ein gemeinsames Mittelzentrum und 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 Wuggensbach 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 weiter entwickelt werden und als Impulsgeber die Entwicklung im ländlichen Raum fördern.“
Bestandsaufnahme

Dabei kommt der interkommunalen Abstimmung über den Erhalt und den Ausbau eines abgestimmten ÖPNV eine hohe Bedeutung zu.


2.1.4 Bevölkerung

Die Zahl der Einwohner mit Hauptwohnsitz im Landkreis Oberallgäu zum 31.12.2015 wird vom Bayerischen Landesamt für Statistik mit 152.672 angegeben [21]. Bei einer Gesamtfläche von ca. 1.530 km² ergibt dies eine Einwohnerdichte von 100 Einwohnern je km².


In Abbildung 2.2 sind die Verteilung der Einwohner auf die Gemeinden des Nahverkehrsraums und die jeweiligen Bevölkerungsdichten grafisch dargestellt.
Nach Kempten sind Sonthofen und Immenstadt die bevölkerungsreichsten Städte. Sie haben auch die größten Einwohnerdichten. Am dünnsten besiedelt sind die Gemeinde Missen-Wihlams 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 300 Einwohnern sowie Ortsteile, welche knapp unter dieser Grenze liegen, aufgelistet.

**Prognose**

Im Landkreis Oberallgäu wird für das Jahr 2025 gemäß der Regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung Bayern bis 2034 [22] eine Einwohnerzahl (Bevölkerung mit Hauptwohnsitz) von 155.600 prognostiziert. Dies entspricht einer leichten Zunahme um ca. 2.900 Personen oder 1,9% im Zeitraum von 2015 bis 2025.

Für die Stadt Kempten wird für das Jahr 2025 eine Einwohnerzahl von 67.900 prognostiziert [23]. Dies entspricht einer leichten Zunahme um ca. 950 Einwohner oder 1,4%.
Im Nahverkehrsraum steigt die Einwohnerzahl somit bis 2025 insgesamt um ca. 3.900 Personen bzw. 1,8%.

Die stärksten Zuwächse sind in der Stadt Kempten mit ca. 950 Einwohnern sowie in der Stadt Sonthofen mit ca. 800 Einwohnern zu verzeichnen. Geringe Rückgänge werden hingegen für die Gemeinden Lauben und Durach mit einer Verringerung der Einwohnerzahl um ca. 140 bzw. ca. 130 Einwohnern prognostiziert.

In Abbildung 2.5 ist die Einwohnerentwicklung bis 2025 für die Städte, Märkte und Gemeinden des Nahverkehrsraumes dargestellt.

Der zu erwartende demografische Wandel im Nahverkehrsraum wird in der nachfolgenden Abbildung 2.6 durch einen Vergleich der Gruppe der 6- bis 16-Jährigen (entspricht näherungsweise den Schülern) mit der Gruppe der über 75-Jährigen verdeutlicht.

Abbildung 2.6: Demografischer Wandel im Nahverkehrsraum [22], [23]

2.1.5 Erwerbstätige und Arbeitsplätze

Im Nahverkehrsraum Oberallgäu/Kempten gibt es 123.700 Erwerbstätige1, davon 71.300 im Landkreis Oberallgäu und 52.400 in der Stadt Kempten (Stand 2014) [24]. Für das Jahr 2014 wurden vom Bayerischen Landesamt für Statistik folgende Kennwerte für die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten2 (Stand 30.06.2014) veröffentlicht [25], [26]:

---

1 Erwerbstätige umfassen alle Personen, die als Arbeitnehmer oder Selbstständige eine auf Erwerb gerichtete Tätigkeit ausüben.
2 Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte sind eine Teilmenge aller Erwerbstätigen.
Die insgesamt 82.018 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (Stand 2014) im Nahverkehrsraum machen einen Anteil von 66% aller Erwerbstätigen aus. Für diesen Teil der Erwerbstätigen kann der Anlage 1 sowie der Karte 2 die Verteilung auf die Arbeitsorte (Gemeinden) entnommen werden. Die Stadt Kempten weist die meisten Arbeitsplätze auf, gefolgt von Immenstadt und Sonthofen.

Im Landkreis Oberallgäu sind die Arbeitsplätze hauptsächlich auf die Bereiche produzierendes Gewerbe (ca. 40%), den Dienstleistungssektor (ca. 31%) sowie den Wirtschaftszweig Handel, Verkehr und Gastgewerbe (ca. 28%) verteilt. Die Land- und Forstwirtschaft spielt mit 1% der Arbeitsplätze eine untergeordnete Rolle.


In der Stadt Kempten ist mit einem Anteil von ca. 45% der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten der Dienstleistungssektor der dominierende Wirtschaftszweig. Es folgen der Wirtschaftssektor Handel, Verkehr und Gastgewerbe (35%) und das produzierende Gewerbe (20%). 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 Verzahntechnik 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
Bestandsaufnahme

nordwestlichen Stadtgebiet sowie mit der 3M-Technical Ceramics und Edelweiss GmbH & Co. KG im Süden der Stadt Kempten.


Damit verkehren aus dem Landkreis Oberallgäu in Richtung Kempten ca. 8.100 Pendler mehr als in umgekehrter Richtung. In Summe pendeln ca. 18.500 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte zwischen Kempten und dem Landkreis Oberallgäu.
In Abbildung 2.7 sind die Pendlerverflechtungen der Berufspendler zwischen Kempten und dem Nahverkehrsraum bzw. zwischen dem Nahverkehrsraum und den umliegenden Gemeinden grafisch dargestellt.

Abbildung 2.7: Pendlerverflechtungen sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Stand 2014)
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. 6.000 Studierenden (Stand Wintersemester 2015/2016).

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

Im Landkreis Oberallgäu wurden im Schuljahr 2015/2016 14.130 Schüler an 56 Schulen unterrichtet. [28]

<table>
<thead>
<tr>
<th>Schuleinrichtung</th>
<th>Anzahl Schulen</th>
<th>Anzahl Schüler</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Grundschulen</td>
<td>30</td>
<td>4.841</td>
</tr>
<tr>
<td>Mittelschulen</td>
<td>13</td>
<td>2.907</td>
</tr>
<tr>
<td>Förderschulen</td>
<td>1</td>
<td>207</td>
</tr>
<tr>
<td>Realschulen</td>
<td>4</td>
<td>1.448</td>
</tr>
<tr>
<td>Gymnasien</td>
<td>3</td>
<td>1.822</td>
</tr>
<tr>
<td>Private Ersatzschulen</td>
<td>3</td>
<td>474</td>
</tr>
<tr>
<td>Fach- und Berufsoberschule</td>
<td>1</td>
<td>326</td>
</tr>
<tr>
<td>Berufs- und Berufsfachschule</td>
<td>1</td>
<td>2.105</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Summe</strong></td>
<td><strong>56</strong></td>
<td><strong>14.130</strong></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Tabelle 2.2: Schulen und Schülerzahlen im Landkreis Oberallgäu (2015/2016)
In der Stadt Kempten wurden im Schuljahr 2015/2016 17.429 Schüler an 50 Schulen unterrichtet. [29]

<table>
<thead>
<tr>
<th>Schuleinrichtung</th>
<th>Anzahl Schulen</th>
<th>Anzahl Schüler</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Grundschulen</td>
<td>9</td>
<td>2.116</td>
</tr>
<tr>
<td>Mittelschulen</td>
<td>4</td>
<td>1.144</td>
</tr>
<tr>
<td>Förderschulen</td>
<td>5</td>
<td>591</td>
</tr>
<tr>
<td>Realschulen</td>
<td>3</td>
<td>2.241</td>
</tr>
<tr>
<td>Gymnasien</td>
<td>3</td>
<td>2.528</td>
</tr>
<tr>
<td>Private Ersatzschulen ³</td>
<td>2</td>
<td>208</td>
</tr>
<tr>
<td>Fach- und Berufsoberschulen ⁴</td>
<td>3</td>
<td>1.002</td>
</tr>
<tr>
<td>Berufs- und Berufsfachschulen</td>
<td>14</td>
<td>6.083</td>
</tr>
<tr>
<td>Fachschulen</td>
<td>4</td>
<td>1.102</td>
</tr>
<tr>
<td>Fachakademien</td>
<td>3</td>
<td>414</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Summe</strong></td>
<td><strong>50</strong></td>
<td><strong>17.429</strong></td>
</tr>
</tbody>
</table>

³ Ab dem Schuljahr 2015/16 ohne Freie Schule Albris
⁴ Montessori Fachoberschule wurde unter Fach- und Berufsoberschulen erfasst
Bestandsaufnahme

Die Verteilung der Schulplätze auf die Städte, Märkte und Gemeinden ist in Abbildung 2.8 dargestellt. Die Verteilung der Schulen im Nahverkehrsraum zeigen die Karten 3 und 4.
In Abbildung 2.9 sind die Wohnort-Schulstandort-Beziehungen der Schüler mit Kostenträger Landkreis Oberallgäu und Stadt Kempten dargestellt. Es handelt sich hierbei um die im Nahverkehrsräumen wohnenden Ausbildungspendler der weiterführenden Schulen, Berufsschulen und Förderschulen (ohne Grund- und Hauptschulen).
Die stärksten Schülerströme im Nahverkehrsraum sind auf das Oberzentrum Kempten gerichtet, gefolgt von Immenstadt. Die wichtigsten Schulziele außerhalb des Nahverkehrsraumes sind Isny, Leutkirch und Obergünzburg.

Ab dem Schuljahr 2018/2019 wird in Bayern das neunjährige Gymnasium eingeführt, was zur Verlagerung von Schülerströmen führen und gegebenenfalls Anpassungen des Leistungsangebotes des ÖPNV erfordern kann.

Die Zeiten für Unterrichtsbeginn und -ende der weiterführenden Schulen und der Berufsschulen im Nahverkehrsraum sind in der Anlage 3 dargestellt.

2.1.7 Tourismus, Freizeit, Erholung

Aufgrund der attraktiven Lage am Alpenrand und der landschaftlichen Vielfalt spielt der Tourismus in der Region 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.

Im nördlichen Gebiet des Nahverkehrsraumes bietet die Stadt Kempten mit ihren Sehenswürdigkeiten die größten Tourismuspotenziale.

Der Landkreis Oberallgäu verzeichnete im Jahr 2015 ca. 8,4 Millionen Übernachtungen und 1,7 Millionen Gästeankünfte, die Stadt Kempten ca. 280.000 Übernachtungen und ca. 150.000 Gästeankünfte.

Im südlichen Oberallgäu ist die Aufenthaltsdauer mit ca. fünf Übernachtungen deutlich länger als in Kempten/nördlicher Landkreis (durchschnittlich ca. drei Übernachtungen).

Im Jahr 2018 soll auf dem Gelände des ehemaligen Munitionsdepots Urtau in der Stadt Leutkirch (Baden-Württemberg) und dem Markt Altusried der Center Parcs Ferienpark Allgäu eröffnet werden. Hier werden jährlich ca. eine Million Gästeübernachtungen erwartet.
In Abbildung 2.10 sind die Gästeankünfte und Gästeübernachtungen der Gemeinden im Nahverkehrsraum dargestellt.

Einige touristische Ziele und Angebote in der Region zeigt die Karte 5.

---

*5 Quelle: Tourismusverband Allgäu/Bayerisch-Schwaben e.V.*

---

VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH
2.1.8 **Bestehende Infrastruktur–Planungen**

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

**Landkreis Oberallgäu**

- Neubau Busbahnhöfe Oberstdorf und Sonthofen
- Kreisstraße zwischen Burgberg und Blaichach mit Ersatzneubau der Brücke über Iller und B19
- Staatsstraße 2009, Ortsumfahrung Altusried
- Bundesstraße B308, Instandsetzung Jochpass
- Bundesstraße 19, Umbau Kreisverkehr nördlich Oberstdorf und BYPASS ins Kleinwalsertal
- Staatsstraße 2005, Ausbau nördlich Buflings
- Staatsstraße 1308, Erneuerung zwischen Landesgrenze und Kimmratshofen

**Stadt Kempten**

- Neuordnung der Zentralen Umstiege-Haltestelle (ZUM) in Kempten bzw. Umgestaltung Stadtpark
- Neuordnung Bahnhofsvorplatz und Neugestaltung der Bahnhofstraße
- Erschließung Konversionsflächen ARI-Kaserne und Umbau Berliner Platz
- Ersatzneubau Sankt-Mang-Brücke (Illerbrücke) in Kempten im Zuge der Bundesstraße 19

Des Weiteren sind im Bundesverkehrswegeplan 2030 [30] folgende längerfristige 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 Grundlage zur Analyse der ÖPNV-Angebotsstruktur sind im folgenden Abschnitt die Fahrpläne 2016 für den Landkreis Oberallgäu (inkl. SPNV) und aufgrund der Datenverfügbarkeit der Fahrplan 2015 für die Stadt Kempten.

2.2.1 Schnittstellen zum Fernverkehr

Der Nahverkehrsräum ist mit zwei IC-Zugpaaren (Oberstdorf-Kempten-Hamburg und Oberstdorf-Kempten-Rheinland) und einem EC-Zugpaar (München-Kempten-Schweiz) an den Fernverkehr der Bahn angebunden. Relevante Übergangstellen zur Fernbahn sind:

- Ulm in Richtung Stuttgart
- Augsburg in Richtung Nürnberg/Würzburg
- München in alle Richtungen.

Mit dem SPNV sind diese jeweils vom Nahverkehrsräum aus zu erreichen.

Für Fernbusse gibt es Haltestellen in:

- Kempten, Kottern Straße (Allgäuhalle)
- Immenstadt, Jahnstraße
- Sonthofen, Eichendorffstraße
- Fischen, Bahnhof
- Oberstdorf, Im Steinach

Der für den Nahverkehrsräum lagebezogen relevante regionale Flughafen ist der Allgäu Airport Memmingen, der nächste Großflughafen München.

2.2.2 Schienenpersonennahverkehr


6 Der Fahrplan 2016 der Stadt Kempten weist nur geringfügige Unterschiede zum Fahrplan 2015 auf. Diese wurden in die Bearbeitung einbezogen.


2.2.3 Regionalverkehr Landkreis Oberallgäu


Im südlichen Landkreis sind die Anbindungen der Mittelzentren Immenstadt, Sonthofen und Oberstdorf sowie die touristische Erschließung bedeutend.


2.2.4 Stadtverkehr Kempten

In der Stadt Kempten verkehren zwölf Buslinien mit hauptsächlicher Stadtverkehrsfunktion. Die Linien 1 bis 10 werden im Auftrag der Kemptener Verkehrsbetriebe- und Beteiligungs GmbH & Co. KG (KVB) von der Haslach Bus GmbH betrieben. Zusätzlich verkehren die Buslinie 21 (Reisebüro Schattmeier GmbH & Co. KG), die den Stadtteil St. Mang erschließt sowie die Buslinie 32 (Berchtolds Autoreisen & Reisebüro GmbH & Co. KG), die eine direkte Verbindung nach Lenzfried herstellt, vollständig im Kemptener Stadtgebiet.

Darüber hinaus übernimmt der Regionalverkehr (Linien 20 bis 80, siehe Anlage 4) die ÖPNV-Erschließung in Teilgebieten der Stadt Kempten. Die Abbildung 2.11 zeigt den Liniennetzplan der Stadt Kempten (werktags).
Die Stadtbuslinien (Linien 1 bis 10, 21, 32) unterteilen sich in fünf radial verkehrende Linien mit Endhalt an der Zentralen Bus-Umsteigestelle (ZUM) und sieben Durchmesserlinien mit Zwischenhalt an der ZUM.

Das Liniennetz wird in Werktagsverkehr (Linien 1 bis 10, 21 und 32 von Montag bis Samstagmittag) und Wochenendverkehr (Linien 100 bis 400 von Samstagnachmittag bis Sonntagabend und an den Feiertagen) aufgeteilt. Die Linien 100, 200, 300 und 400 werden von der Haslach Bus GmbH betrieben, die Linie 201 von der Reisebüro Schattmeier GmbH & Co. KG.

Der Schülerverkehr ist in der Regel in den Linienverkehr integriert. Auf vielen Stadtbus- und Regionalbuslinien werden Zusatz- bzw. Verstärker-

### Tabelle 2.5: Takt und Betriebszeit im Stadtbusverkehr (Stand 2015, Fahrplanänderungen nicht berücksichtigt)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Linie</th>
<th>Linienführung</th>
<th>Takt [min]</th>
<th>Betriebszeit</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>MF</td>
<td>Sa</td>
</tr>
<tr>
<td>1</td>
<td>Auf der Halde-ZUM-Ostbahnhof</td>
<td>30'</td>
<td>ca. 30</td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>Stadtweier-ZUM-Auf dem Bühl</td>
<td>30</td>
<td>ca. 30</td>
</tr>
<tr>
<td>3</td>
<td>Rauns-Lanzen-Hegge-ZUM-Fenepark-Leubas</td>
<td>60³</td>
<td>60</td>
</tr>
<tr>
<td>4</td>
<td>ZUM-Immenstädter Str.-Hbf-Rauns</td>
<td>60</td>
<td>Einzelfahrten</td>
</tr>
<tr>
<td>5</td>
<td>Thingers-ZUM-Eich-Hegge-Waltenhofen</td>
<td>60³</td>
<td>60</td>
</tr>
<tr>
<td>6</td>
<td>ZUM-Hbf-Franzosenbauer-Stadtweier-Sportpark</td>
<td>3 Fahrten/h</td>
<td>3 Fahrten/h</td>
</tr>
<tr>
<td>7</td>
<td>Klink R.-Weixler-ZUM-CamboMare-Stiftalmey</td>
<td>30</td>
<td>30</td>
</tr>
<tr>
<td>8</td>
<td>Thingers-Mariäbergerstr.-Rottachstr.-ZUM-Hbf</td>
<td>60</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>9</td>
<td>ZUM-Haubenstein-Göhlenbach-Jakobwiese</td>
<td>60</td>
<td>60</td>
</tr>
<tr>
<td>10</td>
<td>Hbf-ZUM-Hirschdorf-Lauben</td>
<td>60</td>
<td>60</td>
</tr>
<tr>
<td>21</td>
<td>ZUM-St. Mang-Oberösch-ZUM</td>
<td>3 Fahrten/h</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>32</td>
<td>ZUM-Lenzfried-ZUM</td>
<td>30³</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>100</td>
<td>Waltenhofen-Eich-Hbf-ZUM-Halde-Thingers</td>
<td>-</td>
<td>60</td>
</tr>
<tr>
<td>200</td>
<td>Mühlheizkraftwerk-Bühl-ZUM-Stiftalmey</td>
<td>-</td>
<td>60</td>
</tr>
<tr>
<td>201</td>
<td>ZUM-St. Mang Breslauer Str.-Durach</td>
<td>Einzelfahrten</td>
<td>60</td>
</tr>
<tr>
<td>300</td>
<td>Lauben-Hirschdorf-Oberwang-Friedhof-ZUM</td>
<td>-</td>
<td>120³</td>
</tr>
<tr>
<td>400</td>
<td>Klinik-R.-Weixler-ZUM-Hbf-Stadtweier</td>
<td>-</td>
<td>60³</td>
</tr>
</tbody>
</table>

VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH
Bestandsaufnahme

fahrten angeboten. Darüber hinaus werden dezentrale Schulen zeitweise direkt angefahren.

2.2.5 Stadtverkehrsplan 2018

Stadtverkehr 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 Regionalbuslinien.

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.


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

3 Schwachstellenanalyse

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 Grenzwerte stellen die Mindestanforderungen an den ÖPNV dar. Die Richtwerte dienen als Zielstellung, die zur Erreichung eines guten Standards im ÖPNV angestrebt werden sollen.


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.

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

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.

Alle weiteren Stadtgebiete werden als Gebiete mit hoher Nutzungsdichte definiert.

Im Landkreis Oberallgäu werden die Kernbereiche der Mittelzentren Immenstadt, Sonthofen und 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
- Klinikum/Bezirkskrankenhaus, Robert-Weixler-Straße
- Liebherr Verzahntechnik GmbH, Kaufbeurer Straße
- Dachser GmbH & Co. KG, Thomas-Dachser-Straße
- 3M-Technical Ceramics, Max-Schaidhauf-Straße
- Fenepark, Ursulasrieder Straße

Im Landkreis Oberallgäu sind folgende singuläre Verkehrserzeuger von Bedeutung:

- Gewerbegebiet Seifen West/Bosch
- Swoboda KG Wuggensbach
- 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 Da seinsvorsorge sind auch diese Einrichtungen bedarfsgerecht anzubinden.

3.1.2 Verkehrssachsen

zwischen den Gemeinden im Stadtumlandbereich und der Stadt Kempten sowie mit benachbarten Verkehrsräumen vervollständigen das Hauptnetz.

Folgende Verkehrsachsen bilden das Hauptnetz des ÖPNV\(^\text{16}\):

- 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
- Immenstadt – Missen/Wilhams – Weitnau (-Isny)
- Immenstadt – Rettenberg – Wertach – Oy
- Immenstadt - Oberstaufen (- Lindau)
- Immenstadt - Blaichach - Sonthofen - Fischen - Oberstdorf
- Sonthofen - Bad Hindelang
- Sonthofen – Altstädten – Oberstdorf
- Oberstdorf - Kleinwalsertal (A)

### 3.1.3 Verkehrszeiten und Bedienzeitraum


\(^{16}\) (- Orte außerhalb des Nahverkehrsraumes)
Schwachstellenanalyse

Folgende Verkehrszeiten werden der Schwachstellenanalyse zugrunde gelegt:

**Landkreis Oberallgäu**

- **Montag-Freitag**
  - 0:00 - 5:00
  - 6:00 - 8:00
  - 12:00 - 14:00
  - 16:00 - 20:00
  - 22:00 - 24:00

- **Samstag (Mittelzentren Immenstadt, Sonthofen, Oberstdorf)**
  - 0:00 - 6:00
  - 9:00 - 17:00
  - 22:00 - 24:00

- **Sonntag (Mittelzentren Immenstadt, Sonthofen, Oberstdorf)**
  - 0:00 - 7:00
  - 21:00 - 24:00

**Stadt Kempten**

- **Montag-Freitag**
  - 0:00 - 5:00
  - 6:00 - 9:00
  - 12:00 - 17:00
  - 19:00 - 22:00
  - 24:00

- **Samstag**
  - 0:00 - 6:00
  - 9:00 - 17:00
  - 22:00 - 24:00

- **Sonntag**
  - 0:00 - 7:00
  - 21:00 - 24:00

Legende:
- **Grün**: Hauptverkehrszeit (HVZ)
- **Hellblau**: Schwachverkehrszeit (SVZ)
- **Gelb**: Nebenverkehrszeit (NVZ)
- **Grau**: im Regelfall keine Bedienung

*Abbildung 3.2: 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
- Oberstdorf – Kleinwalsertal (A)
- Immenstadt – Rettenberg – Wertach – Oy
- 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
- Teile der Achse Kempten - Buchenberg – Weitnau/ Kleinweiler (– Isny)
- Immenstadt – Rettenberg – Wertach – Oy
- Immenstadt – Missen-Wilhams

Am Wochenende gibt es im Regelfall Einschränkungen hinsichtlich der Betriebszeit.

In den Mittelzentren Immenstadt, Sonthofen und 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, Kottern und Buhl (ab 06:00 Uhr – 06:30 Uhr) sowie in Göhltenbach, Freudental/Keselstraße und Ludwigshöhe (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 bis auf wenige Ausnahmen (Linien 4, 9, 21) an Werktagen bis 21:00 Uhr, am Wochenen-
Schwachstellenanalyse

de überwiegend bis 20:00 Uhr (vgl. Tabelle 2.5). Später 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) bzw. mehr als 200 Einwohner (Richtwert) 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 Zugangpunkte zum ÖPNV-System. In Abhängigkeit der Bedienung durch die verschiedenen Verkehrsmittel sowie ihrer räumlichen Lage gelten folgende Einzugsbereiche (Luftlinienentfernung):

<table>
<thead>
<tr>
<th>Indikator</th>
<th>Grenzwert</th>
<th>Richtwert</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>Bus</td>
<td>Bahn</td>
</tr>
<tr>
<td>Ober-/Mittelzentrum</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Kernzone</td>
<td>400 m</td>
<td>600 m</td>
</tr>
<tr>
<td>hohe Nutzungsdichte</td>
<td>500 m</td>
<td>800 m</td>
</tr>
<tr>
<td>niedrige Nutzungsdichte</td>
<td>800 m</td>
<td>1.200 m</td>
</tr>
<tr>
<td>Unter-/Kleinzentrum</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>zentrales Gebiet</td>
<td>500 m</td>
<td>800 m</td>
</tr>
<tr>
<td>übriges Gebiet</td>
<td>800 m</td>
<td>1.200 m</td>
</tr>
<tr>
<td>ländlicher Raum</td>
<td>1.000 m</td>
<td>1.800 m</td>
</tr>
<tr>
<td>Verkehrsachse</td>
<td>800 m</td>
<td>1.200 m</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Tabelle 3.1: Haltestelleinzugsbereiche Nahverkehrsraum [8]

Bewertung

Die räumliche Erschließung der bebauten Gebiete der Stadt Kempten weist sogar bei Anwendung der Richtwerte keine Erschließungsliicken auf (vgl. Abbildung 3.3).

Die Auswertung der Haltestelleinzugsradien als Luftlinie lässt jedoch nicht immer Rückschlüsse auf eine optimale Erschließung zu. Durch die hügelige bis bergige Topografie Kemptens und Trennung der Fußwegbeziehungen durch Eisenbahntrassen oder Wasserläufe kann eine eigentlich
nah gelegene Haltestelle besonders für mobilitätseingeschränkte Personen nur schwer erreichbar sein.\textsuperscript{17}

\textbf{Abbildung 3.3: Haltestelleneinzugsgebiete (Richtwerte) in der Stadt Kempten}

\textsuperscript{17} 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 Adenauerring und auf der Memminger Straße wegen der Höhenunterschiede zur Stiftsstadt.
Der Landkreis Oberallgäu ist ebenfalls gut erschlossen und weist keine Erschließungslücken auf. Die Ortschaften liegen bereits bei Anwendung der Richtwerte im Einzugsbereich von Haltestellen. Lediglich der weniger als 500 Einwohner zählende Ortsteil Westenried (Wiggensbach) und der Stadtteil Tiefenbach (Sonthofen) sind erst bei Anwendung der Grenzwerte ausreichend erschlossen.

In Karte 6 sind die Einzugsbereiche der Haltestellen (Richtwert) im Landkreis Oberallgäu dargestellt.

### 3.1.5 Bedienungshäufigkeit


#### 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.\(^\text{18}\)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Indikator</th>
<th>Grenzwert (Taktfolge in Minuten)</th>
<th>Richtwert (Taktfolge in Minuten)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>HVZ(^{19})</td>
<td>NVZ</td>
</tr>
<tr>
<td>Kernzone</td>
<td>≤ 30</td>
<td>30</td>
</tr>
<tr>
<td>hohe Nutzungsdichte</td>
<td>≤ 30</td>
<td>30</td>
</tr>
<tr>
<td>niedrige Nutzungsdichte</td>
<td>≤ 60</td>
<td>60</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Tabelle 3.2: Bedienungshäufigkeit Stadt Kempten

**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. Zudem ermöglicht die sehr dichte Be-

\(^{18}\) Die Richtwerte wurden aufgrund der Größe und Struktur der Stadt Kempten angepasst.  
\(^{19}\) in der HVZ ist das Angebot der NVZ bedarfsgerecht zu verdichten
die Nutzung der Achse ZUM – Hauptbahnhof eine sehr gute zentrale Bedienung (z. B. Hochschule Kempten, Forum Allgäu).


In der SVZ gibt es im Kerngebiet Abweichungen vom 30-Minuten-Takt an den Haltestellen im Bodmanstraßenviertel und im Bereich Keselstraße. Im Gebiet mit hoher Nutzungsdichte ist das Fahrtenangebot in einigen Fällen unter einem 60-Minuten-Takt, beispielsweise an den Haltestellen in den Bereichen:

- Cambomare
- Haubensteig/Göhlenbach
- Göhlenbach
- Klinik/Bezirkskrankenhaus
- Haubenschloß
- Franzosenbauer
- Ludwigshöhe/Sankt Mang

Durch Einschränkungen im Fahrplan am Wochenende werden die Grenzwerte in der Neben- und Schwachverkehrszeit im überwiegenden Stadtgebiet nicht eingehalten. Ausnahmen bilden z. B. die Haltestellen in den Bereichen

- ZUM-Bahnhofstraße-Hauptbahnhof (Samstag und Sonntag)
- Lenzfrieder Straße (Samstag und Sonntag)
- Immenstädter Straße (Samstag)
- Bleicherstraße/Kaufbeurer Straße (Samstag)
- Stiftallmey (Samstag)
- Klinik/Bezirkskrankenhaus (Sonntag)
- Thingers (Samstag)
- Lotterbergstraße (Samstag und Sonntag)

Detaillierte grafische Auswertungen zur Einhaltung der Grenzwerte nach Verkehrzeiten und Verkehrstagen sind für die Stadt Kempten in den Karten 7.1–7.6 enthalten.

20 Bediengebiet der Linie 9
Schwachstellenanalyse

Landkreis Oberallgäu


Im ländlichen Raum des Landkreises werden folgende Bedienungshäufigkeiten definiert:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Indikator</th>
<th>Anzahl Fahrtenpaare Montag - Freitag</th>
<th>Anzahl Fahrtenpaare Samstag/Sonntag</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>Grenzwert</td>
<td>Richtwert</td>
</tr>
<tr>
<td>HVZ</td>
<td>NVZ</td>
<td>SVZ</td>
</tr>
<tr>
<td>über 3.000 Einwohner</td>
<td>7</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>1.000 bis 3.000 Einwohner</td>
<td>3</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>bis 1.000 Einwohner</td>
<td>2</td>
<td>1</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Tabelle 3.3: Bedienungshäufigkeit ländlicher Raum Landkreis Oberallgäu

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

<table>
<thead>
<tr>
<th>Indikator</th>
<th>Grenzwert (Taktfolge in Minuten)</th>
<th>Richtwert (Taktfolge in Minuten)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>HVZ²¹</td>
<td>NVZ</td>
</tr>
<tr>
<td>Mittelzentren/ Verkehrsachsen</td>
<td>≤ 60</td>
<td>60</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Tabelle 3.4: Bedienungshäufigkeit Mittelzentren/regionale 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:

²¹ in der HVZ ist das Angebot der NVZ bedarfsgerecht zu verdichten
Schwachstellenanalyse

- 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. Ausnahmen bilden hierbei:

- Schrattenbach (HVZ)
- Petersthal (NVZ)

In der Schwachverkehrszeit werden Unterschreitungen der vorgegebenen Grenzwerte in folgenden Orten festgestellt:

- Krugzell (außer AST von Kempten am Abend)
- Reicholzried (außer AST von Kempten am Abend)
- Schrattenbach (außer AST von Kempten am Abend)
- Bühl am Alpsee
- Rettenberg
- Weitnau
- Wertach

Am Samstag sind keine Defizite in der Bedienung der Ortsteile festzustellen. Die geforderte Bedienung mit einem Fahrtenpaar bzw. zwei Fahrtenpaaren wird am Sonntag nicht gewährleistet in:

- Memhölz
- Niedersonthofen
- Frauenzell
- Reicholzried
- Schrattenbach
- Rauhenzell
- Petersthal
- Kranzegg
- Rettenberg
- Untermaiselstein
- Vorderburg
- Eckarts
- Stein
Schwachstellenanalyse

Detaillierte grafische Auswertungen zur Einhaltung der Grenzwerte nach Verkehrszeiten und Verkehrstagen sind für den Landkreis Oberallgäu in den Karten 8.1 bis 8.5 enthalten.

3.1.6 Erreichbarkeit


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
- zwei Minuten Umsteigezeit an der ZUM, > 3 Minuten Umsteigzeit vom/zum Zug
- Auswertung von Fahrten, die im jeweiligen Zeitfenster liegen

<table>
<thead>
<tr>
<th>Indikator</th>
<th>Grenzwert</th>
<th>Richtwert</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Zentrum der Gemeinde</td>
<td>40</td>
<td>30</td>
</tr>
<tr>
<td>Unterzentrum</td>
<td>50</td>
<td>40</td>
</tr>
<tr>
<td>Mittel-/Oberzentrum</td>
<td>90</td>
<td>60</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Tabelle 3.5: 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 Orts- teilen mit mehr als 500 Einwohnern (Grenzwerte) überschritten werden, sind in Tabelle 3.6 dargestellt.

<table>
<thead>
<tr>
<th>von Ortsteil</th>
<th>nach Zentrum</th>
<th>Werktag</th>
<th>Samstag</th>
<th>Sonntag</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Untermaiselstein</td>
<td>OZ Kempten</td>
<td>Rückfahrt</td>
<td>Rückfahrt</td>
<td>keine Bedienung</td>
</tr>
<tr>
<td>Kranzegg/Petersthal/Rettenberg/Vorderburg</td>
<td>OZ Kempten</td>
<td>Rückfahrt</td>
<td>Rückfahrt</td>
<td>keine Bedienung</td>
</tr>
<tr>
<td>Eckarts/Stein</td>
<td>OZ Kempten</td>
<td>Rückfahrt</td>
<td>Rückfahrt</td>
<td>keine Bedienung</td>
</tr>
<tr>
<td>Rauhenzell</td>
<td>OZ Kempten</td>
<td>Rückfahrt</td>
<td>Rückfahrt</td>
<td>keine Bedienung</td>
</tr>
<tr>
<td>Steibis</td>
<td>OZ Kempten</td>
<td>Hinfahrt</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Bad Hindelang/Bad Oberdorft/Bihlerdorf/Tiefenbach</td>
<td>OZ Kempten</td>
<td>Rückfahrt</td>
<td></td>
<td>Hinfahrt</td>
</tr>
<tr>
<td>Weitnau</td>
<td>OZ Kempten</td>
<td>Rückfahrt</td>
<td></td>
<td>Rückfahrt</td>
</tr>
<tr>
<td>Frauenzell</td>
<td>OZ/MZ Kempten</td>
<td>Rückfahrt</td>
<td></td>
<td>keine Bedienung</td>
</tr>
<tr>
<td>Memhölz/Niedersonthofen</td>
<td>OZ/MZ Kempten</td>
<td>Rückfahrt</td>
<td></td>
<td>keine Bedienung</td>
</tr>
<tr>
<td>Reicholzried/Schrattenbach</td>
<td>OZ/MZ Kempten</td>
<td>Rückfahrt</td>
<td></td>
<td>keine Bedienung</td>
</tr>
<tr>
<td>Untermaiselstein</td>
<td>MZ Immenstadt/Sonthofen</td>
<td>Rückfahrt</td>
<td>Rückfahrt</td>
<td>keine Bedienung</td>
</tr>
<tr>
<td>Kleinweiler</td>
<td>MZ Immenstadt/Sonthofen</td>
<td>Hinfahrt</td>
<td>Rückfahrt</td>
<td>Rückfahrt</td>
</tr>
<tr>
<td>Kranzegg/Vorderburg</td>
<td>MZ Immenstadt/Sonthofen</td>
<td>Rückfahrt</td>
<td></td>
<td>keine Bedienung</td>
</tr>
<tr>
<td>Eckarts/Rauhenzell/Rettenberg/Stein</td>
<td>MZ Immenstadt/Sonthofen</td>
<td>Rückfahrt</td>
<td></td>
<td>keine Bedienung</td>
</tr>
<tr>
<td>Weitnau</td>
<td>MZ Immenstadt/Sonthofen</td>
<td>Rückfahrt</td>
<td></td>
<td>Rückfahrt</td>
</tr>
<tr>
<td>Petersthal</td>
<td>UZ Kempten</td>
<td>Rückfahrt</td>
<td>Hin-/Rückfahrt</td>
<td>keine Bedienung</td>
</tr>
<tr>
<td>Wertach</td>
<td>UZ Kempten</td>
<td>Rückfahrt</td>
<td>Rückfahrt</td>
<td>Hin-/Rückfahrt</td>
</tr>
<tr>
<td>Frauenzell</td>
<td>UZ Kempten</td>
<td>Rückfahrt</td>
<td></td>
<td>keine Bedienung</td>
</tr>
<tr>
<td>Reicholzried/Schrattenbach</td>
<td>UZ Kempten</td>
<td>Rückfahrt</td>
<td></td>
<td>keine Bedienung</td>
</tr>
<tr>
<td>Kleinweiler</td>
<td>UZ Immenstadt</td>
<td>Hin-/Rückfahrt</td>
<td>Hin-/Rückfahrt</td>
<td>Hin-/Rückfahrt</td>
</tr>
<tr>
<td>Untermaiselstein</td>
<td>UZ Immenstadt</td>
<td>Rückfahrt</td>
<td></td>
<td>keine Bedienung</td>
</tr>
<tr>
<td>Weitnau</td>
<td>UZ Immenstadt</td>
<td>Hin-/Rückfahrt</td>
<td>Rückfahrt</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Kranzegg/Vorderburg</td>
<td>UZ Immenstadt</td>
<td>Rückfahrt</td>
<td></td>
<td>keine Bedienung</td>
</tr>
<tr>
<td>Eckarts/Rauhenzell/Rettenberg/Stein</td>
<td>UZ Immenstadt</td>
<td>Rückfahrt</td>
<td></td>
<td>keine Bedienung</td>
</tr>
<tr>
<td>Memhölz/Niedersonthofen</td>
<td>UZ Waltenhofen</td>
<td>Rückfahrt</td>
<td>Hin-/Rückfahrt</td>
<td>keine Bedienung</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Tabelle 3.6: Überschreitung maximale Beförderungszeit (Grenzwerte)
Schwachstellenanalyse

Darüber hinaus ist festzuhalten:
- Vom Gemeindezentrum Dietmannsried gibt es zum Ortsteil Probstried nur einzelne Fahrten im Schülerverkehr.
- Vom Gemeindezentrum Altusried nach Frauenzell und Muthmannshofen ist zeitweise (werktags 9:00 Uhr bis 12:00 Uhr, sonntags) keine Verbindung vorhanden.
- 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 beinhalten die Karten 10.1 und 10.2.

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 Verkehrarten
- 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 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.


Die Verkehrsanlagen beider Schnittstellen weisen jedoch Mängel auf. Es besteht Handlungsbedarf hinsichtlich der Anordnung der Bussteige und der Gewährleistung der Barrierefreiheit.


Die folgende Tabelle 3.7 zeigt eine Übersicht über alle Verknüpfungspunkte im Untersuchungsgebiet.

\(^{22}\) Fahrplanstand 2015
### Schwachstellenanalyse

<table>
<thead>
<tr>
<th>Gebiet</th>
<th>höchste Verknüpfungspunkt</th>
<th>Linienarten und -anzahl</th>
<th>weitere Merkmale</th>
<th>weitere Merkmale</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>SPNV ¹</td>
<td>Stadtverkehr</td>
<td>Regionalbus</td>
</tr>
<tr>
<td>Stadt Kempten</td>
<td>Hbf Kempten</td>
<td>3</td>
<td>5</td>
<td>12</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Hp Kempten Ost</td>
<td>1</td>
<td>2</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Hp Kempten St. Mang</td>
<td>1</td>
<td>0</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>OPNV - ÖPNV ZLM</td>
<td></td>
<td>0</td>
<td>10</td>
<td>20</td>
</tr>
<tr>
<td>Landkreis Ober-allgäu</td>
<td>Bf Allstädten</td>
<td>2</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Bf Blaichach</td>
<td>2</td>
<td>0</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Hp Bodelsberg</td>
<td>1</td>
<td>0</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Bf Dietrammersried</td>
<td>1</td>
<td>0</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Bf Durach</td>
<td>1</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Bf Fischen</td>
<td>2</td>
<td>0</td>
<td>6</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Bf Immenstadt</td>
<td>2</td>
<td>6</td>
<td>10</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Bf Langenwang</td>
<td>2</td>
<td>0</td>
<td>5</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Hp Maria-Rain</td>
<td>1</td>
<td>0</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Hp Martinszell</td>
<td>2</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Hp Oberstaufen</td>
<td>2</td>
<td>0</td>
<td>8</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Bf Oberstdorf</td>
<td>2</td>
<td>1</td>
<td>9</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Bf Oy-Mittelberg</td>
<td>1</td>
<td>0</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Bf Sonthofen</td>
<td>2</td>
<td>2</td>
<td>11</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Hp Sulzberg</td>
<td>1</td>
<td>0</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Hp Wertach-Haslach</td>
<td>1</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Hp Zollhaus-Petersfai</td>
<td>1</td>
<td>0</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>OPNV - ÖPNV Bad Hindelang</td>
<td></td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>3</td>
</tr>
</tbody>
</table>

¹ Anzahl Kursbuchstrecken  
² davon 3 Wochenendlinien  
³ davon 5 Wochenendlinien  
⁴ ausgewiesener P+R Stellplatz  
⁵ überdacht

Tabelle 3.7: Verknüpfungspunkte im Nahverkehrsräum

Ausgewiesene Park+Ride-Anlagen gibt es beispielsweise beidseitig des Hauptbahnhofs Kempten (343 Stellplätze) und an den Bahnhöfen in Immenstadt (Tiefgarage mit 100 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.

Erheblichen Ausbaubedarf für Fahrradabstellanlagen gibt es generell an allen Bahnhöfen und bedeutenden Busumsteigestellen im Nahverkehrsraum (z. B. in Kempten, Sonthofen, Immenstadt, Oberjoch).

### 3.2.2 Anschlussqualität

#### Bus/Bahn

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


#### Bewertung

Die Anschlussqualität an den untersuchten Bahnhöfen ist zum großen Teil mit einer akzeptablen Wartezeit von bis zu 23 Minuten gewährleistet. Detaillierte Auswertungen zur erreichten Anschlussquote an den Bahnhöfen enthält Anlage 5. Überwiegend längere Wartezeiten gibt es an folgenden Bahnhöfen:

---

23 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.
Schwachstellenanalyse

- Hauptbahnhof Kempten
  - von den Buslinien 40 und 61 zum SPNV nach Pfronten-Steinach
  - von der Buslinie 50 zum SPNV nach Ulm und Pfronten-Steinach
  - von der Buslinie 62 zum SPNV nach Buchloe, Ulm und Pfronten-Steinach
  - vom SPNV aus Buchloe zur Buslinie 61
  - vom SPNV aus Immenstadt zur Buslinie 40
  - vom SPNV aus Ulm zu den Buslinien 40 und 66
  - vom SPNV aus Pfronten-Steinach zu den Buslinien 40, 61, 62 und 71
- Bahnhof Immenstadt – Anschluss zum Regionalbus
  - vom SPNV aus Lindau/Oberstdorf zur Buslinie 64
- Bahnhof Immenstadt – Anschlüsse zum Stadtbus
  - von der Buslinie 1 zum SPNV nach Lindau
  - von der Buslinie 2 zum SPNV nach Kempten
  - vom SPNV aus Kempten/Oberstdorf zu den Buslinien 2, 3 und 4
  - vom SPNV aus Lindau zu den Buslinien 2 und 4

Bus/Bus


3.3 Infrastruktur und Fahrzeugpark

3.3.1 Infrastruktur


Zur ÖPNV-Beschleunigung des öffentlichen Personennahverkehrs ist die Möglichkeit der Freigabeanforderung für Busse an Lichtsignalanlagen bislang nicht vorhanden. Im gesamten Nahverkehrsraum sind diesbezüglich Maßnahmen erforderlich. Soweit möglich, ist der ÖPNV durch geeignete Infrastrukturmaßnahmen (z. B. Busspuren, ÖPNV-Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen) zu unterstützen.

3.3.2 Fahrzeugpark

Im Stadtverkehr Kempten sind derzeit folgende Fahrzeuge im Einsatz:

- 29 niederflurige Busse der Haslach Bus GmbH
- vier nieder- und drei hochflurige Busse der Berchtolds Autoreisen & Reisebüro GmbH & Co. KG
- sieben niederflurige Busse der Reisebüro Schattmeier GmbH & Co. KG

Im Regional- und Stadtbusverkehr im Landkreis Oberallgäu werden 147 Busse eingesetzt, wobei hier der Niederfluranteil ca. 54% beträgt. Die restlichen Fahrzeuge sind zu ca. 44% mit einer Rampe bzw. einem Hublift ausgerüstet.

In der nachfolgenden Tabelle sind die Fahrzeuge differenziert nach Fahrzeugtypen dargestellt.

---

24 teilweiser Einsatz im Regionalverkehr
25 14 Fahrzeuge werden teilweise im Stadtverkehr Kempten eingesetzt
Schwachstellenanalyse

<table>
<thead>
<tr>
<th>Gebiet</th>
<th>Fahrzeugtyp</th>
<th>Niederflur</th>
<th>Hochflur</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Stadtverkehr Kempten</td>
<td>Standardlinienbus</td>
<td>23</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Gelenklinienbus</td>
<td>6</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Stadtverkehr Immenstadt</td>
<td>Überlandbus</td>
<td>2</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Kleinbus</td>
<td>2</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>Stadtverkehr Sonthofen</td>
<td>Überlandbus</td>
<td>4</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Midibus</td>
<td>1</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Kleinbus</td>
<td>1</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Minibus</td>
<td>1</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Ortsbus Oberstdorf</td>
<td>Standardlinienbus</td>
<td>2</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Regionalverkehr Landkreis</td>
<td>Standardlinienbus</td>
<td>34²⁶</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>Oberallgäu</td>
<td>Gelenklinienbus</td>
<td>6²⁷</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Überlandbus</td>
<td>28²⁸</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Reisebus</td>
<td>3²⁹</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Minibus</td>
<td>7</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Kleinbus</td>
<td>6</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Tabelle 3.8: Fahrzeugbestand im Nahverkehrsraum³⁰

3.4 Fahrzeugauslastung


Die durchschnittliche Tagesauslastung²¹ im Werktagsverkehr (Personenkilometer pro Platzkilometer) dient als Indikator für zu geringe bzw. zu hohe

²⁶ teilweiser Einsatz im Stadtverkehr Kempten (acht Fahrzeuge)
²⁷ teilweiser Einsatz im Stadtverkehr Kempten (zwei Fahrzeuge)
²⁸ teilweiser Einsatz im Stadtverkehr Kempten (zwei Fahrzeuge)
²⁹ teilweiser Einsatz im Stadtverkehr Kempten (zwei Fahrzeuge)
³⁰ Quelle: Verkehrsuntemnehmen, Stand 2016
³¹ mittlerer Platzausnutzungsgrad pro Tag
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. Dies ist bei knapp 33% der Buslinien im Nahverkehrsraum der Fall (Quelle: Verkehrsunternehmen, Stand 2016). Hierbei handelt es sich größtenteils um Linien, die saisonal sehr stark von Urlaubsgästen genutzt werden, oder um Linien, auf denen kleine Gefäßgrößen mit begrenztem Platzangebot zum Einsatz kommen. Darüber hinaus ist in den Bussen einiger Linien nur eine kurze Verweildauer zu verzeichnen, d.h. die Fahrgäste sind jeweils nur auf kurzen Teilstrecken unterwegs.

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.

Bei ca. 25% der Buslinien im Nahverkehrsraum liegt der durchschnittliche Besetzungsgrad in der Spitzenstunde über 70% (Quelle: Verkehrsunternehmen, Stand 2016). Hierbei handelt es sich zum größten Teil um die gleichen touristischen Linienverkehre, bei denen auch die durchschnittliche Tagesauslastung recht hoch ist. In diesem Zusammenhang sind die bereits oben erwähnten Anmerkungen zur saisonal unterschiedlichen Beanspruchung der Linien und der kurzen Verweildauer der Fahrgäste in den Bussen zu beachten.

Die Vorgaben zum Besetzungsgrad in der Nebenverkehrszeit werden im Nahverkehrsraum auf keiner Linie überschritten (Quelle: Verkehrsunternehmen, Stand 2016).

### 3.5 Information, Marketing, Tarif und Vertrieb

#### 3.5.1 Information und Marketing

Der Landkreis Oberallgäu gliedert sich in zwei Verkehrsgebiete. Für den nördlichen Teil des Landkreises, der das Gebiet des ehemaligen Landkreises Kempten sowie das Stadtgebiet Kempten umfasst, ist die Mobilitätsgesellschaft für den Nahverkehr im Allgäu (mona GmbH) zu-
Schwachstellenanalyse

ständig. Der südliche Teil, früherer Landkreis Sonthofen, wird durch die Verkehrsgemeinschaft Oberallgäu (VG OA) bedient.

Fahrplaninformationen sind für beide Verkehrsgebiete in Form von Printmedien, via Internet als auch über telefonische Auskünfte verfügbar.


Für die Stadtverkehre Immenstadt und Sonthofen gibt es Linienetzpläne in unterschiedlichem Layout und Design.


In den Kemptener Stadtbuslinien wird sowohl optisch als auch akustisch die nächste Haltestelle bekannt gegeben. In den Fahrzeugen hängen Tarifinformationen aus, Linienetzpläne sind nicht vorhanden. Diese sind jedoch erforderlich.

In den Regionalbussen ist die Haltestellenanzeige bzw. -ansage nur teilweise realisiert. Die Information in diesen Fahrzeugen ist im Regionalverkehr als zweckentsprechend und ausreichend zu bezeichnen.

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

Die Haltestellen ZUM und Hauptbahnhof in Kempten sind mit Dynamischen Fahrgastinformationstafeln ausgestattet, die weiter ausbaufähig sind.

Im nördlichen Gebiet besteht ein umfassender Kundenservice. Informationen können im Kundencenter an der ZUM in Kempten, durch eine
gebührenfreie Telefonhotline oder über ein Online-Kontaktformular bereitgestellt werden.


Für die VG Oberallgäu gibt es keine einheitliche Telefonhotline. Im Fahrplanbuch und auf der Internetseite www.oberallgaeu.org wird auf die einzelnen Busunternehmen/Verkehrsanbieter verwiesen. Auch besteht die Möglichkeit einer Online-Kurzmitteilung, direkt verwiesen wird darauf allerdings nicht.


Es besteht keine gegenseitige Verlinkung auf den Seiten der mona GmbH und der VG Oberallgäu.

Ein gemeinsames Informationskonzept für den Stadt- und Regionalverkehr im südlichen Oberallgäu ist derzeit nicht erkennbar.

3.5.2 Tarif und Vertrieb

Stadt Kempten/nördliches Oberallgäu

Für den nördlichen Teil des Landkreises Oberallgäu und die Stadt Kempten gilt ein einheitlicher Tarif. Der Fahrpreis berechnet sich aus der Zahl der durchfahrenen Zonen (Zonentarif), wobei die Stadt Kempten als zentraler Punkt dabei die Zone NULL darstellt. Diese unterteilt sich in den Ringtarif, welcher das Stadtzentrum beinhaltet und den Stadtteiltarif, welcher den Bereich ab dem Ringtarif bis zum Stadtrand abdeckt. Im Linienetzplan sind die Tarifzonen ersichtlich. Die weiteren Tarifzonen werden grafisch in der Printversion der Tarifübersicht dargestellt bzw. online abrufbar.

Zum Fahrausweissortiment im Gebiet der mona GmbH32 zählen:

- Einzelfahrsccheine (für eine Fahrt von A nach B; Umstieg möglich) auch als 10-Fahrten Karte
- CleverCard (elektronische Chipkarte) zum Bezahlen eines ermäßigten Fahrpreises bei Einzelfahrten

---

32 Fahrausweisangebot 2017 geändert
Schwachstellenanalyse

- Gruppenfahrscheine (für Gruppen ab zehn Personen)
- Tageskarten Bus je nach Zone
- Tageskarten Bus & Bahn (wählweise Stadt Kempten/nördlicher Landkreis Oberallgäu oder gesamter Landkreis Oberallgäu/Stadt Kempten)
- Familientickets (ein oder zwei Erwachsene mit beliebig vielen eigenen Kindern bis 14 Jahren)
- Wochen- und Monatskarten
- Monatskarten für Schüler (Stadt Kempten)
- Umweltabo Erwachsene oder Schüler/Azubi (zwölf Monatskarten zum Preis von neun)
- Umweltabo Plus (übertragbare Jahreskarte)
- Semesterticket

Der mona-Tarif gilt nicht auf den SPNV-Strecken.

Darüber hinaus werden im gesamten nördlichen Bediengebiet (ausgenommen Linie 50) Bayern-Tickets und abhängig vom Verkehrsunternehmen die BahnCard (mit einheitlichem Ermäßigungsatz von 25%) anerkannt.

Derzeit kann nur ein eingeschränktes Fahrkartensortiment im mona Kundencenter an der ZUM in Kempten erworben werden. Alle weiteren Tickets müssen in Abhängigkeit vom Verkehrsunternehmen direkt beim Verkehrsunternehmen oder im Bus beim Fahrer gekauft werden.


Das Umwelt-Abo für Busverbindungen kann (linien- und streckenbezogen) an der ZUM in Kempten oder abhängig vom Verkehrsunternehmen direkt beim zuständigen Busunternehmen beantragt werden.

**Südliches Oberallgäu**

Im Bediengebiet der VG Oberallgäu gilt ein streckenabhängiger Tarif.

Die zum nördlichen Bediengebiet unterschiedliche Tarifstruktur stellt eine erhebliche Hemmschwelle für die Nutzung des ÖPNV im Nahverkehrsraum dar.

Zum Fahrausweissortiment im Bediengebiet der VG Oberallgäu gehören:

- Einzelfahrsccheine (für eine Fahrt von A nach B; Umstieg möglich), auch als 10-Fahrten-Karte
- Gruppenfahrscheine (für Gruppen ab zehn Personen)
Nahverkehrsplan 2018
für den Nahverkehrsraum Oberallgäu / Kempten

Schwachstellenanalyse

- Wochen- und Monatskarten
- Busnetzkarte (gültig für alle Busverbindungen im südlichen Landkreis)
- Tageskarten Bus & Bahn (wahlweise südliches Oberallgäu oder gesamter Landkreis Oberallgäu/Stadt Kempten)
- Umweltabo Erwachsene oder Schüler/Azubi (zwölf Monatskarten zum Preis von acht)
- Umweltabo Plus (übertragbare Jahreskarte)
- Semesterticket


Im Bediengebiet der Verkehrsgemeinschaft Oberallgäu werden auf fast allen Buslinien und -verbindungen die Bayern-Tickets sowie die Bahncard (mit einheitlichem Ermäßigungssatz von 25%) anerkannt.


Das Umweltabo für Busverbindungen kann direkt beim jeweiligen Busunternehmen beantragt werden.

3.6 Organisation

Der kreisfreie 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 Regieaufgaben33 sowie die Erstellung von Planungs- und Qualitätsvorgaben im

---

33 integrative, koordinierende, Vorgaben setzende oder die Verkehrsleistung vorbereitende, ggf. betreiberübergreifende Aufgaben wie z. B. Angebotsplanung, Qualitätsmanagement,
Schwachstellenanalyse

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.


Im südlichen Teil des Landkreises (Regionalverkehrslinien, Stadtverkehrslinien Immenstadt und Sonthofen sowie Ortsbus Oberstorf) ist dafür die Verkehrsgemeinschaft Oberallgäu zuständig.
4 Verkehrsnachfrage im ÖPNV

Für den Landkreis Oberallgäu liegen keine gesicherten Erkenntnisse zum Verkehrsverhalten und somit zum Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehrsaukommen vor.


Die Entwicklung der Fahrgastnachfrage im ÖPNV ist abhängig von den für die Verkehrsnachfrage relevanten Strukturgrößen und Kennziffern zum Verkehrsverhalten. Die Entwicklung der Strukturdaten wurde bereits im Abschnitt 2.1 ausführlich beschrieben. Demnach ist im Gültigkeitszeitraum (Zielhorizont 2025) bei den für die Verkehrsnachfrage bedeutsamen Strukturgrößen

- Einwohnerzahlen
- Schülerzahlen
- Arbeitsplätze
Verkehrsnachfrage im ÖPNV

im gesamten Nahverkehrsraum von einer stabilen bis leicht zunehmenden Entwicklung auszugehen.


Angebotsveränderungen haben direkten Einfluss auf die Nachfrage. Durch gezielte Angebotsverbesserungen im ÖPNV wird eine Nachfragesteigerung erreicht, Leistungsreduktionen hingegen wirken nachfragesenkend.

Eine weitere Einflussgröße der Verkehrsnachfrage und im Speziellen der Wahl des Verkehrsmittels stellt die Pkw-Verfügbarkeit dar, die mit Hilfe des Motorisierungsgrades abgebildet werden kann. Dieser Kennwert liegt im Landkreis Oberallgäu per 31.12.2015 bei 603 Pkw je 1.000 Einwohner [26], in der Stadt Kempten bei 546 Pkw je 1.000 Einwohner [34].

In den Jahren 2010 bis 2015 gab es einen mittleren Anstieg des Motorisierungsgrades (bezogen auf Pkw) von jährlich 1,2%. In der Stadt Kempten erhöhte sich dieser Wert im Mittel um 0,4% pro Jahr.

Diese Entwicklung wird sich voraussichtlich nicht fortsetzen, da langfristig bei der Motorisierungsrate eine Sättigung zu erwarten ist. Bei einer angenommenen weitgehenden Fortführung der bisherigen Entwicklungs-tendenzen auf der Grundlage eines moderaten Wandels (Gleitendes Szenario nach [35]) würde sich im Landkreis Oberallgäu im Jahre 2025 ein Motorisierungsgrad von 621 Pkw/1.000 Einwohnern und in der Stadt
Kempten von 562 Pkw/1.000 Einwohnern einstellen (siehe Abbildung 4.3 und Abbildung 4.4).

Abbildung 4.3: Entwicklung Motorisierungsgrad im Landkreis Oberallgäu

Abbildung 4.4: Entwicklung des Motorisierungsgrads in der Stadt Kempten

Schließlich wirkt sich die Entwicklung der ÖPNV-Fahrpreise auf die Nachfrage aus. Entspricht die Fahrpreisentwicklung der mittleren
Verkehrsnachfrage im ÖPNV

Teuerungsrate, so ist die Wirkung neutral. Liegt die Fahrpreisentwicklung deutlich über dieser Rate, gewinnen Alternativen zur ÖPNV-Nutzung an Bedeutung. Die Nachfrageprognose geht davon aus, dass eine an der mittleren Teuerungsrate orientierte Fahrpreisentwicklung eintritt.

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

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nachfrage erhöhend</th>
<th>Nachfrage reduzierend / -begrenzend</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Zunehmende Attraktivität des ÖPNV durch Angebotsverbesserungen und Ausbau der Barrierefreiheit</td>
<td>Entwicklung der Strukturdaten (leicht sinkender Anteil Schüler)</td>
</tr>
<tr>
<td>Angebotserweiterung im ÖPNV</td>
<td>steigender Motorisierungsgrad</td>
</tr>
<tr>
<td>Zunahme des Umweltbewusstseins und des positiven Umweltverhaltens ggf. in Kombination mit Fahrrad</td>
<td>Erhöhung des Kostendruckes bei der Gestaltung des ÖPNV</td>
</tr>
<tr>
<td>Kostenvorteile des ÖPNV gegenüber dem MIV (steigende Kraftstoffpreise)</td>
<td>Änderung der Finanzierungsgrundlagen</td>
</tr>
<tr>
<td>Schrittweiser altersbedingter Ausschluss anderer Verkehrsmittel (Pkw und Fahrrad)</td>
<td>Zum Teil Zunahme des Fahrradverkehrs (Kosten- und Gesundheitsbewusstsein)</td>
</tr>
<tr>
<td>Vermehrter Nutzen touristischer Potenziale</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Transparenz der Fahrpreise</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Zugänglichkeit der Information</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Verbesserte Abstimmung zum SPNV, Fernverkehr, Fernbusverkehr</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Elektromobile Entwicklung (Chance und Risiko)</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Tabelle 4.1: Nachfragewirkung der Einflussgrößen

Die Einwohner- und Nachfrageentwicklung korrelieren nicht zwangsläufig. Unter der Voraussetzung, dass die Attraktivität des ÖPNV weiter erhöht wird und insbesondere die Rahmenbedingungen der Entwicklung der Mobilitätskosten vorteilhaft für den ÖPNV verlaufen, kann eine stabile Verkehrsnachfragesituation erzielt werden. Dies muss bei der Ausgestaltung des zukünftigen ÖPNV-Angebotes berücksichtigt werden.
5 Rahmenkonzeption

Die Rahmenkonzeption für die Entwicklung des ÖPNV im Nahverkehrsräum basiert auf den in Abschnitt 1.5 dargelegten verkehrsrelevanten Zielen und Grundsätzen des Landkreises Oberallgäu und der Stadt Kempten 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 Nahverkehrsräum unter den Prämisse 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 (SGB und §45 PBefG) gedeckt. Eine Finanzierung gemeinwirtschaftlicher Verkehre durch die öffentliche Hand sollte dabei nur ausnahmsweise zum Zuge kommen, wenn gewünschte Verbesse rungsmaßnahmen über eine ausreichende Verkehrsbedienung hinausgehen und nicht durch Einnahmen gedeckt sind.

Die Zielvorgaben orientieren sich

- an den Vorgaben des Nahverkehrplanes 2010,
- an den Entwicklungen, insbesondere den verkehrlichen Entwicklungen, im Nahverkehrsräum seit 2010,
- an geänderten rechtlichen Rahmenbedingungen und
- an politischen Entscheidungen mit Auswirkung auf den Nahverkehrsräum.
Rahmenkonzeption

<table>
<thead>
<tr>
<th>Leistungsangebot (L)</th>
<th>Information/Marketing/Vertrieb (M)</th>
<th>Infrastruktur (I)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>7. Beibehaltung bzw. Verbesserung der Anbindung an die benachbarten Nahverkehrs-räume</td>
<td>7. Anpassung der Betriebshöfe an die ÖPNV-Entwicklung</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>9. Berücksichtigung der Pendlerströme</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Tabelle 5.1: Zielvorgaben des Nahverkehrsplans

5.1 Netzkonzeption


Das Hauptlinienetz besteht aus dem Schienenpersonennahverkehr und ergänzenden Buslinien und bildet das Grundgerüst des Nahverkehrs. Es

Das Ergänzungsnetz setzt sich aus Buslinien zusammen, die überwiegend der Erschließung der Gemeinden im ländlichen Raum dienen und besteht sehr stark aus öffentlichem Schülerverkehr. Im südlichen Oberallgäu vermischt sich diese Funktion mit den Belangen des Tourismus.


In Karte 11 ist das hierarchisch gegliederte Regionalliniennetz grafisch dargestellt.

Innerhalb der Stadt Kempten ist für den ÖPNV eine Einteilung in Hauptnetz, Ergänzungsnetz und Freizeitnetz nicht zielführend.


Die Angebotsstandards hierfür sind im folgenden Abschnitt 5.2 erläutert.
5.2 Angebotsstandards

Die räumliche Erschließung ist nach den Anforderungen gemäß Abschnitt 3.1.4 zu gewährleisten. Bei Veränderungen der Nachfragestruktur sind ggf. neue Haltestellen einzurichten bzw. deren Lage anzupassen.

Als Mindestbedienungsstandards werden die in Abschnitt 3.1.5 definierten Anforderungsprofile zur Einhaltung der Grenzwerte für die Bedienungshäufigkeit festgesetzt. Ein an den Richtwerten orientierter Zielwert ist anzustreben, bedarf jedoch einer Bewertung der Wirtschaftlichkeit.

In der Stadt Kempten sind diese auf allen Grundnetz-Relationen vorzuhalten. Auf Ergänzungsnetz-Relationen sind insbesondere in Gebieten mit hoher Nutzungsdichte in begründeten Ausnahmefällen Abweichungen (z. B. an Wochenenden und Feiertagen) möglich.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Indikator</th>
<th>HVZ als ($)</th>
<th>NVZ ($)</th>
<th>SVZ ($)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Kernzone</td>
<td>≤ 30</td>
<td>30</td>
<td>30</td>
</tr>
<tr>
<td>hohe Nutzungsdichte</td>
<td>≤ 30</td>
<td>30</td>
<td>60</td>
</tr>
<tr>
<td>niedrige Nutzungsdichte</td>
<td>≤ 60</td>
<td>60</td>
<td>Bedarfsfahrten</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Tabelle 5.2: Bedienungshäufigkeit Stadt Kempten

Im ländlichen Raum des Landkreises sind folgende Zielvorgaben zu realisieren:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Indikator</th>
<th>HVZ</th>
<th>NVZ</th>
<th>HVZ</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Anzahl Fahrtenpaare Montag - Freitag</td>
<td>7</td>
<td>3</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>Anzahl Fahrtenpaare Samstag/Sonntag</td>
<td>2</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Tabelle 5.3: Bedienungshäufigkeit ländlicher Raum Landkreis Oberallgäu

An das Hauptnetz im Landkreis Oberallgäu werden die in Tabelle 5.4 dargestellten Mindestanforderungen hinsichtlich der Bedienungshäufigkeit gestellt. Diese entsprechen den in der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung 34 in der HVZ ist das Angebot der NVZ bedarfsgerecht zu verdichten
Rahmenkonzeption

Bayern enthaltenen Grenzwerten für regionale Verkehrsachsen. Eine Relation des Hauptnetzes muss also, im Unterschied zum Ergänzungsnetz, zu stark nachgefragten Verkehrszeiten einen bestimmten festen Takt aufweisen.

Die ÖPNV-Bedienung in den Mittelzentren Immenstadt/Sonthofen und Oberstdorf ist ebenfalls nach den in Tabelle 5.4 genannten Zielvorgaben zu realisieren.

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

<table>
<thead>
<tr>
<th>Indikator</th>
<th>Taktfolge in Minuten</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>HVZ</td>
<td>≤ 60</td>
</tr>
<tr>
<td>NVZ</td>
<td>60</td>
</tr>
<tr>
<td>SVZ</td>
<td>Bedarfsfahrten</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

Tabelle 5.4: Bedienungshäufigkeit Mittelzentren/regionale Verkehrsachsen Landkreis Oberallgäu

Des Weiteren ist für alle Teilflächen mit mehr als 500 Einwohnern 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 sind.36

5.3 Bedarfsverkehre

Bedingt durch die bestehende Siedlungsstruktur und den demographischen Wandel gewinnt die bedarfsabhängige Bedienung im ÖPNV weiter an Bedeutung. Bedarfsverkehre sind weiter zu qualifizieren und fahrgastfreundlich zu gestalten. Zugangshemmisse sind abzubauen. Folgende Maßnahmen sind schrittweise umzusetzen:

36 in der HVZ ist das Angebot der NVZ bedarfsgerecht zu verdichten
36 Beispielweise ist für den Fahrzweck Einkauf zu gewährleisten, dass für den Einkauf ein angemessener Zeitraum zur Verfügung steht, der durch Hin- und Rückfahrt abgegrenzt wird.
Rahmenkonzeption

- Aufbau einer gemeinsamen Dispositionszentrale für den bedarfsge- steuerten Verkehr im gesamten Nahverkehrsraum, einheitlicher Ansprechpartner zur Anmeldung der Fahrtwünsche per kostenfreier Telefonnummer sowie Implementierung weitere Anmeldewege wie Internet (vorzugsweise aber als Applikation), E-Mail und SMS
- einheitliche Fahrgastinformation/Marketing
- einheitliche Regelungen zu den Tarifen bzw. Tarifzuschlägen bei Bedarfsverkehren (in Stadt und Region)

5.4 Qualitative Standards


Dafür sind die konkreten qualitativen Anforderungen und Kriterien an die zu erbringende ÖPNV-Leistung detailliert, eindeutig und erschöpfend vorzugeben.

5.4.1 Barrierefreiheit


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

- Fahrzeuge bei Neubeschaffung
- bauliche Anlagen bei Neubauten sowie großen Um- oder Erweite rungsbauten im Rahmen der technischen und wirtschaftlichen Möglichkeiten

barrierefrei zu gestalten sind.
Rahmenkonzeption


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 Behinderungengleichstellungsgesetzes (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 beschrieben.

5.4.2 Komfort und Ausstattung der Haltestellen und Verknüpfungspunkte

Haltestellen und Verknüpfungspunkte sind ein Teil der Systemidentität des ÖPNV. Demzufolge dienen sie als Qualitätsmaßstab für die Verkehrssysteme sowie als Visitenkarte der Verkehrsunternehmen. Die Hauptbereiche der Qualitätsziele und -standards für den ÖPNV 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 Bordsteinkante sowie der Ausstattung der Haltestellen mit einem Blindenleitsystem zu realisieren.

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

- Haltestellenschild, Haltestellennname
- Informationstafel mit dem aktuellen Fahrplan
- Tarifinformationen, Linienetzplan und Umgebungsstadtpland je nach Haltestellenfrequenz und Lage der Haltestelle
- Sitzgelegenheit und Witterungsschutz an allen wichtigen Bus- und Umstiegehaltestellen
- Beleuchtung der Haltestellen je nach Lage und Haltestellenfrequenz

Eine dynamische Fahrgastinformation (DFI) wird an den wichtigen Verknüpfungspunkten und Haltestellen vorgesehen und schrittweise möglichst flächendeckend eingerichtet.

Folgende Anforderungen sind einzuhalten:

- Informationen über die tatsächlichen Abfahrtszeiten
- Informationsübermittlung bei Betriebsstörungen, Umleitungen und in Sondersituationen

Die Gestaltung von Haltestellen basiert auf technischen Vorschriften und Richtlinien in der jeweils neuesten Fassung, insbesondere auf den Regelwerken, [36], DIN 18040 [37], RAST 06 [38], H BVA [39] sowie EAO [40].

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 Verkehrstransporte
- Haltestellen in der Nähe von Einrichtungen mobilitätseingeschränkter Personen
- übrige Haltestellen, die nicht von definierten Ausnahmen betroffen sind
Rahmenkonzeption

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

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.

Der Ausbau der Haltestellen erfolgt entsprechend ihrer verkehrlichen Bedeutung und der Verfügbarkeit finanzieller Mittel.

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

5.4.3 Ausstattung der Fahrzeuge und Beförderungskomfort

Grundsätzlich gelten für die im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge die jeweils aktuellen gesetzlichen Regelungen und Vorgaben sowie relevanten Richtlinien/Empfehlungen.

Die im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge sollen folgende grundsätzliche Anforderungen erfüllen:

- Gewährleistung der vollständigen Barrierefreiheit des Fahrzeugeinsatzes zum 01.01.2022
Vollständiger Einsatz von Niederflurfahrzeugen mit Rollstuhl- bzw. Kinderwagenstellplatz
Ausstattung aller Stehplätze mit Halteschleifen sowie Haltegriffen an den Sitzplätzen
In begründeten Ausnahmefällen (z. B. Topografie) ist der Einsatz von Hochbodenfahrzeugen möglich. In diesen Fällen ist eine Fahrzeugausstattung mit Hublift oder dergleichen erforderlich.
Im bedarfsorientierten Verkehr ist die Beförderung von behinderten und mobilitätseingeschränkten Personen durch den Einsatz von Fahrzeugen zu ermöglichen, die über einen barrierefreien Einstieg (Klapprampe, Anlegrampe oder Hublift), 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.

Weitere Ausstattungsmerkmale sind akustische und optische Bordinformationssysteme, wie z.B. Lautsprecheranlage, Haltestellenansage und Haltestellenanzeige innen. Gesetzlich vorgeschrieben sind Fahrzielanzeiger (Rollbandkasten oder elektronische Fahrzielanzeige), welche dem Kunden von außen mindestens die Linie sowie das Fahrziel anzeigen. Zusätzlich sollen die Fahrzeuge ständig über Betriebsfunk oder Handy erreichbar sein.

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


Die Unternehmer haben auf die Saubereit der Fahrzeuge und die umgehende Behebung von Schäden zu achten.

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 unökonomische Fahrzeugeinsätze zur Folge haben. Geeignete Maßnahmen für einen schrittweisen Abbau der Störquellen sind:
Rahmenkonzeption

- Realisierung der ÖPNV-Bevorrechtigung an ausgewählten signalge- regelten Knoten
- Gewährleistung der Durchlassfähigkeit bei ÖPNV-Trassen durch Restriktionen im MIV, z. B. Einrichtung von Halte-/ Parkverboten, Linksabbiegeverboten u. ä.
- Einrichtung u. a. von Busspuren oder Genehmigung von Abbiegesonderregelungen für den Bus
- Umleitungsführungen bei Veranstaltungen und Baustellen sind mög- lichst zu vermeiden. Das setzt eine frühzeitige Beteiligung der Verkehrsunternehmen bei den vorbereitenden Planungen der Ver- kehrsführung während der Veranstaltungen bzw. der Bauphase voraus.

5.4.5 Fahrgastinformation

Information ist ein grundlegender Bestandteil des ÖPNV-Angebotes. Nach den Festlegungen des Aufgabenträgers sind durch die leistungs- erbringenden Verkehrsunternehmen die Fahrplandaten ständig zu aktualisieren, bereitzuhalten und diese den überregionalen Fahrplanauskunfts- systemen (z.B. DEFAS) kontinuierlich und unentgeltlich zur Verfügung zu stellen.

Wesentliche Elemente der Fahrplaninformation sind:

- einheitliche Fahrplanhefte mit gebietsbezogenem komplettem ÖPNV-Angebot
- einheitliche Bezeichnung der Haltestellen
- einheitliche Liniennetzpläne mit verkehrsmittelübergreifenden Infor- mationen (P+R, B+R)
- umfassender und kundenfreundlicher Internetauftritt inklusive elek- tronischer Fahrplanauskunft
- Betreiben einer telefonischen Fahrplan- und Tarifauskunft mit einheit- licher 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
Auf die Verfügbarkeit von elektronischen und Printmedien soll gleichermaßen Wert gelegt werden. Bei allen Informationsträgern ist den Ansprüchen mobilitätseingeschränkter Personen soweit 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, Haltestellenansagen)
- 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 zur Verfügung stehen.

5.4.6 Kundenservice, Vertrieb und Tarif

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
- stationäre Fahrausweisverkaufautomaten an wichtigen Verknüpfungspunkten bzw. hoch frequentierten Haltestellen
- mobile Fahrausweisverkaufautomaten in den Fahrzeugen oder beim Fahrpersonal der Busse (Fahrerkasse)
- Agenturen, Reisebüros, Geschäfte des Einzelhandels u. ä.

Das Tarifsystem soll durch folgende Merkmale gekennzeichnet werden:

- klare Strukturierung und einfache Handhabung
- einheitliche und einfache Beförderungsbestimmungen
- an den Nutzergruppen orientierte Preisgestaltung (z. B. Schülerentarif, Seniorentarif, Jobticket)
5.4.7 Anforderungen an das Fahr- und Servicepersonal

Das Auftreten des Personals ist ein wesentlicher Faktor für die Kundenumwahrnehmung des Produktes ÖPNV. Das Verkehrunternehmen 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 Tarifangebot zu informieren
- Befähigung des Fahrpersonales, 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 Mobilitätsengpässen zur Unterstützung der Barrierefreiheit
- Durchführung von Schulungen des Fahrpersonals zur Gewährleistung einer angemessenen Fahrtweise (insbesondere hinsichtlich der Beachtung stehender Fahrgäste und von Rollstuhlfahrern sowie bei der Beförderung von Kinderwagen)
- regelmäßige Schulung für Mitarbeiter im Kundenservice

5.4.8 Zuverlässigkeit und Anschlusssicherung

Das Verkehrunternehmen ist zur zuverlässigen und fahrplangetreu Erbringung der Linienverkehrsdienstleistungen verpflichtet.

Ausgewiesene Anschlüsse an relevanten Verknüpfungspunkten sind zu sichern. Die technischen Voraussetzungen für eine Anschlusssicherung sind zu schaffen (RBL, Handy/Funk).

Der Takt und die Anschlusssicherung an der ZUM sind zumindest im derzeitigen Rahmen zu gewährleisten, die Umsteigeverzögerungen sind attraktiv zu gestalten.
Bei Linien mit geringer Fahrtenzahl sollen Anschlüsse wenn möglich immer sichergestellt werden. Das gilt generell für die letzte Umsteigebeziehung des Tages.

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 Problemzonen (z. B. Lichtsignalanlagenbeeinflussung) und die Steuerung des ÖPNV-Betriebs mit einem flächendeckenden rechnergestützten Betriebsleitsystem (RBL).

Wichtige Anschlüsse sind bei der Angebotsgestaltung zu berücksichtigen und im laufenden Betrieb technisch über ein RBL zu sichern.

5.4.9 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 mona)
  - bei längerfristigen Sperrungen (ab ca. einer Woche) Bereitstellen eines Baustellenfahrplanes für die elektronische Fahrplanauskunft
- Reaktion auf Kundenbeschwerden in angemessenen Zeiträumen

5.4.10 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 Mobilitäts einschränkungen, 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
- Gewährleistung einer möglichst direkten Erreichbarkeit der Stadtzentren
- 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)
- 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.

5.5 Harmonisierung von Konzessionslaufzeiten und Linienbündelung

Ausgangslange


Für die Erbringung von ÖPNV-Dienstleistungen, die aus öffentlichen Kas sen bezuschusst werden, sieht die EU-Verordnung folgende Auswahl bzw. Auftragsmechanismen vor:

- Wettbewerbliches Verfahren (z. B. Genehmigungswettbewerb oder Ausschreibung)
Eigenproduktion oder Direktvergabe an einen internen Betreiber
(z. B. kommunales Verkehrsunternehmen)

Direktvergabe an einen beliebigen Betreiber beim Unterschreiten
von Schwellenwerten (jährliches Leistungsvolumen bis 1 Mio. Euro
oder 300.000 km – verfügt der Betreiber über max. 23 Fahrzeuge,
gelten die Grenzwerte 2 Mio. Euro oder 600.000 km).

Verkehrsangebote, die von Verkehrsunternehmen eigenwirtschaftlich, d. h.
ohne konkrete Leistungsbestellung durch öffentliche Stellen erbracht wer-
den, existieren weiterhin.

Das PBefG sieht in Anpassung an die EU-Verordnung eine Laufzeit der
Liniengenehmigungen im Kraftomnibusverkehr von bis zu 10 Jahren vor.

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).

5.5.1 Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten im Stadtgebiet Kempten/
nördlicher Landkreis Oberallgäu

Sowohl die Stadt Kempten als auch der Landkreis Oberallgäu arbeiten
aktuell an Konzepten zur Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots in ihren
Zuständigkeitsbereichen (Mobilitätskonzept und ÖPNV-Angebotskonzept
der Stadt Kempten und Verkehrskonzept des Landkreises Oberallgäu).

In der Stadt Kempten wurde ein Mobilitätskonzept, das neben Maßnah-
men zur Regelung des MIV, Fuß- und Radverkehrs auch Maßnahmen zur
Verbesserung des ÖPNV-Angebots beinhaltet, bereits politisch beschlos-
sen. Für den Teilbereich ÖPNV liegt darüber hinaus ein Detailkonzept vor,
welches sich derzeit in der politischen Diskussion befindet. Das Verkehrs-
konzept des Landkreises Oberallgäu befindet sich aktuell in Bearbeitung.

Zielsetzungen des ÖPNV-Angebotskonzepts der Stadt Kempten finden
sich im vorliegenden Nahverkehrsplan wieder. Zur Erarbeitung konkreter
Umsetzungsschritte soll eine Steuerungsgruppe, bestehend aus Vertretern
der Politik, Verwaltung und Verkehrsunternehmen, eingerichtet werden.

Im Rahmen dieser Steuerungsgruppe sollen auch die Zielsetzungen und
Maßnahmen aus den verschiedenen Konzepten der Stadt Kempten und
des Landkreises Oberallgäu (Mobilitätskonzept und ÖPNV-Angebots-
konzept der Stadt Kempten und Verkehrskonzept des Landkreises
Oberallgäu) abgestimmt und harmonisiert werden.

Die Steuerungsgruppe ist im Maßnahmenplan des vorliegenden Nahver-
kehrsplans enthalten.
Rahmenkonzeption

In den nächsten Jahren sollen die konkreten Schritte/Maßnahmen definiert und eine Umsetzungsplanung beschlossen werden. Um anschließend handlungsfähig zu sein, ist die Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten im Gebiet der Stadt Kempten und des nördlichen Landkreises Oberallgäu elementar.

Ende 2018 stehen die Verlängerungen der Konzessionen folgender Linien im nördlichen Landkreis Oberallgäu und der Stadt Kempten an:

- Linien 1 – 10 bzw. 100 – 400 (Firma Haslach Bus GmbH bzw. KVB GmbH)
- Linien 20 und 21 (Firma Reisebüro Schattmeier GmbH & Co. KG)
- Linien 30 und 32 (Firma Berchtold´s Autoreisen und Reisebüro GmbH & Co. KG)
- Linie 40 (Firma Schweighart GmbH & Co. KG Omnibusunternehmen KG)
- Linie 22 und 71 (RVA Regionalverkehr Allgäu GmbH)
- Linie 80 (Morent Reisen GmbH)

Zum 30.06.2026 laufen die Konzessionen folgender in diesem Gebiet verkehrender Linien aus:

- Linien 61, 62 und 64 (RBA Regionalbus Augsburg GmbH)
- Linie 50 (RBA Regionalbus Augsburg GmbH und Adam Pfahler GmbH & Co. KG)
- Linie 63 (RBA Regionalbus Augsburg GmbH und RVA Regionalverkehr Allgäu GmbH)

Durch die unterschiedlichen Laufzeiten der Konzessionen ergeben sich zunächst auch unterschiedliche Wirkungen der Zielsetzungen des Nahverkehrsplans.


Um die angesprochenen Zielsetzungen des Nahverkehrsplans beziehungsweise die Umsetzungsplanung aus den Konzepten im Gebiet (Mobilitätskonzept und ÖPNV-Angebotskonzept der Stadt Kempten und Verkehrskonzept des Landkreises Oberallgäu) zielgerichtet und zeitgleich umsetzen zu können, streben die Aufgabenträger Stadt Kempten und Landkreis Oberallgäu eine Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten zum 30.06.2026 an.

Vor dem Hintergrund des ÖPNV-Angebotskonzepts der Stadt Kempten aber auch des Verkehrskonzepts des Landkreises Oberallgäu wird in na-
her Zukunft (voraussichtlich ab 2024) eine Fortschreibung des vorliegenden Nahverkehrsplans erforderlich. Damit nach Fertigstellung dieser Fortschreibung für alle Verkehrsunternehmen die Festsetzungen des dann fortgeschriebenen Nahverkehrsplans verbindlich sind, ist eine Harmonisierung der Linienkonkessionen notwendig. Auch die Fortschreibung des Nahverkehrsplans soll in einem kooperativen Erarbeitsprozess gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen erfolgen.

Dementsprechend sollen alle im Zeitraum zwischen 2018 und 2026 im Gebiet der Stadt Kempten und des nördlichen Landkreises Oberallgäu beantragten Konzessionen bis zum 30.06.2026 begrenzt werden.

Dies betrifft nicht die Linien, die in das geplante Linienbündel (siehe Kapitel 5.5.2) integriert werden (Linien 1 – 10 bzw. 100 – 400, Linie 21 und Linie 32). Nachdem das Linienbündel zum 01.12.2019 in Kraft treten soll, ist eine Begrenzung der Konzessionslaufzeit bis 30.11.2019 erforderlich. Anschließend soll auch hier die Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten zum Tragen kommen und folglich eine Begrenzung der Laufzeit bis zum 30.06.2026 erfolgen.

5.5.2 Linienbündelungskonzept in der Stadt Kempten

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).

Rechtliche Voraussetzungen der Linienbündelung

Voraussetzung für die genehmigungsrechtliche Umsetzung einer Linienbündelung ist gemäß § 9 Abs. 2 PBefG, dass die Bündelung für die Erreichung der in § 8 PBefG genannten Zielsetzungen erforderlich ist.

Zu den in § 8 PBefG genannten Zielsetzungen gehören einerseits die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbefriedigung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen durch den Aufgabenträger (vgl. § 8 Abs. 3 PBefG). wobei jener die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes in einem Nahverkehrsplan beschreibt. Andererseits enthält § 8 Abs. 4 PBefG die Zielsetzung, dass Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr grundsätzlich eigenwirtschaftlich, also möglichst ohne kommunale Ausgleichsleistungen, erbracht werden sollen.

In der amtlichen Begründung zur Novelle des PBefG vom 27.12.1993 zur Einführung von § 9 Abs. 2 PBefG wird daher zur Linienbündelung auch wie folgt ausgeführt:

„Die Erweiterung der Gestaltungsmöglichkeiten von Linienverkehrsgenehmigungen entspricht der Zielsetzung einer integrierten Nahverkehrsplanung nach § 8 PBefG, indem verbundene Verkehrsleistungen


Der Zuschnitt von Linienbündeln bestimmt sich somit nicht allein nach einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung, sondern umfassend nach allen Gesichtspunkten des öffentlichen Verkehrsinteresses. Maßstab sind – ausgehend von den verkehrlichen Verflechtungen (räumliche und funktionale Zusammengehörigkeit) – die in § 8 Abs. 3 PBeF-G genannten Kriterien, die mit folgenden Stichworten zu umreißen sind:

- Integration der Verkehrsbedienung (insbesondere Verkehrskooperation, abgestimmte Beförderungsentgelte und Fahrpläne);
- wirtschaftliche Verkehrsgestaltung (insbesondere betriebswirtschaftliche Optimierungsprozesse, Reduzierung der Belastung öffentlicher Haushalte);

Umfang der Linienbündelung


Letztere Linien fügen sich sowohl räumlich und funktional als auch unter dem Blickwinkel einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung in das bestehende gemeinwirtschaftliche Linienbündel ein und können dessen Wirtschaftlichkeit verbessern.


Das vorbeschriebene Linienbündel „Stadtbus Kempten“ wird in Zukunft zudem die folgenden einheitlichen Qualitätsmerkmale aufweisen:

Umsetzung des Linienbündelungskonzepts

1. Schritt des Bündelungskonzepts: Harmonisierung der Genehmigungs-laufzeiten


Die Genehmigungen der früher auslaufenden Linien des künftigen Bündels sollten auf diesen Zeitpunkt befristet wiedererteilt werden, wenn die sonstigen Voraussetzungen vorliegen.

Die Stadt Kempten und die aktuell konzessionierten Betreiber der betroffenen Linien werden gemeinsam in Abstimmung mit der Genehmigungsbehörde alle genehmigungsrechtlich erforderlichen Maßnahmen
ergreifen, um eine Harmonisierung der Linien auf den vorgenannten Zeitpunkt zu ermöglichen.

2. Schritt des Bündelungskonzepts: Einheitliches Genehmigungsverfahren


Begründung des Linienbündelungskonzepts

Die Linienbündelung ist mit Blick auf die Zielsetzungen in § 8 PBefG zulässig und geboten, weil sie mit Blick auf eine integrierte Nahverkehrsplanung und unter Berücksichtigung von qualitativen, wirtschaftlichen und administrativen Zielsetzungen erforderlich ist.

1. Erfordernis eines einheitlichen Verkehrsangebotes

Die Linien des Stadtbusnetzes Kempten traten bislang gegenüber dem Fahrgast als ein einheitliches und integriertes Verkehrssystem auf.


Das Angebot soll zudem in Zukunft alle Linien umfassen, die in erster Linie die städtischen Bereiche umfassen. Dazu gehören auch die Linien „21“ und „32“.

2. Erfordernis einer gebündelten Erteilung der Liniengenehmigung des Stadtbusverkehrs

Um sicherzustellen, dass der Stadtbusverkehr als Gesamtleistungsangebot gegenüber dem Fahrgast tatsächlich nur aus einer Hand angeboten wird, muss sichergestellt sein, dass sämtliche Liniengenehmigungen des
Stadtverkehrsplan 2018
für den Nahverkehrsraum Oberallgäu / Kempten

Rahmenkonzeption


Es soll daher ausschließlich ein gebündeltes vergabe- und personenbeförderungsrechtliches Genehmigungsverfahren für die Buslinien des Stadtbusverkehrs, wie sie in der aktuellen Nahverkehrsplanung vorgesehen sind, geben.

3. Qualitative Zielsetzung

Über die Bündelung soll sichergestellt werden, dass die qualitativen und quantitativen Vorgaben des vorliegenden Nahverkehrsplans auch tatsächlich für alle Linien im Linienbündel eingehalten werden und nicht einzelne Linien im privatwirtschaftlichen Interesse zu geringeren Standards bedient werden (können).


4. Wirtschaftliche Zielsetzung


Das bedeutet, dass im Falle eines unternehmensinitiierten Genehmigungswettbewerbes das entsprechende Bündel im Ganzen Gegenstand wird. Mit dem Bündelungskonzept wird insofern gewährleistet, dass die Inhomogenität einzelner Linien im Hinblick auf deren Ertragsstärke und Kostenintensität nivelliert wird. Der Grundgedanke hierbei ist die Vermeidung eines „Rosinenpickens“ wirtschaftlich lukrativer Linien mit hohen bzw. auskömmlichen Erträgen und dem daraus resultierenden Verbleib
wirtschaftlich nicht auskömmlicher Linien im gemeinwohlorientierten öffentlichen Personenbeförderungsauftrag der Stadt Kempten. Kurz: Es soll das Herausbrechen einzelner lukrativer Linien aus dem Bündel verhindert und stattdessen im öffentlichen Verkehrsinteresse ein Ausgleich zwischen ertragsstarken und ertragsschwachen Linien sichergestellt werden.

5. Administrative Zielsetzung

Das Linienbündelungskonzept soll schließlich in administrativer Hinsicht eine Vereinfachung sowie die Kohärenz und Konsistenz des Verfahrens zur Erteilung des öffentlichen Personenbeförderungsauftrags einschließlich der Erteilung der Liniengenehmigungen an einen Betreiber in der Stadt Kempten gewährleisten.

Der Aufwand für das kommunale Erteilungsverfahren gemäß § 8a PBefG und VO (EG) Nr. 1370/2007 sowie das sich anschließende Genehmigungsverfahren nach § 12 ff. PBefG soll in Hinblick auf die zur Verfügung stehenden personellen und sachlichen Ressourcen der Verwaltungen sowohl der Umfang nach als auch in zeitlicher Hinsicht überschaubar und administrativ handhabbar bleiben.

Vor diesem Hintergrund ist ein einheitliches Genehmigungsverfahren anzustreben, welches nur einer Anhörung nach § 15 PBefG bedarf und ggf. auch nur mit einem Rechtsmittel angegriffen werden kann.
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 5.1) zugeordnet.

Die Maßnahmen sind den Kategorien
- ÖPNV-Leistungsangebot (L)
- Information, Marketing, Tarif und Vertrieb (M)
- Infrastruktur (I)

zugeordnet.

Im nächsten Schritt werden die konkreten Lösungsvorschläge unter Berücksichtigung weiterer Punkte zu einem Maßnahmenpaket zusammengefasst. Auch hier findet die oben erläuterte Indizierung der Maßnahmen Anwendung, über die eine Zuordnung zu den Zielvorgaben des Nahverkehrsplans möglich ist.

6.1 ÖPNV-Leistungsangebot (L)

6.1.1 Stadtverkehr Kempten


Maßnahmenpaket

und ggf. zu optimieren. Darüber hinaus sollte die ÖPNV-Anbindung touristischer Ziele (z. B. Archäologischer Park Cambodunum) weiter ausgebaut werden.

Zur Verbesserung der Anbindung der Klinik/des Bezirkskrankenhauses ist eine direkte Verbindung zum Hauptbahnhof sowie zu nachfragestarken Stadtteilen herzustellen. Die Einrichtung von weiteren dezentralen Umsteigemöglichkeiten ist zu prüfen.


Zukünftige Stadtentwicklungen wie z. B. die ÖPNV-Erschließung der Konversionsflächen am Berliner Platz und die Erschließung des Neubaugebietes Halde-Nord sind bei der Angebotsplanung zu berücksichtigen.


6.1.2 Regionales Hauptnetz


Die aus der Netzkonzeption resultierenden Ausweitungen hinsichtlich der Bedienzeiträume, Verkehrszeiten und Bedienungshäufigkeiten sind nachfolgend aufgeführt.

Relation Immenstadt – Rettenberg – Wertach – Oy-Mittelberg

Die Verbindung zwischen Immenstadt über Rettenberg und Wertach nach Oy wird als Hauptnetzrelation eingestuft. Dafür werden die Linien 9781 (Immenstadt - Wertach - Oberjoch) und 9785 (Wertach - Oy) zu einem einheitlichen durchgängigen Linienangebot verknüpft. Somit werden die
derzeit nicht durch das Hauptnetz erschlossenen Gemeinden Rettenberg und Wertach an das Hauptnetz angebunden und attraktive Übergangsmöglichkeiten zum SPNV an den Bahnhöfen Immenstadt und Oy-Mittelberg (besonders von/nach Kempten) geschaffen.

Anmerkung:
- zur SVZ Mo.–Fr. ist mindestens ein Fahrtenpaar durchzuführen, um die Bedienung der Orte Wertach, Rettenberg sicherzustellen
- am Sonntag sind mindestens eine Hinfahrt (1. Halbtag) und eine Rückfahrt (2. Halbtag) durchzuführen, um die Bedienung und Erreichbarkeit der Orte Rauhenzell-Rettenberg-Kranzegg sicherzustellen
- eine direkte Linienführung ohne Bedienung von Vorderburg ist anzustreben

Relation Weitnau – Missen-Wilhams – Immenstadt

Um das Kleinzentrum Weitnau an das zugehörige Mittelzentrum Immenstadt anzuschließen und der geplanten Hochstufung zu einem gemeinsamen Oberzentrum Sonthofen/Immenstadt Rechnung zu tragen, wurde auf dieser Relation eine Hauptlinie eingeführt. Dafür ist die Linie 9782 von Immenstadt nach Seltmans zu verlängern und zu einem einheitlichen durchgängigen Linienangebot zu verdichten. Zudem ist die Linie am Bahnhof Immenstadt konsequent auf die Anschlüsse vom/zum SPNV auszurichten.

Anmerkung:
- zur SVZ Mo.–Fr. ist mindestens ein Fahrtenpaar durchzuführen, um die Bedienung der Orte Weitnau und Seltmans sicherzustellen
- am Sonntag sind mindestens eine Hinfahrt (1. Halbtag) und eine Rückfahrt (2. Halbtag) durchzuführen, um die Bedienung und Erreichbarkeit der Orte Weitnau und Seltmans sicherzustellen
- im Regelfall direkte Linienführung über Diepolz

Relation Kempten – Altusried (– Leutkirch)

Die bestehende Hauptnetzrelation Kempten–Altusried (Linie 66) wird in Richtung Leutkirch zu einem einheitlichen durchgängigen Linienangebot verdichtet und am Hauptbahnhof Kempten auf die Anschlüsse vom/zum SPNV ausgerichtet. Dadurch wird der gesteigerten Verkehrsbedeutung der
Maßnahmenpaket


Anmerkung:
- am Sonntag mindestens eine Hinfahrt (1. Halbtag) und eine Rückfahrt (2. Halbtag) zur Sicherstellung der Bedienung und Erreichbarkeit der Orte Krugzell, Altusried, Kimratshofen, Muthmannshofen und Frauenzell durchführen
- im Regelfall Linienführung über die Orte Krugzell, Altusried, Kimratshofen, Muthmannshofen und Frauenzell

Relation (Obergünzburg –) Probstried – Haldenwang – Kempten

Durch Angebotsverbesserungen ist auf der bestehenden Hauptnetzrelation (Linie 71) ein durchgehender Takt zu gewährleisten.

Anmerkung:
- Schließen der Bedienungslücken ca. 10 Uhr und ca. 18 Uhr (in beiden Richtungen)

Relation Immenstadt – Oberstaufen

Durch Angebotsverbesserungen ist auf der bestehenden Hauptnetzrelation (Linie 39) ein durchgehender Takt zu gewährleisten.

Anmerkung:
- Schließen der Bedienungslücken ca. 10 Uhr und nach 18 Uhr
- zur SVZ Mo.–Fr. mindestens ein Fahrtenpaar zur Sicherstellung der Bedienung der Orte Bühl und Wiedemannsdorf durchführen

Verknüpfung der Relationen (Isny –) Kempten – Immenstadt

Zur Verringerung der Fahrzeit zwischen Immenstadt und Isny sind die Hauptnetzrelationen (Linie 50 von Kempten nach Isny und Linie 9782 von Immenstadt nach Seltmans) soweit möglich mit gesicherten Anschlüssen unter Beachtung der Anschlüsse in Immenstadt und Isny zu verknüpfen.

Anmerkung:
- Nutzung der Haltestellen in Sibratshofen oder Seltmans
6.1.3 **Ergänzungsnetz**

Zur Sicherstellung der Mindeststandards sind u. a. durch den Einsatz flexibler Bediensysteme (AST) folgende Angebotsverbesserungen im Ergänzungsnetz zu erzielen:

- Verbesserung der Bedienung der Orte Reicholzried und Schrattenbach sowie Schaffung einer Verbindung zwischen Dietmannsried und Probstried (Linie 61)
  
  **Anmerkung:**
  - zur SVZ Mo.–Fr. mindestens ein Fahrtenpaar zur Sicherstellung der Bedienung der Orte Reicholzried und Schrattenbach durchführen
  - am Sonntag mindestens zwei Fahrtenpaare zur Sicherstellung der Bedienung und Erreichbarkeit der Orte Reicholzried und Schrattenbach durchführen

- Einführung einzelner Fahrtenmöglichkeiten zwischen Kempten, Moosbach und Petersthal (Linien 22/30)
  
  **Anmerkung:**
  - Mo.–Fr. am 1. Halbtag Rückfahrt in Richtung Kempten durchführen
  - an Samstagen/Sonntagen mindestens eine Hinfahrt (1. Halbtag) und eine Rückfahrt (2. Halbtag) durchführen

- Einführung einzelner Fahrtenmöglichkeiten zwischen Immenstadt und Untermaiselstein, Ausrichtung auf die Anschlüsse vom/zum SPNV am Bahnhof Immenstadt (Linie 9784)
  
  **Anmerkung:**
  - Mo.–Fr. und an Samstagen am 1. Halbtag Rückfahrt in Richtung Immenstadt durchführen
  - an Sonntagen mindestens eine Hinfahrt (1. Halbtag) und eine Rückfahrt (2. Halbtag) durchführen

- Einführung einzelner Fahrtenmöglichkeiten zwischen Immenstadt und Vorderburg, Ausrichtung auf die Anschlüsse vom/zum SPNV am Bahnhof Immenstadt (Linie 9781)
  
  **Anmerkung:**
  - Mo.–Fr. am 1. Halbtag Rückfahrt in Richtung Immenstadt durchführen
  - an Sonntagen mindestens eine Hinfahrt (1. Halbtag) und eine Rückfahrt (2. Halbtag) durchführen
Maßnahmenpaket

- Einführung einzelner Fahrtmöglichkeiten zwischen Kempten, Waltenhofen, Memhölz und Niedersonthofen (Linie 65)
  Anmerkung:
  - an Samstagen am 2. Halbtag Rückfahrt in Richtung Waltenhofen/Kempten durchführen
  - an Sonntagen mindestens eine Hinfahrt (1. Halbtag) und eine Rückfahrt (2. Halbtag) durchführen

Weitere Maßnahmen

- Das ca. stündliche SPNV-Angebot am Haltepunkt Martinszell ist derzeit nur für fußläufig entfernte Fahrgäste in den Ortsteilen Oberdorf und Martinszell nutzbar. Um die regionale und überregionale Erreichbarkeit der Region am Niedersonthofener See sicherzustellen sind geänderte oder zusätzliche Haltestellenstandorte der Linien 65 (von Kempten nach Niedersonthofen) und 9783 (Niedersonthofen - Immenstadt) zur Verbesserung der Verknüpfung zwischen Bus und Bahn zu prüfen.
- Des Weiteren ist zu prüfen, inwiefern durch flexible Bedienangebote (AST) die ÖPNV-Erschließung der Sonthofener Stadtteile Illersiedlung, Winkel, Hofen, Margarethen, Imberg, Tiefenbach sowie des Of terschwanger Ortsteils Oberzollbrücke verbessert werden kann.
- Zur verbesserten Erschließung des Ortsteils Wilhams ist die Lageanpassung einer Haltestelle zu prüfen.
- Die Ausweitung der bestehenden Bedarfsverkehre (AST) jeweils in beiden Fahrtrichtungen ist zu prüfen.
6.1.4 Freizeitnetz

Bei großen Veranstaltungen, wie z. B. Wintersportereignissen, Viehscheid-Terminen oder der Allgäuer Festwoche sollen auch weiterhin Sonderverkehre als Ergänzung zum planmäßigen ÖPNV angeboten werden.

6.1.5 Gesamtnetz

Die Umsteigeverbindungen zwischen Bahn und Bus sowie zwischen Bus und Bus sind weiterhin fortlaufend zu optimieren und durch die Realisierung einer dynamischen Anschluss sicherung an den Bahnhöfen oder wichtigen Umsteigestellen zu sichern.


Im Stadtgebiet von Sonthofen ist eine Abstimmung bzw. Aufgabenteilung zwischen Stadtbus und Regionalbus zu prüfen, um den derzeit zeitlich und räumlich weitgehenden Parallelverkehr zwischen der Stadtbuslinie 1 und den Linien 41/9750 (Immenstadt - Sonthofen bzw. Sonthofen - Gunzesried Säge) in Rieden zu beheben.

Zur Optimierung der Schülerverkehre werden die bestehenden Arbeitskreise, bestehend aus Vertretern der Schulen, der Verkehrunternehmen, der Aufgabenträger und der Kommunen bzw. Schulwegkostenträger fortgeführt.

6.2 Information, Marketing, Tarif und Vertrieb (M)

Seit 2014 gibt es im Nahverkehrsraum die mona GmbH. Als Mobilitätsgesellschaft für den Nahverkehr im Allgäu soll sie als Marke im ÖPNV etabliert werden. Um dieses Ziel zu erreichen, sind alle Marketingmassnahmen der Marke mona unterzuordnen.
6.2.1 Fahrgastinformation und Mobilitätszentrale

Gute Information ist grundlegender Bestandteil des ÖPNV-Angebotes. Die Aufgabenträger stimmen mit den leistungserbringenden Verkehrsunternehmen die Bereitstellung und kontinuierliche Aktualisierung der Fahrplan- und Tarifinformationen für herauszugebende Informationsprodukte im Nahverkehrsraum ab. Dazu gehören:

- Integration aller Fahrpläne (auch aller Stadtverkehre) in ein einheitliches Fahrplanbuch des Nahverkehrsraumes bzw. in sinnvoll getrennte Fahrplanbücher mit einheitlichem Design
- Kennzeichnung der im südlichen Oberallgäu verkehrenden Buslinien mit Busliniennummern
- Integration der relevanten Bahnfahrpläne in die Printmedien
- Vollständige Tarifinformationen in den jeweiligen Printmedien und Internetauftritten
- Einheitliche Informationen zu Bedarfsverkehren und deren spezifischen Eigenschaften (Bestellung im Voraus, Kosten etc.) und Integration in alle Printmedien und Internetauftritte
- Ergänzung der Fahrplanhefte durch Taschenfahrpläne
- Vereinheitlichung der Fahrgastinformation an den Haltestellen
- einheitliche Liniennetzpläne mit verkehrsmittelübergreifenden Informationen (P+R, B+R), die
  - einheitliche schematische bzw. topografische Darstellungen aufweisen sowie
  - die Linienverläufe aller Stadt- und Regionalverkehrslinien des Nahverkehrsraumes inkl. Bahnstrecken sowie landkreisüberschreitender Linien darstellen

Das für mona geschaffene Serviceangebot (Kundencenter, Internetauftritt) ist als umfassende Informationsstelle für alle Angebote des ÖPNV sowie für Fragen der Mobilität insgesamt weiterzuentwickeln. Weitere Standorte für die Anordnung von Mobilitätszentralen sind zu untersuchen.

Darüber hinaus ist das gesamte Fahrausweissortiment des Nahverkehrsraumes in den Verkauf des Kundencenters/der Kundencenter zu integrieren.

Darüber hinaus sollten folgende Integrationsschritte für den gesamten Nahverkehrsraum geprüft werden:

- Einrichtung einer unternehmensunabhängigen Mobilitäts-Telefonhotline für Fahrplan- und Tarifinformationen
- Vereinheitlichung der öffentlichen Auftritte aller Verkehrsunternehmen des mona-Bediengebietes sowie des Landkreises Oberallgäu durch eine einheitliche Internetplattform
- Aufbau einer gemeinsamen Dispositionszentrale für bedarfsgesteuerte Bedienangebote, einheitlicher Ansprechpartner zur Anmeldung der Fahrwünsche per kostenfreier Telefonnummer sowie Implementierung weitere Anmeldewege wie Internet (vorzugsweise aber als Applikation), E-Mail und SMS

6.2.2 Marketing und Öffentlichkeitsarbeit


Die Aufgabenträger setzen sich dafür ein, die Öffentlichkeitsarbeit für den ÖPNV mit anderen Projekten der Stadt Kempten sowie des Landkreises Oberallgäu (bspw. durch Einbeziehung der Kommunen, der Gästeämter und Tourismusverbände) zu verknüpfen.

6.2.3 Tarif und Vertrieb

Es ist darauf hinzuwirken, dass ein Konzept zur Zusammenführung der bestehenden Tarife inkl. der Vermarktung aller Tarifangebote erstellt wird. Ziel ist die tarifliche Einheit für den gesamten Nahverkehrsraum möglichst mit Einbeziehung benachbarter Verkehrsräume und des SPNV.

Die bestehenden Tarifangebote für Urlaubsgäste (z.B. Urlaubskarte für Bus und Bahn im südlichen Oberallgäu oder die teilweise kostenlose Nutzung des ÖPNV in einigen Kommunen) sind weiterzuentwickeln. In diesem Zusammenhang soll geprüft werden, ob ein solches Angebot auch für die einheimische Bevölkerung realisierbar ist. Es ist weiterhin zu untersuchen, ob eine Erweiterung des Geltungsbereichs dieser Angebote auf den gesamten Nahverkehrsraum oder auf benachbarte Verkehrsräume sinnvoll und möglich ist. Darüber hinaus ist die Ausweitung der elektronischen
Maßnahmenpaket

Verkaufsmédien auf den gesamten Nahverkehrsraum bzw. die Einbeziehung umliegender Räume zu prüfen.

Eine Teilnahme aller Verkehrsunternehmen an der Einführung von technischen Systemen, die von den Aufgabenträgern für notwendig erachtet werden (u. a. E-Ticketing Schwabenbund-Services), hat zu erfolgen. Die Kompatibilität mit anderen relevanten Systemen muss dabei gewährleistet sein.

Im mona-Kundencenter in Kempten sowie in den anderen Kundencentern ist ein zentraler Fahrscheinverkauf aller Verkehrsunternehmen der mona GmbH zu organisieren. Für die Einnahmeaufteilung zwischen den Verkehrsunternehmen sind eindeutige Regeln zu definieren.

Bei der Umsetzung der vorstehenden Maßnahmen sind deren Finanzierbarkeit und Wirtschaftlichkeit zu beachten.

6.3 Infrastruktur (I)

6.3.1 Haltestellen und Busbahnhöfe

Für den barrierefreien Ausbau aller Haltestellen und Zuwegungen ist ein Haltestellenkataster und darauf aufbauend ein Maßnahmenkonzept mit Prioritätenreihung entsprechend ihrer verkehrlichen Bedeutung und Verfügbarkeit der finanziellen Mittel zu erstellen. Die Vereinheitlichung der Haltestellenausstattung und der Fahrgastinformation für die Bushaltestellen im Nahverkehrsraum ist zu konzipieren und sukzessive zu verwirklichen.

Sowohl in Bezug auf die Verbesserung der Fahrgastführung als auch auf die Beseitigung von vorhandenen Engpässen zu den Stoßzeiten ist eine Optimierung der Betriebsabläufe in Kempten an der ZUM und am Hauptbahnhof notwendig. Hierzu zählt auch eine veränderte Zuordnung der verschiedenen Linien und Abfahrten zu den einzelnen Bussteigen. Alle Maßnahmen können in Zusammenhang mit einer Neuordnung der Bussteige an der ZUM und der geplanten Umgestaltung des Stadtarks vorgenommen werden.

Ähnliches gilt für die Bussteige am Vorplatz des Hauptbahnhofs in Kempten, die im Zuge dessen Umgestaltung verlegt und neugestaltet werden sollen. Dabei ist auch auf die Anlage von Abstellflächen für Busse zu achten.

Am Hauptbahnhof Kempten soll ein Parkhaus mit der Funktion einer P+R-Anlage gebaut werden. Eine detaillierte Bedarfsermittlung hierzu muss noch erfolgen.

6.3.2 Rechnergestütztes Betriebsleitsystem

Die bereits zu großen Teilen eingesetzten rechnergestützten Betriebsleit systeme (RBL) sollen flächenmäßig Standard werden. Hierfür ist die Ausrüstung der Fahrzeuge aller Verkehrsunternehmen mit RBL-Komponenten erforderlich.


6.3.3 Straßeninfrastruktur

Die Belange des ÖPNV sind beim Bau und der Ausgestaltung der Straßeninfrastruktur stets zu berücksichtigen. Dies gilt u.a. für die Verkehrsregelung (Vorfahrtsregelungen, Einbahnstraßenregelungen, Zufahrtsbeschränkungen, etc.) an stark vom Buslinienverkehr frequentierten
Streckenabschnitten, wie z.B. den Zufahrtswegen zu den wichtigen ÖPNV-Knotenpunkten oder auch zu innerstädtlichen Haltestellen.

Stellenweise ist auch die Anpassung der Verkehrsinfrastruktur nötig (z.B. der Bau von Wendemöglichkeiten für Busse).

Des Weiteren ist zu prüfen, auf welchen Streckenabschnitten eine Priorisierung des ÖPNV mittels einer verkehrsabhängigen LSA-Steuerung oder der Einrichtung von Busspuren verkehrlich sinnvoll ist und realisiert werden kann, um auf diese Weise die Beförderungsgeschwindigkeit im ÖPNV zu erhöhen.

6.3.4 Alternative Antriebssysteme


Dies stellt die Entscheidungsgrundlage für ein nachgelagertes Umsetzungskonzept zur Einführung von Elektrobussystemen im Nahverkehrsräum sowohl für die Aufgabenträger als auch für die Verkehrsunternehmen dar.
7 Maßnahmenbewertung und zeitliche Einordnung


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


Maßnahmenbewertung und zeitliche Einordnung

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nutzen</th>
<th>Kosten</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>gering</td>
</tr>
<tr>
<td>sehr hoch</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>hoch</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>mittel bis hoch</td>
<td>1,5</td>
</tr>
<tr>
<td>mittel</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>gering bis mittel</td>
<td>2,5</td>
</tr>
<tr>
<td>gering</td>
<td>3</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Tabelle 7.1: 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
- erkennbaren Abstimmungsbedarfen mit Dritten.

Die zeitliche Einordnung der Maßnahmen umfasst zum einen den Beginn der Planungen der jeweiligen Maßnahme und zum anderen den Realisierungshorizont. Dabei wird eine vierstufige Skala angewandt:

- sofort: bis ca. 1 Jahr
- kurzfristig: bis ca. 2 Jahre
- mittelfristig: ca. 3 bis 5 Jahre
- langfristig: mehr als 5 Jahre

Der Schwerpunkt der entwickelten Maßnahmen liegt bei sofortigen bis mittelfristigen Maßnahmen, die bei einer konsequenten Herangehensweise in einem Zeitraum bis 2025 umgesetzt werden können. Dadurch wird die
Realisierung der verkehrlichen Ziele im Nahverkehrsraum in einem absehbareren Zeitrahmen vorangetrieben.

Die hinsichtlich ihrer Auswirkungen bewerteten und ihrer Umsetzungspriorität eingeordneten Maßnahmen sind in Anlage 6 enthalten.

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.
Literaturverzeichnis


Literaturverzeichnis

[12] Landratsamt Lindau (Bodensee), Nahverkehrsplan für den Landkreis Lindau (Bodensee), Landkreis Lindau (Bodensee), 2011.


[17] Stadt Kempten (Allgäu), Masterplan 100% Klimaschutz bis 2050 der Stadt Kempten, Stadt Kempten (Allgäu), 2013.


[26] Bayerisches Landesamt für Statistik, Statistik kommunal 2015,
Landkreis Oberallgäu 09 780, München, 2016.

[27] Landratsamt Oberallgäu, Unternehmensstatistik, Sonthofen, 2015.


[34] Stadt Kempten (Allgäu), Amt für Wirtschaft und Stadtentwicklung, Kraftfahrzeugbestand 2015, Kempten (Allgäu), 2016.


Literaturverzeichnis