

Nahverkehrsplan 2018

für den Nahverkehrsraum Oberallgäu / Kempten

Juni 2018



Auftraggeber:
Stadt Kempten (Allgäu)

Kronenstraße 8
87435 Kempten (Allgäu)

www.kempten.de

Landkreis Oberallgäu

Oberallgäuer Platz 2
87527 Sonthofen

www.oberallgaeu.de

Auftragnehmer:
VCDB
VerkehrsConsult
Dresden-Berlin GmbH

Könneritzstraße 31
01067 Dresden

Tel.: +49 .351 .4 82 31 00
Fax: +49 .351 .4 82 31 09
E-Mail: dresden@vcdb.de

Internet: www.vcdb.de

Ansprechpartner:
Heike Ikert
E-Mail: h.ikert@vcdb.de

Inhaltsverzeichnis

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

Inhaltsverzeichnis

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

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

Verzeichnis der Anlagen und Karten

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:	Gästekünfte und –übernachtungen im Nahverkehrsraum	21
Abbildung 2.11:	Linienetzplan der Stadt Kempten (werktags), Stand 2015 [31]	26
Abbildung 3.1:	Gebietstypen der Stadt Kempten	31
Abbildung 3.2:	Verkehrszeiten 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

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

Verzeichnis der Anlagen und Karten

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

Abkürzungsverzeichnis

Bf	...	Bahnhof
BayÖPNVG	...	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern
BayBGG	...	Bayerisches Behindertengleichstellungsgesetz
BO-Strab	...	Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen
BO-Kraft	...	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
DB	...	Deutsche Bahn
DFI	...	Dynamische Fahrgastinformation
DIN	...	Deutsche Industrienorm
EAÖ	...	Empfehlungen für Anlagen des ÖPNV
EG-VO	...	Verordnung der Europäischen Gemeinschaft
EW	...	Einwohner
FP	...	Fahrtenpaar
Hbf	...	Hauptbahnhof
H BVA	...	Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen
HVZ	...	Hauptverkehrszeit
KBS	...	Kursbuchstrecke
MID	...	Mobilität in Städten
MIV	...	Motorisierter Individualverkehr
NVP	...	Nahverkehrsplan
NVZ	...	Nebenverkehrszeit
ÖPNV	...	Öffentlicher Personennahverkehr
PBefG	...	Personenbeförderungsgesetz
P+R	...	Park and Ride
RAST	...	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
RBL	...	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RegG	...	Gesetz zur Regionalisierung des ÖPNV
SPNV	...	Schienenpersonennahverkehr
StVO	...	Straßenverkehrsordnung
SV-pflichtig	...	sozialversicherungspflichtig
SVZ	...	Schwachverkehrszeit
VCDB	...	VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH
ZUM	...	Zentrale Umsteigestelle Kempten

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.

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

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

Der aktuelle Nahverkehrsplan 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

An den Nahverkehrsraum grenzen im Norden der Landkreis Unterallgäu und im Osten der Landkreis Ostallgäu. Im Süden des Oberallgäus verläuft die Staatsgrenze zu Österreich und zwar südöstlich entlang des Bezirks Reutte/Tirol und südwestlich entlang des Bezirks Bregenz/Vorarlberg. Besonderheiten bilden die österreichischen Gemeinden Mittelberg (Kleinwalsertal) und Jungholz. Beide sind auf der Straße nur über den Landkreis Oberallgäu erreichbar. Im Westen des Nahverkehrsraumes liegt der Landkreis Lindau, im Nordwesten der zu Baden-Württemberg gehörende Landkreis Ravensburg.

1.3 Zweck und Verbindlichkeit des Nahverkehrsplans

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

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

1.4 Grundlagen des Nahverkehrsplans

1.4.1 Gesetzliche Rahmenvorgaben

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

Die wesentlichen gesetzlichen Grundlagen des Nahverkehrsplans sind:

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

Rahmenvorgaben und Ziele

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 Nahverkehrsplans wesentlichen Ziele aus den genannten Dokumenten zusammenfassend dargestellt.

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

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

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 Umsteigehaltstellen, 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.

Rahmenvorgaben und Ziele

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

Des Weiteren ist gemäß „Masterplan 100% Klimaschutz bis 2050“ für die Stadt Kempten die Zielstellung der Erreichung der Klimaneutralität u. a. durch

- ▶ eine Optimierung und zukunftsfähige Umgestaltung des ÖPNV (unter Berücksichtigung bestehender Rahmenbedingungen) sowie
- ▶ die Unterstützung nachhaltiger Mobilität

festgeschrieben.

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 Verkehrsunternehmen befragt. Der Erarbeitungsprozess für den Nahverkehrsplan wurde durch eine Arbeitsgruppe begleitet (Vertreter der Verkehrsunternehmen, 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 Straßenbau- lastträger, die benachbarten Aufgabenträger, der Regionale Planungs- verband Allgäu, die betroffenen Verkehrsunternehmen und Verkehrs- verbände, 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.

Bestandsaufnahme

2 Bestandsaufnahme

2.1 Raumstruktur und soziodemografische Daten

2.1.1 Einteilung des Untersuchungsgebietes in Verkehrszellen

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

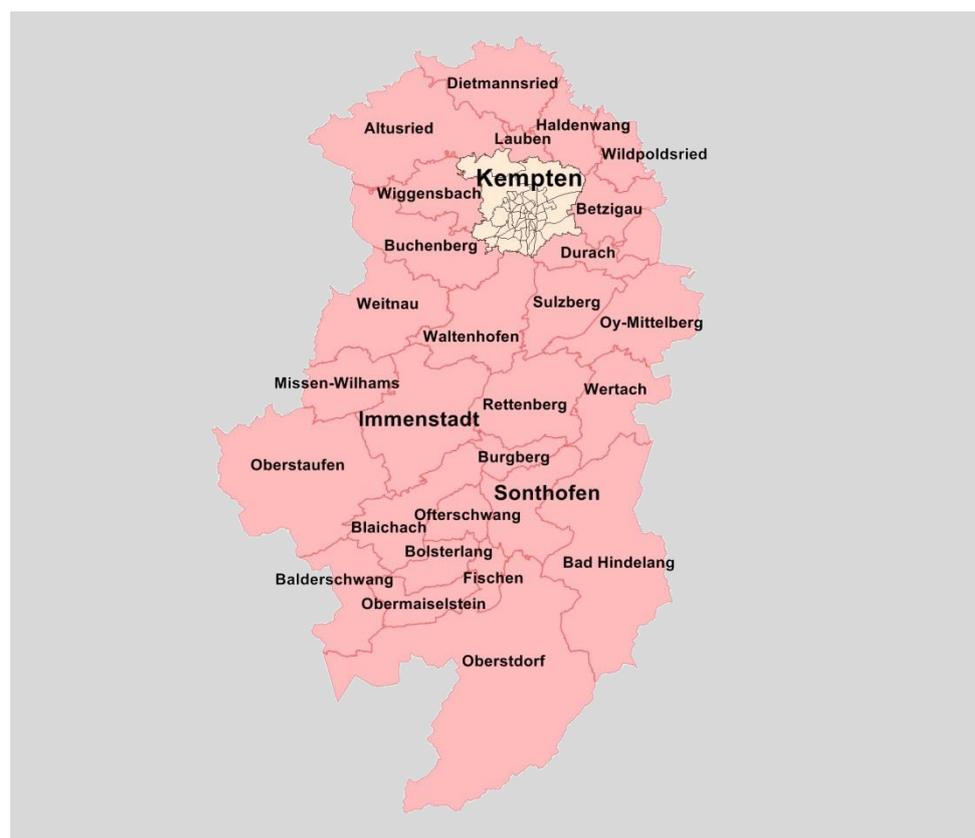


Abbildung 2.1: Verkehrszellen im Untersuchungsgebiet

Bestandsaufnahme

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 zumutbarer 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 Wiggensbach sowie die Gemeinden Blaichach, Durach, Fischen, Lauben und Oy-Mittelberg. [1]

Der Entwurf zur Fortschreibung des Landesentwicklungsprogramms Bayern [20] weist für das gemeinsame Mittelzentrum Sonthofen/Immenstadt die Hochstufung zu einem gemeinsamen Oberzentrum aus. Die Städte Sonthofen und Immenstadt sowie die Gemeinde Blaichach sind als Raum mit besonderem Handlungsbedarf benannt.

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“.

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

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

2.1.4 Bevölkerung

Die Zahl der Einwohner mit Hauptwohnsitz im Landkreis Oberallgäu zum 31.12.2015 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.

Für die Stadt Kempten weist das Bayerische Landesamt für Statistik 66.947 Einwohner mit Hauptwohnsitz zum 31.12.2015 aus [21]. Bei einer Gesamtfläche von ca. 63,3 km² ergibt dies eine Einwohnerdichte von 1.057 Einwohnern je km².

In Abbildung 2.2 sind die Verteilung der Einwohner auf die Gemeinden des Nahverkehrsraums und die jeweiligen Bevölkerungsdichten grafisch dargestellt.

Bestandsaufnahme

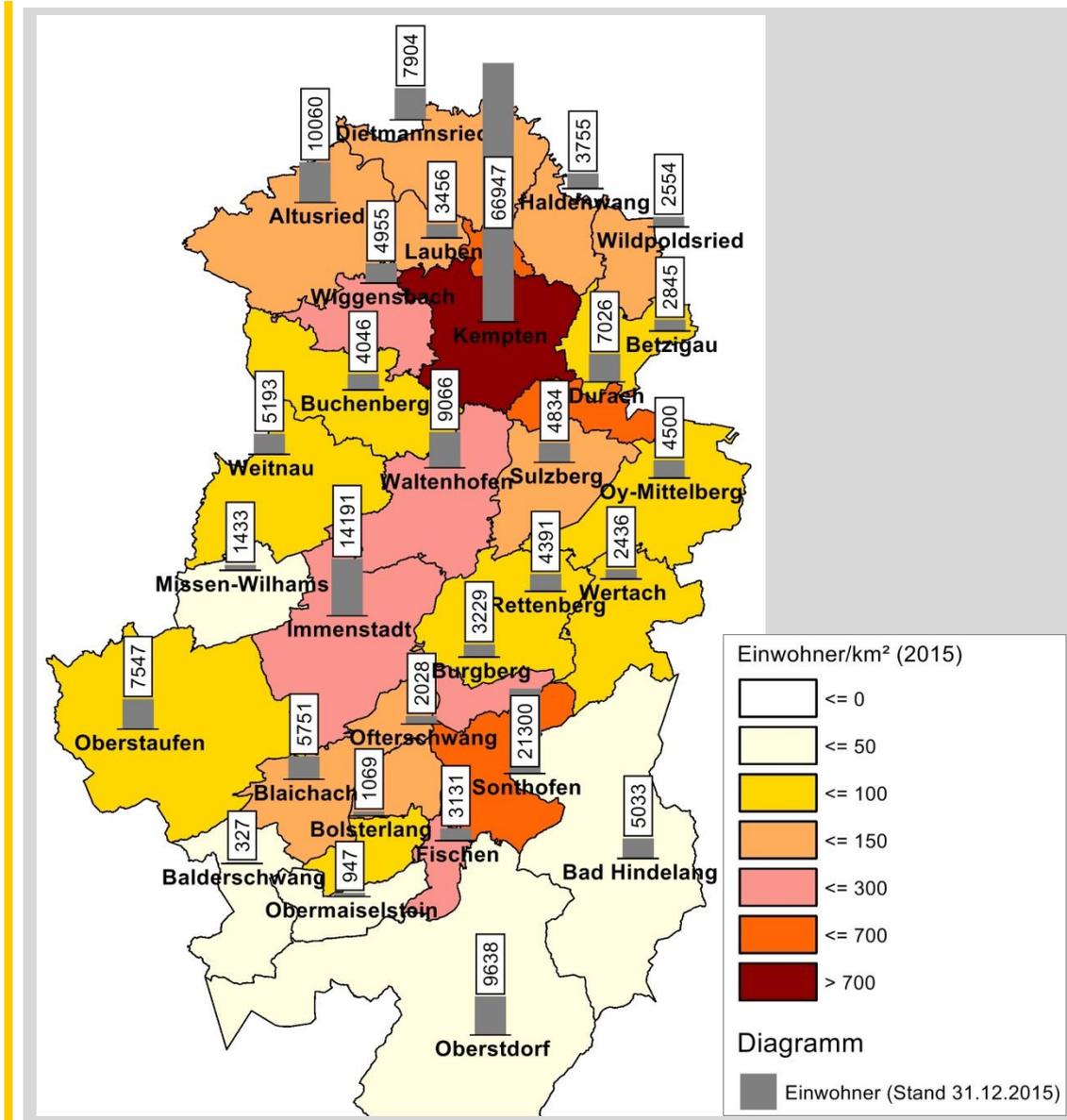


Abbildung 2.2: Einwohnerzahlen und Einwohnerdichten im Nahverkehrsraum

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

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

Bestandsaufnahme

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.

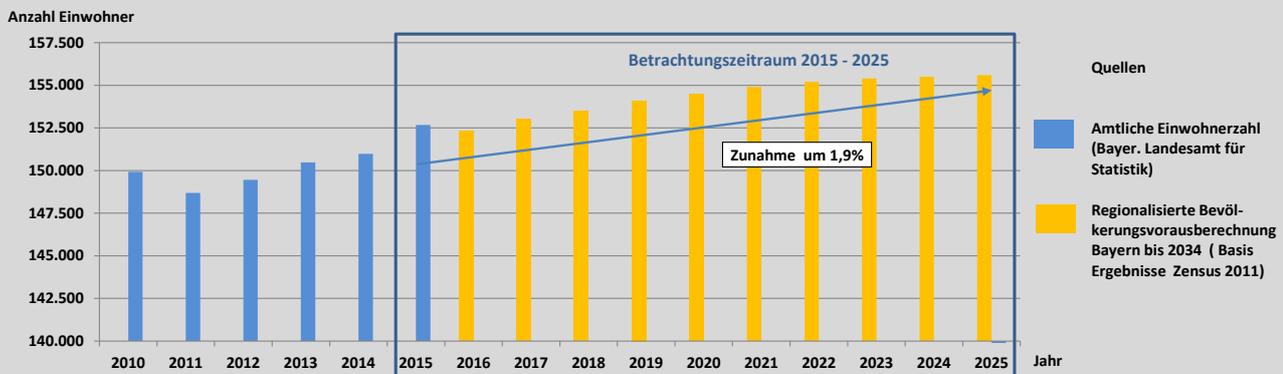


Abbildung 2.3: Bevölkerungsentwicklung Landkreis Oberallgäu

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%.

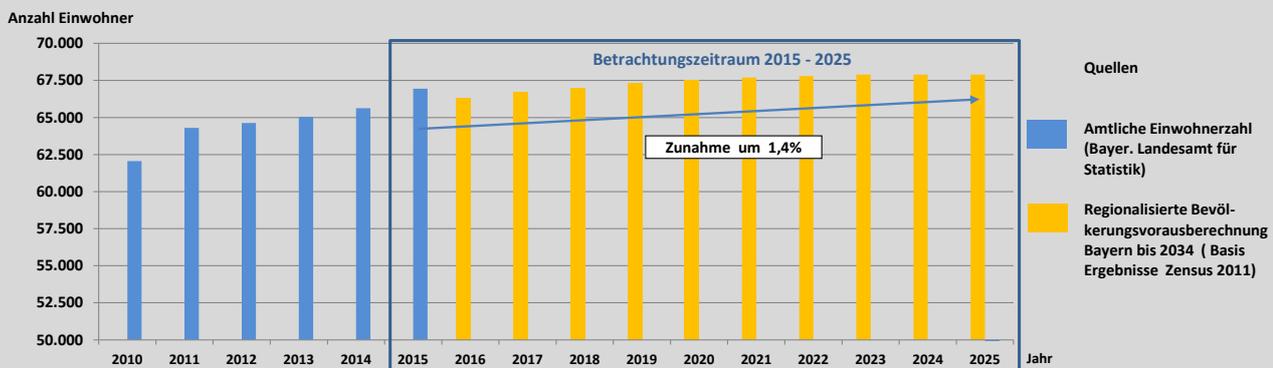


Abbildung 2.4: Bevölkerungsentwicklung Stadt Kempten

Bestandsaufnahme

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 Einwohner prognostiziert.

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

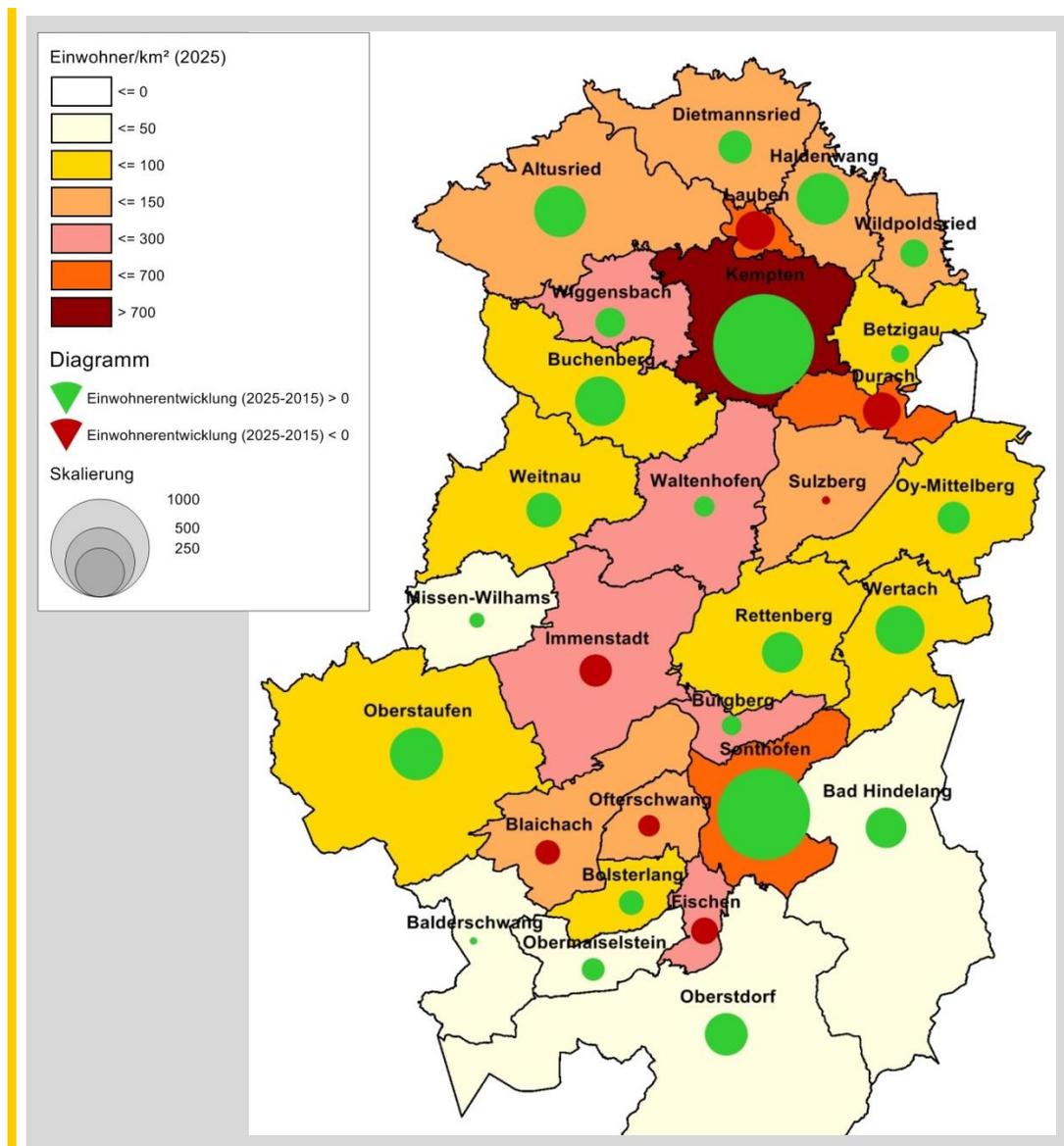


Abbildung 2.5: Einwohnerentwicklung Nahverkehrsraum bis 2025

Bestandsaufnahme

Die Gruppe der 6- bis 16-Jährigen wird sich nach anfänglich rückläufiger Tendenz zahlenmäßig stabilisieren. Gemäß der Regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung Bayern bis 2034 ist auch im Nahverkehrsraum ein Zuwachs der älteren Bevölkerung zu erwarten. Damit einhergehend steigt der Anteil der Menschen mit altersbedingten Mobilitätseinschränkungen.

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.

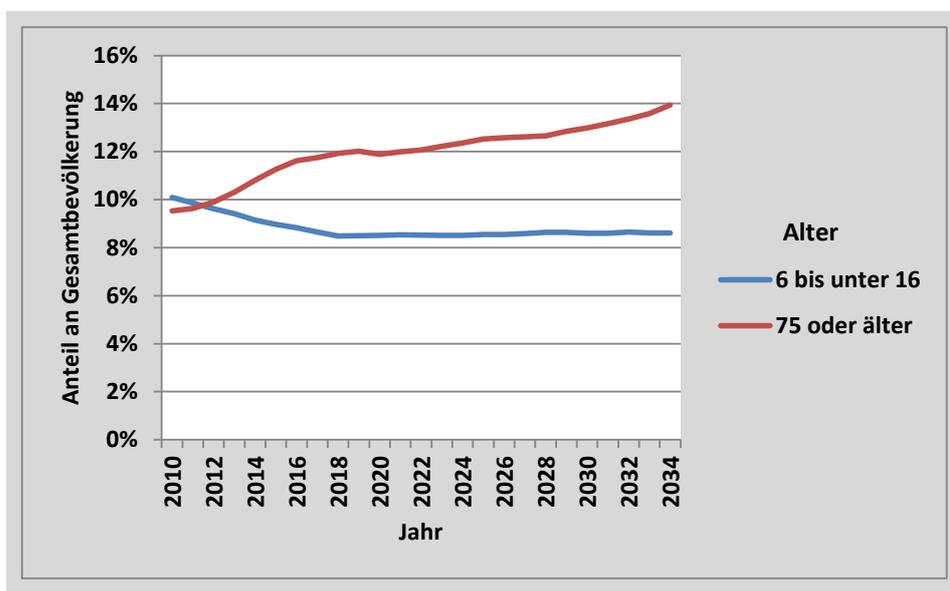


Abbildung 2.6: Demografischer Wandel im Nahverkehrsraum [22], [23]

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.

Bestandsaufnahme

	Landkreis Oberallgäu	Stadt Kempten
SV-pflichtig Beschäftigte am Arbeitsort	45.500	36.518
SV-pflichtig Beschäftigte am Wohnort	57.044	24.887
Einpendler	29.203	21.461
Auspendler	40.959	9.871
Pendlersaldo (Einpendler minus Auspendler)	-11.756	11.590

Tabelle 2.1: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte

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.

Der größte Arbeitgeber im Landkreis Oberallgäu ist die Robert Bosch GmbH in Immenstadt. Weitere Arbeitsplatzschwerpunkte sind die MAHA Maschinenbau Haldenwang GmbH & Co. KG in Haldenwang, die Swoboda KG in Wiggensbach und die Käserei Champion Hofmeister GmbH & Co. KG in Lauben [27]. Der Landkreis Oberallgäu weist einen Auspendlerüberschuss von ca. 11.800 auf. Aus Kempten pendeln ca. 5.200 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in den Landkreis Oberallgäu ein.

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 Verzahrtechnik 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.

Als Oberzentrum ist Kempten in der Region ein attraktiver Arbeitsplatzstandort. Dies spiegelt sich beispielsweise im Pendlersaldo (Einpendler minus Auspendler) wider. Gemäß Beschäftigtenstatistik der Bundesagentur für Arbeit beträgt dieser Saldo per 30.06.2014 für die Stadt Kempten ca. 11.600 bei den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten [21]. Es überwiegen somit die Einpendler. Aus dem Landkreis Oberallgäu pendeln ca. 13.300 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Kempten ein.

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.

Bestandsaufnahme

In Abbildung 2.7 sind die Pendlerverflechtungen der Berufspendler zwischen Kempten und dem Nahverkehrsraum bzw. zwischen dem Nahverkehrsraum und den umliegenden Gemeinden grafisch dargestellt.

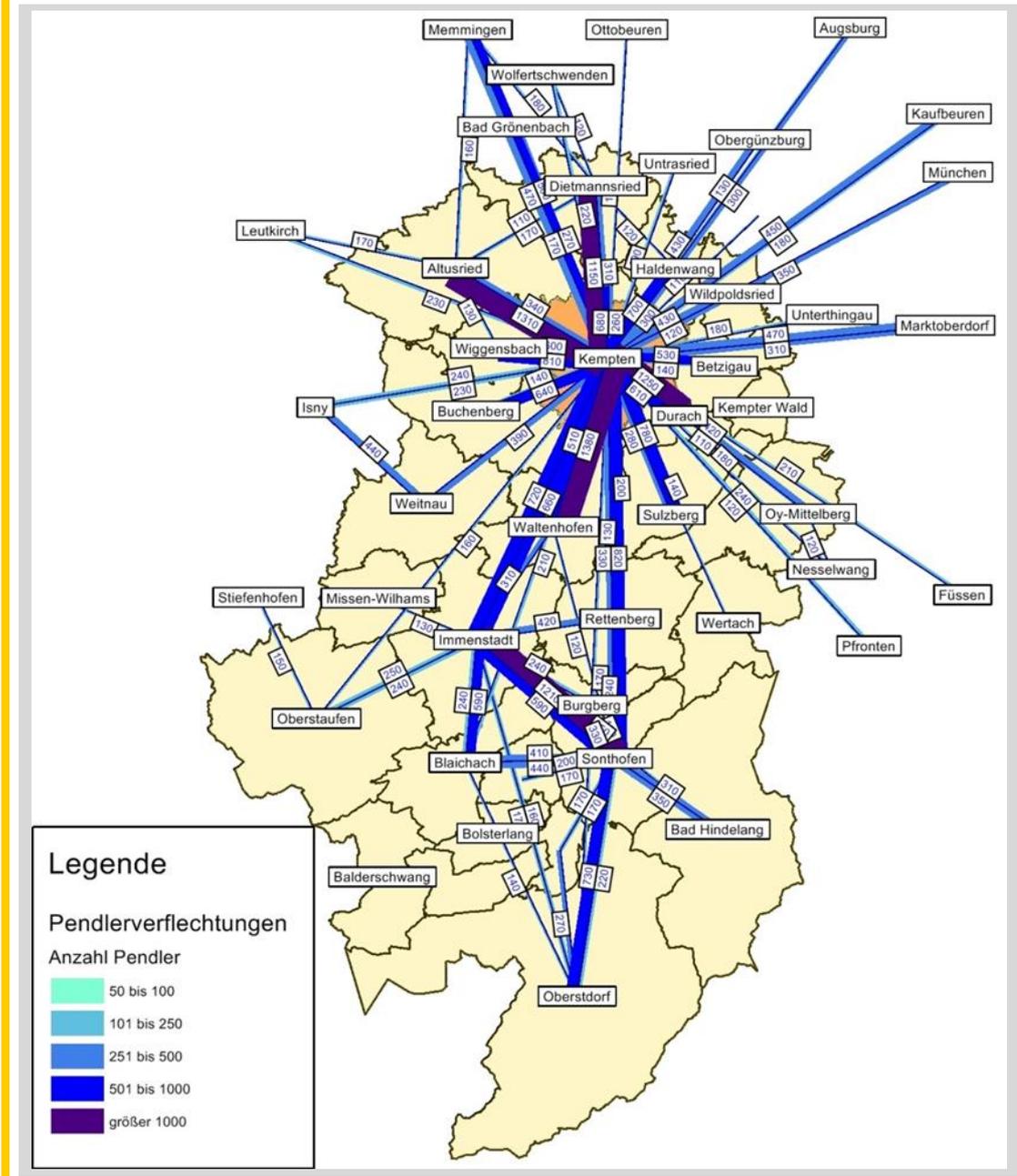


Abbildung 2.7: Pendlerverflechtungen sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Stand 2014)

Bestandsaufnahme

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]

Schuleinrichtung	Anzahl Schulen	Anzahl Schüler
Grundschulen	30	4.841
Mittelschulen	13	2.907
Förderschulen	1	207
Realschulen	4	1.448
Gymnasien	3	1.822
Private Ersatzschulen	3	474
Fach- und Berufsoberschule	1	326
Berufs- und Berufsfachschule	1	2.105
Summe	56	14.130

Tabelle 2.2: Schulen und Schülerzahlen im Landkreis Oberallgäu (2015/2016)

Bestandsaufnahme

In der Stadt Kempten wurden im Schuljahr 2015/2016 17.429 Schüler an 50 Schulen unterrichtet. [29]

Schuleinrichtung	Anzahl Schulen	Anzahl Schüler
Grundschulen	9	2.116
Mittelschulen	4	1.144
Förderschulen	5	591
Realschulen	3	2.241
Gymnasien	3	2.528
Private Ersatzschulen ³	2	208
Fach- und Berufsoberschulen ⁴	3	1.002
Berufs- und Berufsfachschulen	14	6.083
Fachschulen	4	1.102
Fachakademien	3	414
Summe	50	17.429

Tabelle 2.3: Schulen und Schülerzahlen in Kempten (2015/2016)

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.

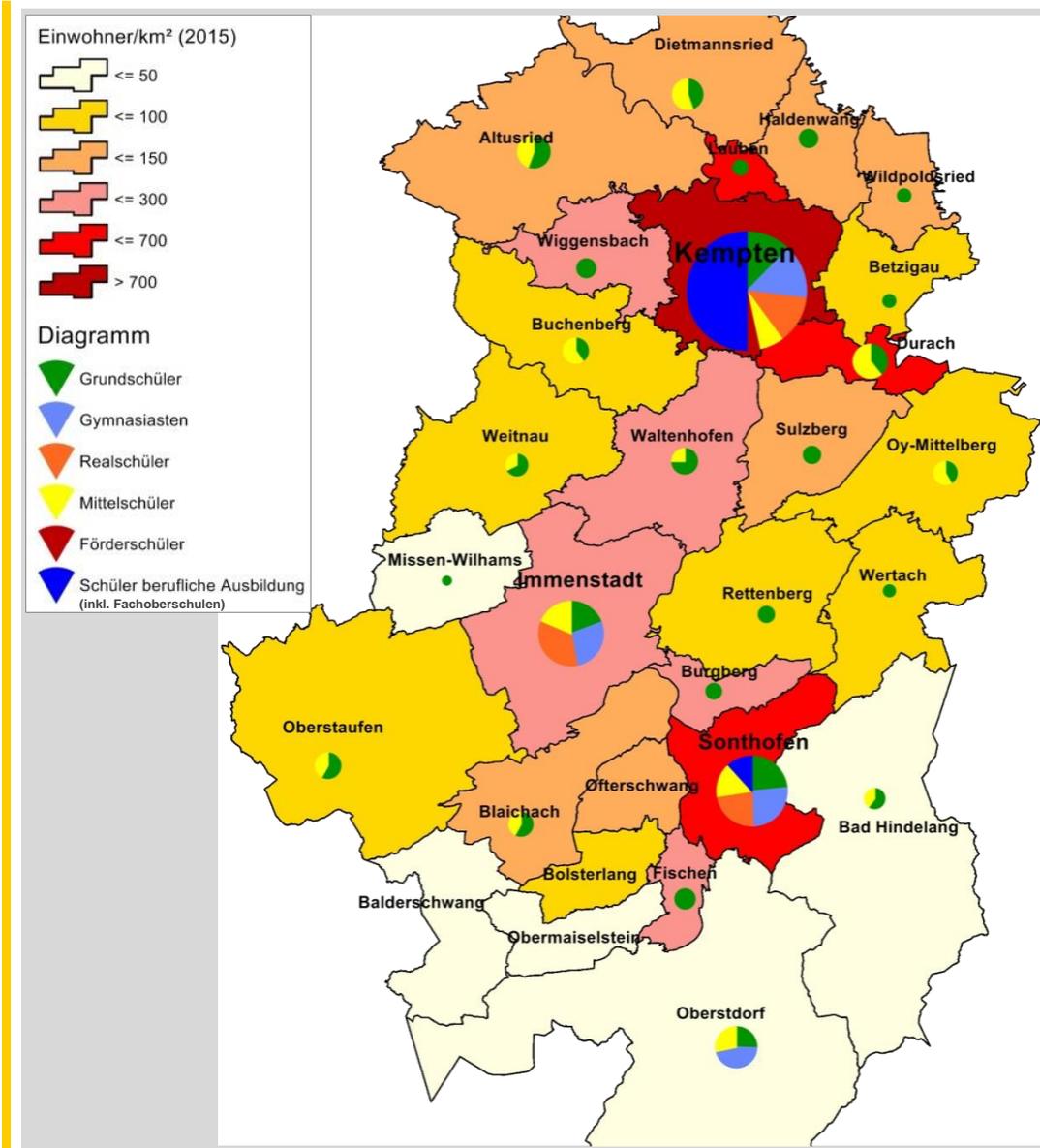


Abbildung 2.8: Schulstandorte und Schulplätze im Nahverkehrsraum (2015/2016)

Bestandsaufnahme

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 Nahverkehrsraum wohnenden Ausbildungspendler der weiterführenden Schulen, Berufsschulen und Förderschulen (ohne Grund- und Hauptschulen).

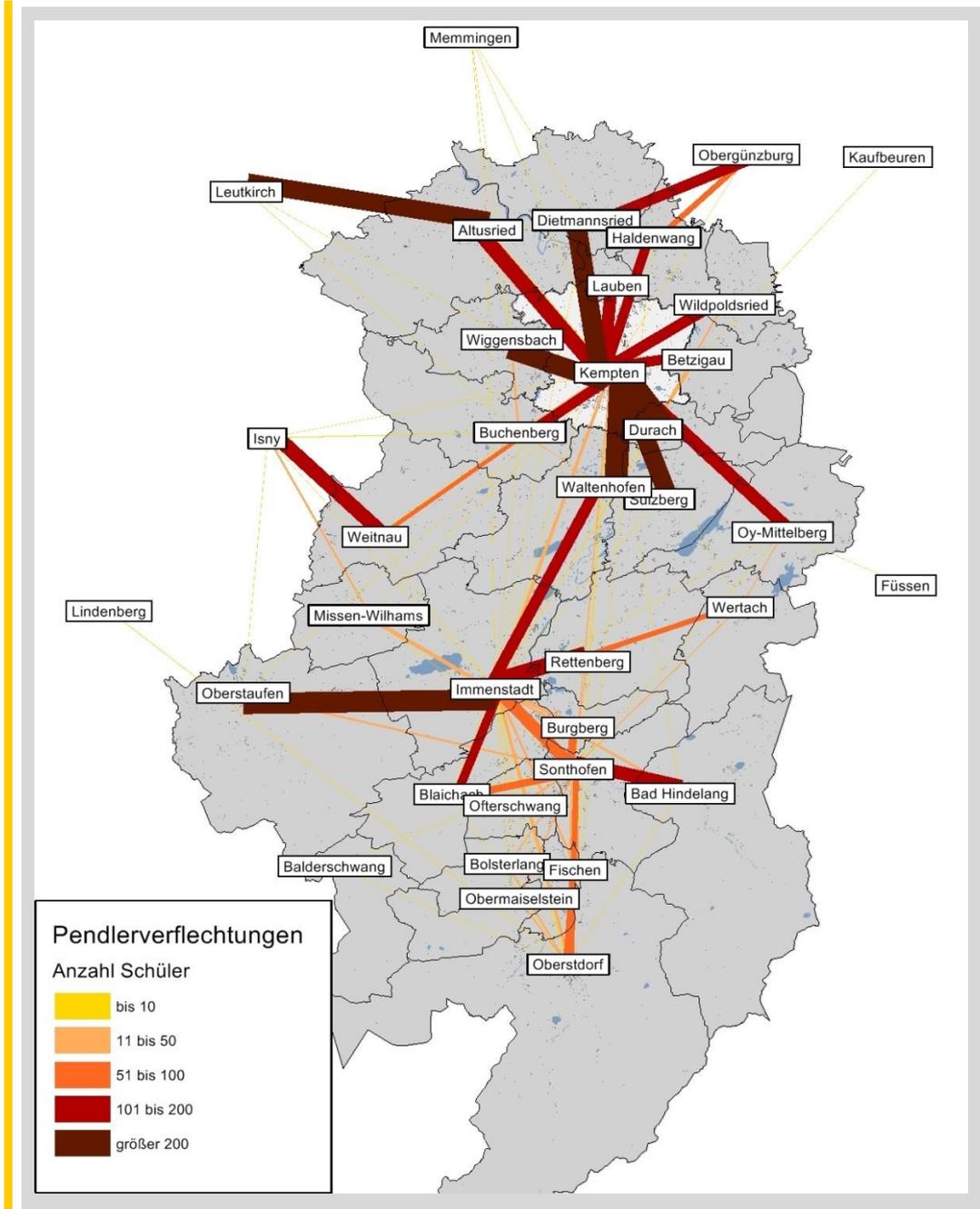


Abbildung 2.9: Pendlerverflechtungen Schüler (2015/2016)

Bestandsaufnahme

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 Urlaub 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.

Bestandsaufnahme

In Abbildung 2.10 sind die Gästeankünfte und Gästeübernachtungen der Gemeinden im Nahverkehrsraum dargestellt.

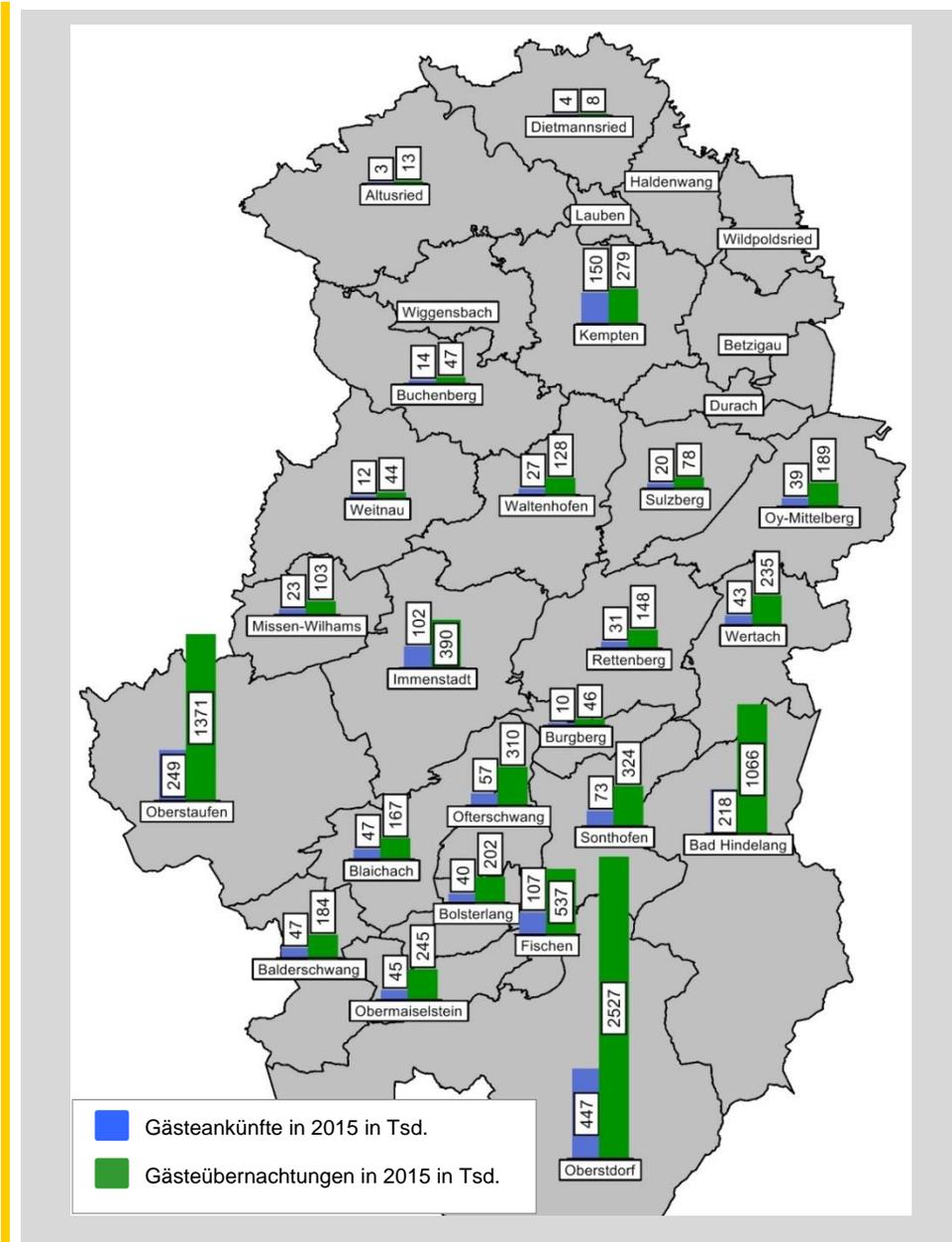


Abbildung 2.10: Gästeankünfte und -übernachtungen im Nahverkehrsraum⁵

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

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

Bestandsaufnahme

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 Kimratshofen

Stadt Kempten

- ▶ Neuordnung der Zentralen Umsteige-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 Kempten⁶.

2.2.1 Schnittstellen zum Fernverkehr

Der Nahverkehrsraum 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 Übergangsstellen zur Fernbahn sind:

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

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

Für Fernbusse gibt es Haltestellen in:

- ▶ Kempten, Kotterner Straße (Allgäu-halle)
- ▶ Immenstadt, Jahnstraße
- ▶ Sonthofen, Eichendorffstraße
- ▶ Fischen, Bahnhof
- ▶ Oberstdorf, Im Steinach

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

2.2.2 Schienenpersonennahverkehr

Durch die Region führen die Bahnlinien München/Augsburg – Buchloe – Kaufbeuren – Kempten – Lindau/Oberstdorf (KBS 970), Kempten – Pfronten – Reutte in Tirol (KBS 973) und Ulm – Memmingen – Kempten – Oberstdorf (KBS 975). Auf diesen Strecken verkehrt die Deutsche Bahn AG und zusätzlich zwischen München und Oberstdorf/Lindau die Länderbahn (ALX).

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

Bestandsaufnahme

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

Derzeit ist für eine Regionalbahn Allgäu zwischen Oberstdorf und Kempten eine Machbarkeitsstudie in Bearbeitung. Hauptinhalt dieser Studie ist neben der Reaktivierung bzw. der Neueinrichtung von Bahnhöfen zwischen Oberstdorf und Kempten Hauptbahnhof eine neue Schienenverbindung in Kempten zwischen Hauptbahnhof und ZUM bzw. alternativ hierzu ein neues Shuttlebus-System.

2.2.3 Regionalverkehr Landkreis Oberallgäu

Im Landkreis Oberallgäu verkehren 44 Regionalbuslinien, davon sieben Linien in benachbarte Landkreise bzw. nach Baden-Württemberg und vier Linien grenzüberschreitend nach Österreich. Zusätzlich gibt es sechs Linien im Stadtverkehr Immenstadt, zwei Linien im Stadtverkehr Sonthofen und eine Ortsbuslinie in Oberstdorf. Vier Linien aus den benachbarten Landkreisen enden im Nahverkehrsraum. Die Buslinien werden von 15 Verkehrsunternehmen betrieben (vgl. Anlage 4).

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

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

Die im Regionalverkehr teilweise deutliche Verzweigung der Linienwege und die stark variierenden Fahrtstrecken und -längen führen zu einer größtenteils fehlenden Vertaktung. Ursache dafür sind in erster Linie die Schülerverkehre. Deshalb ist das Angebot in den Schulferien teilweise deutlich reduziert. Eine Übersicht der zusätzlich noch verkehrenden freigestellten Schülerverkehre ist in Anlage 3 enthalten. Eine klassifizierte Einteilung der Fahrtenpaare je Richtung wird in Tabelle 2.4 aufgeführt.

Bestandsaufnahme

Fahrtenpaare (FP) je Werktag	ca. 1 FP/2h	ca. 1 FP/h	ca. 1,5 FP/h	ca. 2 FP/h (und mehr)
Anzahl Regionallinien	7	15	8	14

Tabelle 2.4: Klassifizierte Fahrtenpaare im Regionalverkehr

An Samstagen und Sonn- und Feiertagen ist der Busverkehr auf vielen Linien deutlich eingeschränkt. An Samstagen reduziert sich das Angebot auf ca. 59%, am Sonntag auf 42% der Fahrten. Auf etwa einem Sechstel aller am Wochenende verkehrenden Linien werden maximal drei Fahrten je Tag und Richtung angeboten. Ein konstantes Angebot an allen Tagen ist lediglich auf den touristisch bedeutsamen Linien im südlichen Oberallgäu zu verzeichnen. Eine Übersicht zur Bedienungshäufigkeit und den Betriebszeiten aller Regionalverkehrslinien enthält Anlage 4.

2.2.4 Stadtverkehr Kempten

In der Stadt Kempten verkehren zwölf Buslinien mit hauptsächlicher Stadtverkehrsfunktion. Die Linien 1 bis 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).

Bestandsaufnahme

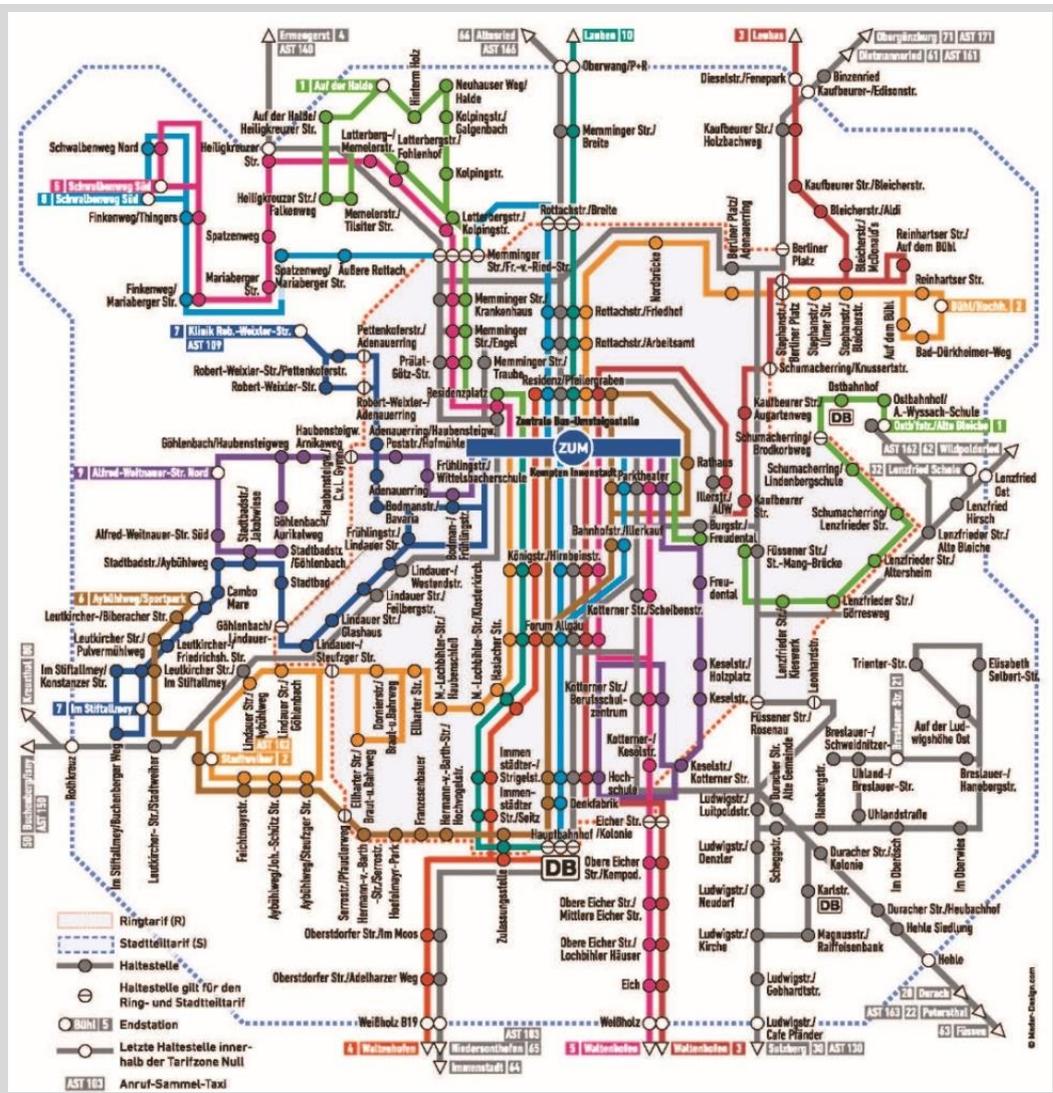


Abbildung 2.11: Liniennetzplan der Stadt Kempten (werktags), Stand 2015 [31]

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.

Die Stadtbuslinien weisen einen Grundtakt von 60 Minuten auf. Durch die Taktverdichtung auf einzelnen Linien ist insbesondere in der Früh- und Spätspitze abschnittsweise ein 30-Minuten-Takt zu verzeichnen. Darüber hinaus wird durch Überlagerung von Linienangeboten im Stadtzentrum der Grundtakt ergänzt. Einen detaillierten Überblick gibt die Tabelle 2.5.

Bestandsaufnahme

Linie	Linienführung	Takt [min]			Betriebszeit		
		MF	Sa	SF	MF	Sa	SF
1	Auf der Halde-ZUM-Ostbahnhof	30 ⁷	ca. 30	-	05:00-21:00	06:00-14:30	-
2	Stadtweiher-ZUM-Auf dem Bühl	30	ca. 30	-	05:00-21:00	06:00-14:30	-
3	Rauns-Lanzen-Hegge-ZUM-Fenepark-Leubas	60 ⁸	60	-	05:00-21:00	06:00-15:00	-
4	ZUM-Immenstädter Str.-Hbf-Rauns	60	Einzel-fahrten	-	04:00-17:00	05:00-07:00	-
5	Thingers-ZUM-Eich-Hegge-Waltenhofen	60 ⁹	60	-	04:00-21:00 ¹⁰	06:00-15:00	-
6	ZUM-Hbf-Franzosenbauer-Stadtweiher-Sportpark	3 Fahrten/h	3 Fahrten/h	-	05:00-21:00	06:00-15:00	-
7	Klink R.-Weixler-ZUM-CamboMare-Stiftallmey	30	30	-	05:00-21:00	06:00-15:00	-
8	Thingers-Mariabergerstr.-Rottachstr.-ZUM-Hbf	60	60	-	05:00-21:00	06:00-15:00	-
9	ZUM-Haubensteig-Göhlenbach-Jakobwiese	60	60	-	06:00-20:00	06:00-15:00	-
10	Hbf-ZUM-Hirschdorf-Lauben	60	60	-	05:00-21:00	06:00-15:00	-
21	ZUM-St. Mang-Oberörsch-ZUM	3 Fahrten/h ¹¹	-	-	06:00-20:00	-	-
32	ZUM-Lenzfried-ZUM	30 ¹²	-	-	06:00-21:00	-	-
100	Waltenhofen-Eich-Hbf-ZUM-Halde-Thingers	-	60	60	-	14:30-21:00	07:00-20:00
200	Müllheizkraftwerk-Bühl-ZUM-Stiftallmey	-	60	60	-	14:30-21:00	08:00-20:00
201	ZUM-St. Mang Breslauer Str.-Durach	Einzel-fahrten	60	60	06:00-07:00/ 18:00-20:00	06:00-20:00	12:00-19:00
300	Lauben-Hirschdorf-Oberwang-Friedhof-ZUM	-	120 ¹³	120 ₁₄	-	14:00-20:00	07:00-20:00
400	Klinik-R.Weixler-ZUM-Hbf-Stadtweiher	-	60 ¹⁵	60 ¹⁵	-	14:00-20:00	08:00-21:00

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

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-

⁷ 05:00-06:00: 60-Min.-Takt

⁸ 06:00-09:00 sowie 15:00-20:00: 30-Min.-Takt

⁹ Rückfahrt: 06:00-08:00/19:00-20:00 30-Min.-Takt

¹⁰ Hinfahrt: 12:00-20:00

¹¹ 07:00-08:00 sowie 12:00-14:00: 30-Min.-Takt

¹² 06:00-07:00 und 18:00-21:00: 60-Min.-Takt

¹³ Hinfahrt mit ergänzenden Fahrten

¹⁴ 07:00-09:00: 60-Min.-Takt/ 09:00-20:00: 120-Min.-Takt (Hinfahrt mit ergänzenden Fahrten)

¹⁵ mit ergänzenden Fahrten

Bestandsaufnahme

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

2.2.5 Stadtverkehre Sonthofen, Immenstadt und Ortsverkehr Oberstdorf

Stadtverkehr Sonthofen

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

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

Stadtverkehr Immenstadt

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

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

Ortsverkehr Oberstdorf

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

Bestandsaufnahme

Diese dienen der Ergänzung des festen Fahrplanangebotes in verkehrsschwachen Zeiten mit geringer ÖPNV-Nachfrage.

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

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

2.2.7 Sonderverkehre

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

Schwachstellenanalyse

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

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

Nach der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern [8] ist die Grenzwertbetrachtung für Orte und Ortsteile ab 500 Einwohnern vorzunehmen, die Richtwertbetrachtung gilt für Orte und Ortsteile ab 200 Einwohnern. Abweichend davon werden im vorliegenden Nahverkehrsplan bei den Grenz- und Richtwerten Orte und Ortsteile ab 300 Einwohnern berücksichtigt.

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.

Schwachstellenanalyse

Für das Oberzentrum Kempten wurden folgende Gebiete definiert:

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

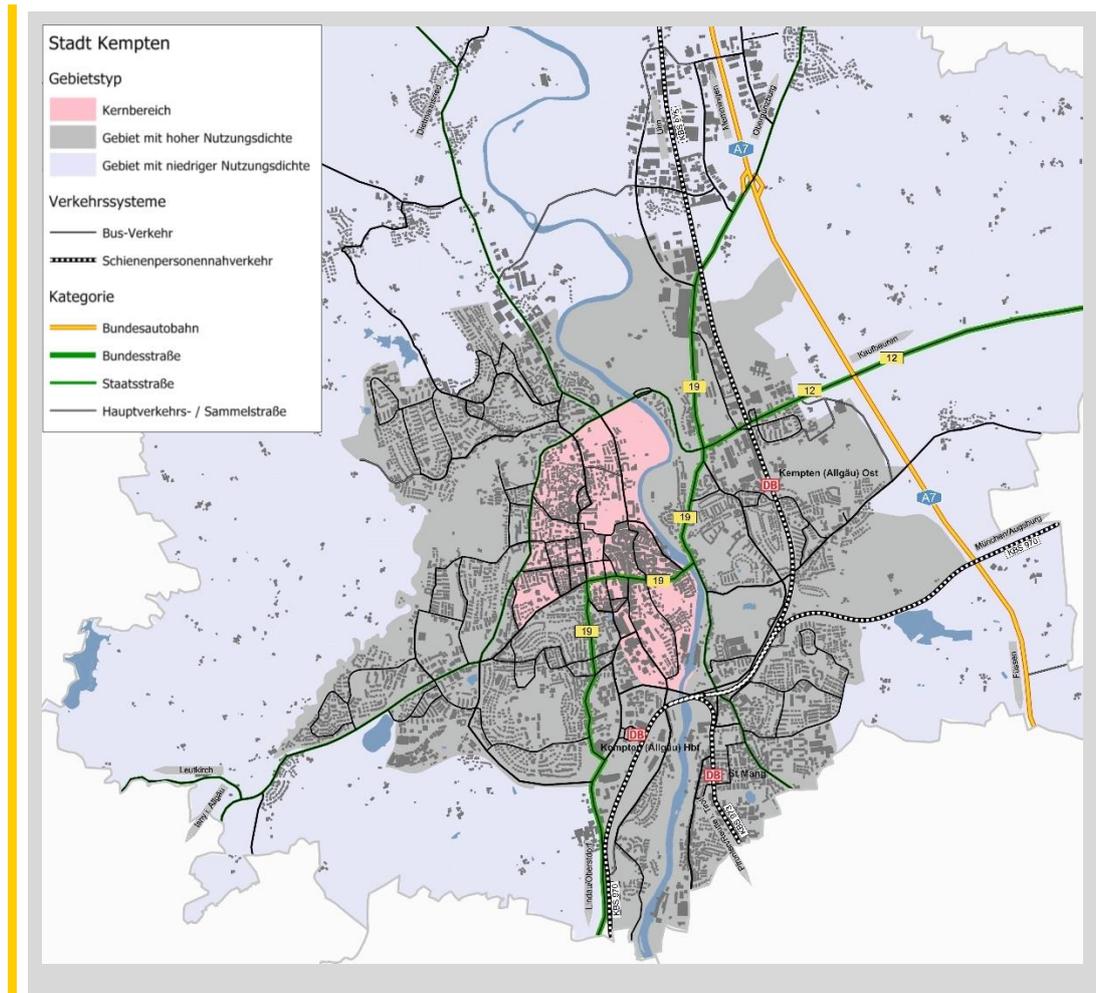


Abbildung 3.1: Gebietstypen der Stadt Kempten

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

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

Schwachstellenanalyse

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 Verzahrtechnik 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 Wiggensbach
- ▶ MAHA Maschinenbau Haldenwang GmbH & Co. KG

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

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

3.1.2 Verkehrsachsen

Die regionalen Verkehrsachsen entsprechen den Hauptnetzrelationen des Regionalliniennetzes. Dieses setzt sich aus dem Schienenpersonennahverkehr und ergänzenden Buslinien zusammen und bildet das Grundgerüst des ÖPNV im Planungsraum. Es orientiert sich an den Entwicklungsachsen und verbindet die Unter- und Kleinzentren mit den Mittelzentren und dem Oberzentrum Kempten. Bedeutende Verbindungen

Schwachstellenanalyse

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

Folgende Verkehrsachsen bilden das Hauptnetz des ÖPNV¹⁶:

- ▶ Kempten - Buchenberg – Weitnau/ Kleinweiler (- Isny)
- ▶ Kempten - Wiggensbach
- ▶ Kempten - Altusried (– Leutkirch)
- ▶ Kempten - Lauben - Dietmannsried
- ▶ Kempten - Haldenwang (- Obergünzburg)
- ▶ Kempten - Betzigau - Wildpoldsried (- Marktobendorf)
- ▶ 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

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

¹⁶ (- Orte außerhalb des Nahverkehrsraumes)

Schwachstellenanalyse

Folgende Verkehrszeiten werden der Schwachstellenanalyse zugrunde gelegt:

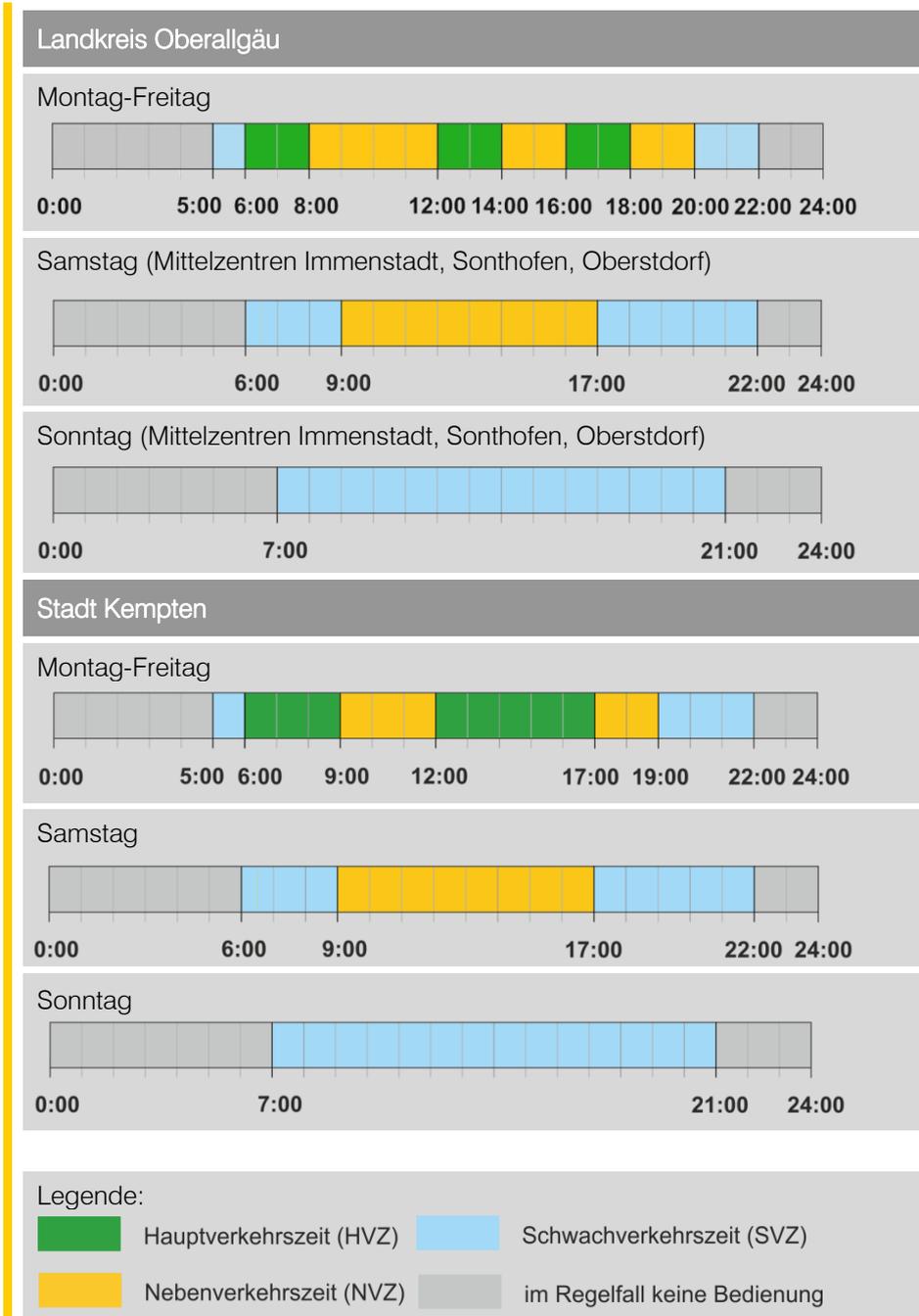


Abbildung 3.2: Verkehrszeiten und Bedienzeitraum

Schwachstellenanalyse

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 Bühl (ab 06:00 Uhr – 06:30 Uhr) sowie in Göhlenbach, 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 Zugangspunkte zum ÖPNV-System. In Abhängigkeit der Bedienung durch die verschiedenen Verkehrsmittel sowie ihrer räumlichen Lage gelten folgende Einzugsbereiche (Luftlinienentfernung):

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

Tabelle 3.1: Haltestelleneinzugsbereiche Nahverkehrsraum [8]

Bewertung

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

Die Auswertung der Haltestelleneinzugsradien 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

Schwachstellenanalyse

nah gelegene Haltestelle besonders für mobilitätseingeschränkte Personen nur schwer erreichbar sein¹⁷.

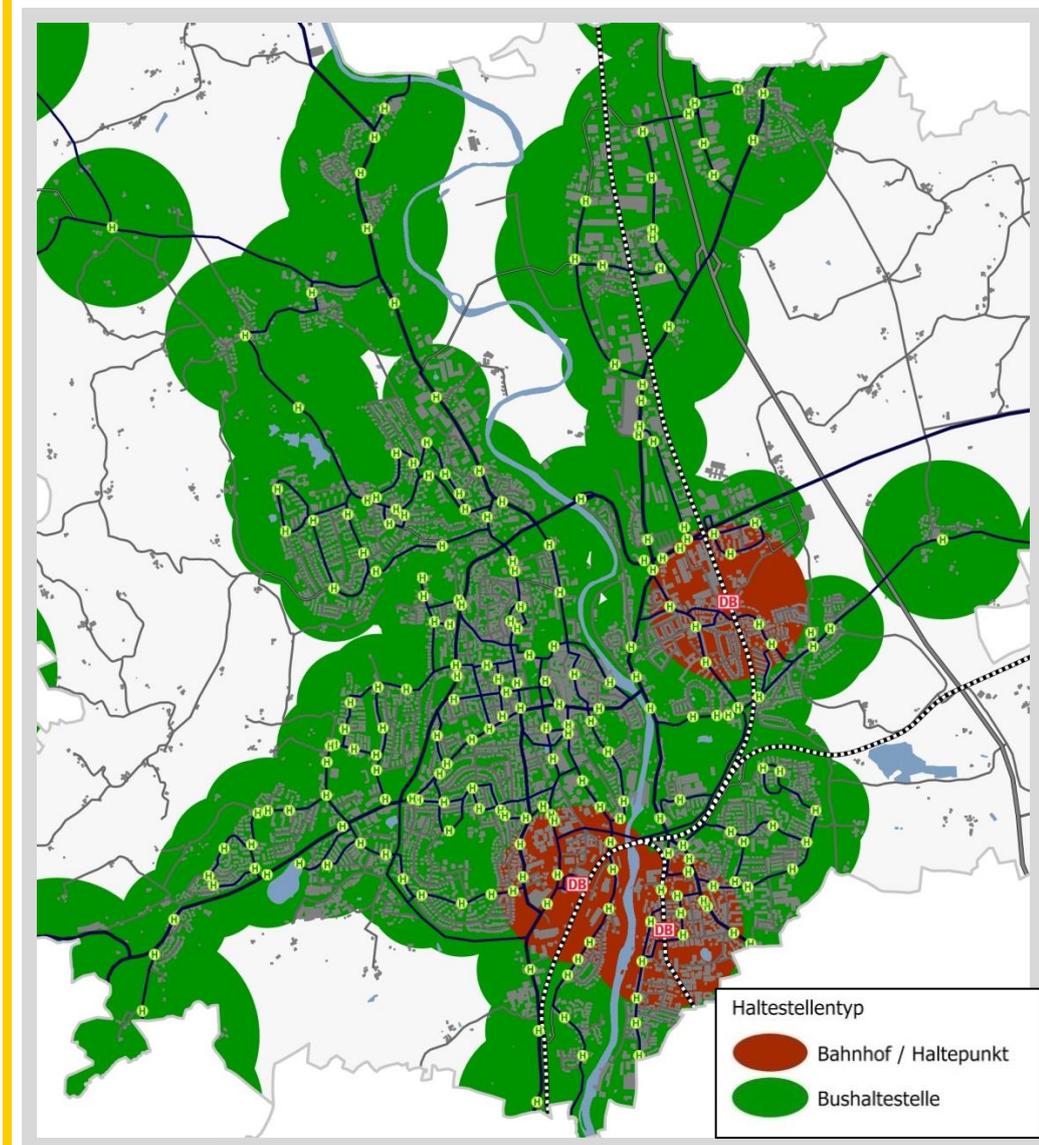


Abbildung 3.3: Haltestelleneinzugsgebiete (Richtwerte) in der Stadt Kempten

¹⁷ Beispielsweise ist die Erreichbarkeit der Haltestellen auf der Ludwigstraße aus dem Bereich Sankt Mang aufgrund der Eisenbahntrasse sowie der Haltestellen auf der Füsener 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.

Schwachstellenanalyse

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

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

Stadt Kempten

Die Bedienungshäufigkeit in der Stadt Kempten soll nachfolgenden Vorgaben folgen [8]. Dabei gilt, dass für alle Teilflächen mit mehr als 500 Einwohnern die Grenzwerte und für alle Teilflächen mit mehr als 200 Einwohnern die Richtwerte eingehalten werden müssen.¹⁸

Indikator	Grenzwert (Taktfolge in Minuten)			Richtwert (Taktfolge in Minuten)		
	HVZ ¹⁹	NVZ	SVZ	HVZ ¹⁹	NVZ	SVZ
Kernzone	≤ 30	30	30	≤ 15	15	30
hohe Nutzungsdichte	≤ 30	30	60	≤ 15	15	30
niedrige Nutzungsdichte	≤ 60	60	Bedarfs- fahrten	≤ 30	30	60

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

Schwachstellenanalyse

dienung der Achse ZUM – Hauptbahnhof eine sehr gute zentrale Bedienung (z. B. Hochschule Kempten, Forum Allgäu).

Geringe Ausnahmen bestehen in einigen Gebieten mit hoher Nutzungsdichte. Gemäß den Vorgaben ist in der Haupt- und Nebenverkehrszeit ein 30-Minuten-Takt vorgesehen, das Angebot liegt an den Haltestellen im Bereich Haubensteig/Göhlenbach (HVZ, NVZ) und an der Keselstraße²⁰ (HVZ, NVZ) darunter. Auch die Streckenabschnitte Mariaberger Straße / Äußere Rottach, Spatzenweg und Immenstädter Straße weisen zur HVZ und NVZ keinen 30-Minuten-Takt auf. Es befinden sich jedoch im Bereich dieser Streckenabschnitte in fußläufiger Nähe Haltestellen, die im 30-Minuten-Takt bedient werden.

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 Verkehrszeiten und Verkehrstagen sind für die Stadt Kempten in den Karten 7.1–7.6 enthalten.

²⁰ Bediengebiet der Linie 9

Schwachstellenanalyse

Landkreis Oberallgäu

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

Im ländlichen Raum des Landkreises werden folgende Bedienungshäufigkeiten definiert:

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

Tabelle 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.

Indikator	Grenzwert (Taktfolge in Minuten)			Richtwert (Taktfolge in Minuten)		
	HVZ ²¹	NVZ	SVZ	HVZ ²¹	NVZ	SVZ
Mittelzentren/Verkehrsachsen	≤ 60	60	Bedarfs-fahrten	≤ 30	30	60

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

Zur Analyse und Bewertung der Erreichbarkeit übergeordneter Orte dienen die in Tabelle 3.5 aufgeführten Grenzwerte zur Erreichbarkeit von Teilflächen ab 500 Einwohner bzw. Richtwerte zur Erreichbarkeit von Teilflächen ab 200 Einwohner [8]. In die Grenzwertbetrachtung werden somit nur Teilflächen mit mindestens 500 Einwohnern einbezogen. Die Zuordnung der Teilflächen zu den Unter- und Mittelzentren ist in Anlage 2 enthalten.

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 Umsteigezeit vom/zum Zug
- ▶ Auswertung von Fahrten, die im jeweiligen Zeitfenster liegen

Maximale Beförderungszeiten (in Minuten)		
Indikator	Grenzwert	Richtwert
Zentrum der Gemeinde	40	30
Untersentrum	50	40
Mittel-/Oberzentrum	90	60

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

Schwachstellenanalyse

Oberzentrum (OZ), Mittelzentrum (MZ) bzw. Unterzentrum (UZ) aus Ortsteilen mit mehr als 500 Einwohnern (Grenzwerte) überschritten werden, sind in Tabelle 3.6 dargestellt.

von Ortsteil	nach Zentrum	Werktag		Samstag Ganztage	Sonntag Ganztage
		1. Halbtage	2. Halbtage		
Untermaiselstein	OZ Kempten	Rückfahrt	Rückfahrt	Rückfahrt	keine Bedienung
Kranzegg/Petersthal/Rettenberg/ Vorderburg	OZ Kempten	Rückfahrt		Rückfahrt	keine Bedienung
Eckarts/Stein	OZ Kempten			Rückfahrt	keine Bedienung
Rauhenzell	OZ Kempten				keine Bedienung
Steibis	OZ Kempten		Hinfahrt		
Bad Hindelang/Bad Ober- dorf/Bihlerdorf/ Tiefenbach	OZ Kempten				Hinfahrt
Weitnau	OZ Kempten				Rückfahrt
Frauenzell	OZ/MZ Kempten	Rückfahrt			keine Bedienung
Memhölz/ Niedersonthofen	OZ/MZ Kempten			Rückfahrt	keine Bedienung
Reicholzried/Schrattenbach	OZ/MZ Kempten				keine Bedienung
Untermaiselstein	MZ Immenstadt/ Sonthofen	Rückfahrt		Rückfahrt	keine Bedienung
Kleinweiler	MZ Immenstadt/ Sonthofen		Hinfahrt	Rückfahrt	Rückfahrt
Kranzegg/Vorderburg	MZ Immenstadt/ Sonthofen	Rückfahrt			keine Bedienung
Eckarts/Rauhenzell/Rettenberg/ Stein	MZ Immenstadt/ Sonthofen				keine Bedienung
Weitnau	MZ Immenstadt/ Sonthofen		Hinfahrt		
Petersthal	UZ Kempten	Rückfahrt		Hin-/Rückfahrt	keine Bedienung
Wertach	UZ Kempten	Rückfahrt		Rückfahrt	Hin-/Rückfahrt
Frauenzell	UZ Kempten	Rückfahrt			keine Bedienung
Reicholzried/Schrattenbach	UZ Kempten				keine Bedienung
Kleinweiler	UZ Immenstadt	Hin-/Rückfahrt	Hin-/Rückfahrt	Hin-/Rückfahrt	Hin-/Rückfahrt
Untermaiselstein	UZ Immenstadt	Rückfahrt		Rückfahrt	keine Bedienung
Weitnau	UZ Immenstadt	Hin-/Rückfahrt	Rückfahrt		
Kranzegg/Vorderburg	UZ Immenstadt	Rückfahrt			keine Bedienung
Eckarts/Rauhenzell/Rettenberg/ Stein	UZ Immenstadt				keine Bedienung
Memhölz/Niedersonthofen	UZ Waltenhofen		Rückfahrt	Hin-/Rückfahrt	keine Bedienung

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.

Detaillierte Auswertungen zur Einhaltung der Grenz- und Richtwerte sind in den Karten 9.1 bis 9.4 enthalten. Die Auswertungen sind unterschieden nach der Erreichbarkeit der zugehörigen Zentren, nach Verkehrstagen sowie nach Hin- und Rückfahrt am jeweiligen Halbtage.

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 Verkehrsarten
- ▶ SPNV
- ▶ Stadtverkehr
- ▶ Regionalbusverkehr
- ▶ MIV (Park + Ride)
- ▶ Fahrrad (Bike + Ride)
- ▶ kurze, barrierefreie Wege (z. B. bahnsteiggleicher Umstieg)

Schwachstellenanalyse

- ▶ 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.

Der Hauptbahnhof Kempten bildet die Hauptverknüpfungsstelle zwischen allen SPNV-Linien und den Stadt- und Regionalbuslinien. Derzeit werden fünf Stadtbus- und zwölf Regionalbuslinien (davon drei Wochenendlinien²²) über den Hauptbahnhof geführt. Allerdings sind der SPNV und der ÖPNV nicht auf allen Linien optimal aufeinander abgestimmt. Durch die vorhandenen Taxistände, Parkmöglichkeiten und Fahrradabstellanlagen ist auch eine individuelle An- und Abreise möglich.

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

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

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

²² Fahrplanstand 2015

Schwachstellenanalyse

Gebiet	höchste Verknüpfung s-art	Verknüpfungspunkt	Linienarten und -anzahl			weitere Merkmale			
			SPNV ¹	Stadtverkehr	Regionalbus ³	Taxi-stand	P+R	B+R	Bahn-Fernverkehr
Stadt Kempten	SPNV - ÖPNV	Hbf Kempten	3	5	12 ²	ja	ja ⁴	ja ⁵	ja
		Hp Kempten Ost	1	2	1	nein	nein	ja	nein
		Hp Kempten St. Mang	1	0	1	nein	ja	nein	nein
	ÖPNV - ÖPNV	ZUM	0	10	20 ³	ja	nein	nein	nein
Landkreis Oberallgäu	SPNV - ÖPNV	Bf Altstädten	2	0	0	nein	ja	nein	nein
		Bf Blaichach	2	0	3	ja	ja ⁴	ja ⁵	nein
		Hp Bodelsberg	1	0	2	nein	ja	nein	nein
		Bf Dietmannsried	1	0	1	ja	ja	ja ⁵	nein
		Bf Durach	1	0	0	nein	ja	ja	nein
		Bf Fischen	2	0	6	ja	ja ⁴	ja ⁵	ja
		Bf Immenstadt	2	6	10	ja	ja ⁴	ja ⁵	ja
		Bf Langenwang	2	0	5	nein	nein	nein	nein
		Hp Maria-Rain	1	0	1	nein	ja ⁴	ja ⁵	nein
		Hp Martinszell	2	0	0	nein	ja	ja	nein
		Hp Oberstaufer	2	0	8	ja	ja ⁴	ja ⁵	nein
		Bf Oberstdorf	2	1	9	ja	ja	ja ⁵	ja
		Bf Oy-Mittelberg	1	0	2	nein	ja ⁴	ja ⁵	nein
		Bf Sonthofen	2	2	11	ja	ja ⁴	ja ⁵	ja
		Hp Sulzberg	1	0	2	nein	ja	nein	nein
	Hp Wertach-Haslach	1	0	0	nein	ja	nein	nein	
Hp Zollhaus-Petersthal	1	0	2	nein	ja	nein	nein		
ÖPNV - ÖPNV	Bad Hindelang	0	0	3	nein	ja	nein	nein	

¹ Anzahl Kursbuchstrecken

² davon 3 Wochenendlinien

³ davon 5 Wochenendlinien

⁴ ausgewiesener P+R Stellplatz

⁵ überdacht

Tabelle 3.7: Verknüpfungspunkte im Nahverkehrsraum

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).

Schwachstellenanalyse

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.

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

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

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

Die Anschlussqualität am Umsteigepunkt in Seltmans bzw. Sibratshofen ist mangelhaft. Eine wirkungsvolle Verknüpfung der Hauptnetzrelationen Kempten - Buchenberg - Weitnau (- Isny) und Immenstadt – Missen-Wilhams – Weitnau (- Isny) fehlt. Weiterhin ist eine Durchbindung der Linien 9781 (Immenstadt - Wertach - Oberjoch) und 9785 (Wertach – Oy) in Wertach auf der Hauptnetzrelation Immenstadt – Rettenberg – Wertach – Oy nicht vorgesehen.

3.3 Infrastruktur und Fahrzeugpark

3.3.1 Infrastruktur

Das dichte Haltestellennetz des Nahverkehrsraumes umfasst ca. 1.050 Haltestellen. Davon entfällt ca. ein Viertel auf die Stadt Kempten, die ein sehr dichtes Haltestellennetz besitzt. Die Haltestellen befinden sich zum überwiegenden Teil in gutem Zustand. Etwa ein Drittel der Haltestellen verfügt über einen Witterungsschutz. Bei der Herstellung der Barrierefreiheit an den Haltestellen besteht im gesamten Nahverkehrsraum Ausbaubedarf in den nächsten Jahren (siehe Maßnahmen in Kapitel 6).

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. KG²⁴
- ▶ sieben niederflurige Busse der Reisebüro Schattmeier GmbH & Co. KG²⁴

Im Regional- und Stadtbusverkehr im Landkreis Oberallgäu werden 147 Busse²⁵ 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

Gebiet	Fahrzeugtyp	Niederflur	Hochflur
Stadtverkehr Kempten	Standardlinienbus	23	
	Gelenklinienbus	6	
Stadtverkehr Immenstadt	Überlandbus		2
	Kleinbus	2	1
Stadtverkehr Sonthofen	Überlandbus		4
	Midibus	1	
	Kleinbus	1	
	Minibus		1
Ortsbus Oberstdorf	Standardlinienbus	2	
Regionalverkehr Landkreis Oberallgäu	Standardlinienbus	34 ²⁶	1
	Gelenklinienbus	6 ²⁷	3
	Überlandbus	28 ²⁸	41
	Reisebus		3 ²⁹
	Minibus	7	4
	Kleinbus		6

Tabelle 3.8: Fahrzeugbestand im Nahverkehrsraum³⁰

3.4 Fahrzeugauslastung

Die Bewertung der Fahrzeugauslastung erfolgt auf Basis der in der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern [8] verankerten Grenz- und Richtwerte zur Tagesauslastung und zum Besetzungsgrad.

Die durchschnittliche Tagesauslastung³¹ 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: Verkehrsunternehmen, Stand 2016

³¹ mittlerer Platzausnutzungsgrad pro Tag

Schwachstellenanalyse

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 das Bediengebiet der VG Oberallgäu existiert ein Gesamtfahrplanheft, welches Fahrpläne für den Regionalverkehr, den Ortsbus Oberstdorf sowie wichtige SPNV-Verbindungen enthält. Fahrpläne für den Stadtverkehr in Immenstadt und Sonthofen fehlen und sind gesondert erhältlich. Die Buslinien sind ohne numerische Bezeichnung, sondern lediglich nach Start, Ziel und Zwischenhalten sortiert. Zur Orientierung ist ein schematischer Streckenplan des Regionalverkehrs enthalten, ein Liniennetzplan mit Liniennummern fehlt. Zudem sind Tarif- und Beförderungsbedingungen sowie Tarifinformationen nur teilweise enthalten. Zur Nutzung des AST sind Informationen enthalten, Tarifinformationen hierfür fehlen.

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

Für den nördlichen Teil gibt die mona GmbH ein Fahrplanbuch heraus, welches Fahrpläne für den Regionalverkehr sowie den Stadtverkehr in Kempten enthält. SPNV-Verbindungen und Anschlussbeziehungen werden nicht aufgeführt. Ebenfalls enthalten ist ein Liniennetzplan des nördlichen Bediengebietes, welcher die Buslinien des Regional- und Stadtverkehrs in Kempten (je werktags und am Wochenende) umfasst. Ausführliche Informationen zur Nutzung des Anrufsammeltaxis sind ebenfalls enthalten. Tarifinformationen sowie Tarif- und Beförderungsbedingungen sind in einer extra Tarifübersicht zusammengefasst.

In den Kemptener Stadtbussen wird sowohl optisch als auch akustisch die nächste Haltestelle bekannt gegeben. In den Fahrzeugen hängen Tarifinformationen aus, Liniennetzpläne 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

Schwachstellenanalyse

gebührenfreie Telefonhotline oder über ein Online-Kontaktformular bereitgestellt werden.

Informationen zu Linienfahrplänen, Tarifen, Tarif- und Beförderungsbedingungen und eine elektronische Fahrplanauskunft sind über www.mona-allgaeu.de zu bekommen. Des Weiteren werden aktuelle Meldungen wie zum Beispiel Betriebsstörungen angezeigt.

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.

Auf www.oberallgaeu.org sind zentral Informationen zu Linienfahrplänen und Tarifen der VG Oberallgäu abrufbar. Ebenso werden aktuelle Meldungen und Angebote angezeigt. Für eine elektronische Fahrplanauskunft wird auf die Internetseite www.bahnland-bayern.de oder die Seite der Deutschen Bahn verwiesen.

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 errechnet 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 Liniennetzplan sind die Tarifzonen ersichtlich. Die weiteren Tarifzonen werden grafisch in der Printversion der Tarifübersicht dargestellt bzw. sind online abrufbar.

Zum Fahrausweissortiment im Gebiet der mona GmbH³² zählen:

- ▶ Einzelfahrscheine (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

- ▶ Gruppenfahrtscheine (für Gruppen ab zehn Personen)
- ▶ Tageskarten Bus je nach Zone
- ▶ Tageskarten Bus & Bahn (wahlweise 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 Ermäßigungssatz 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.

Die Erstaussstellung der CleverCard erfolgt im mona Kundencenter oder bei den beteiligten Verkehrsunternehmen. Eine Wiederaufladung ist auch direkt in den Bussen möglich.

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:

- ▶ Einzelfahrtscheine (für eine Fahrt von A nach B; Umstieg möglich), auch als 10-Fahrten-Karte
- ▶ Gruppenfahrtscheine (für Gruppen ab zehn Personen)

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

Eine Besonderheit im Tarifsystem sind Urlaubskarten. Diese berechtigen zur Fahrt mit Bus und Bahn (keine IC-Züge) im südlichen Oberallgäu und im angrenzenden Kleinwalsertal sowie in Jungholz, sofern man im Besitz der AllgäuWalserCard (Gästekarte) ist. Mit Gültigkeitsdauern von derzeit 4, 7 oder 14 Tagen sind diese auf Urlauber ausgelegt. Darüber hinaus gibt es zahlreiche linien- oder ortsbezogene Gästekartenregelungen. Für die einheimische Bevölkerung wird z.B. in Oberstdorf eine Bürgerkarte angeboten.

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

Im Gebiet der Verkehrsgemeinschaft Oberallgäu können Einzel-, Tages- sowie 10er-Karten im Bus beim Fahrer erworben werden. In den Bahnverkaufsstellen oder an den Automaten der Deutschen Bahn ist nur der Erwerb der Tageskarte Bus & Bahn möglich. Die Urlaubskarten werden von vielen Beherbergungsbetrieben direkt sowie in den Gästeämtern im südlichen Oberallgäu auf die AllgäuWalserCard gebucht. Auch ein Kauf im Bus (bei gültiger AllgäuWalserCard) ist möglich.

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

3.6 Organisation

Der kreisfreien Stadt Kempten und dem Landkreis Oberallgäu ist gemäß Art. 8 (1) Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) die Planung, Organisation und Sicherstellung des allgemeinen ÖPNV (straßengebundener ÖPNV) als freiwillige Aufgabe im eigenen Wirkungsbereich 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.

Für die Organisation des ÖPNV im nördlichen Teil des Landkreises Oberallgäu (Regionalverkehrslinien und Stadtverkehrslinien Kempten) ist die Mobilitätsgesellschaft für den Nahverkehr im Allgäu (mona GmbH) zuständig, die im Jahr 2014 in Kempten gegründet wurde. Das Aufgabengebiet der mona GmbH umfasst den Ausbau und die Fortentwicklung eines bedarfsgerechten Linienverkehrs im Sinne des § 8 des Personenbeförderungsgesetzes. Ferner vermarktet die Gesellschaft den öffentlichen Personennahverkehr innerhalb des Verbundtarifgebiets und ist verantwortlich für die Weiterentwicklung des gemeinsamen Verbundtarifs und der gemeinsamen Beförderungsbedingungen.

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 Gesamtverkehrsaufkommen vor.

Für die Stadt Kempten wird ein ÖPNV-Anteil von 6 % am Wegeaufkommen des Einwohnerverkehrs im Gesamtbinnenverkehr ausgewiesen (vgl. Abbildung 4.1). Bei einer Wegehäufigkeit von 3,4 Wegen pro Person und Tag [32] ergeben sich für den ÖPNV somit ca. 13.700 Ortsveränderungen der Einwohner pro Tag.

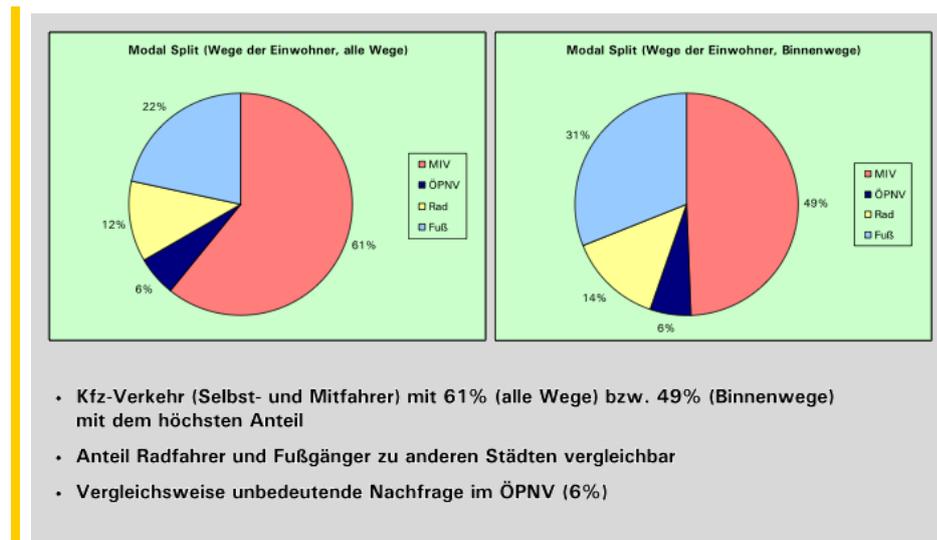


Abbildung 4.1: Modal Split in der Stadt Kempten [33]

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.

Eine wesentliche Einflussgröße auf die ÖPNV-Nachfrage stellt das ÖPNV-Angebot dar. Im Nahverkehrsraum ist die Betriebsleistung nach erheblichen Steigerungen zwischen 1995 und 2007 seit 2010 annähernd konstant (vgl. Abbildung 4.2).

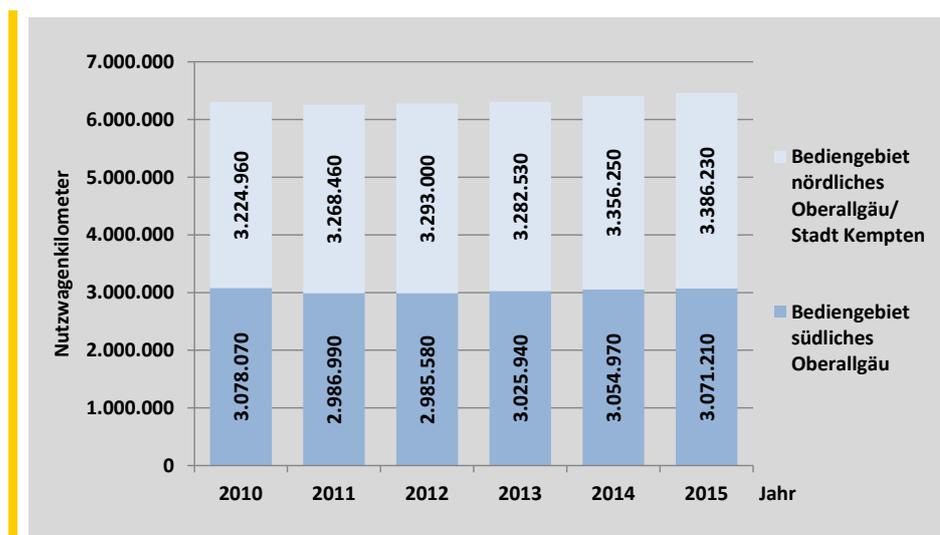


Abbildung 4.2: Entwicklung Betriebsleistung im Nahverkehrsraum

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 Entwicklungstendenzen 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

Verkehrsnachfrage im ÖPNV

Kempten von 562 Pkw/1.000 Einwohnern einstellen (siehe Abbildung 4.3 und Abbildung 4.4).

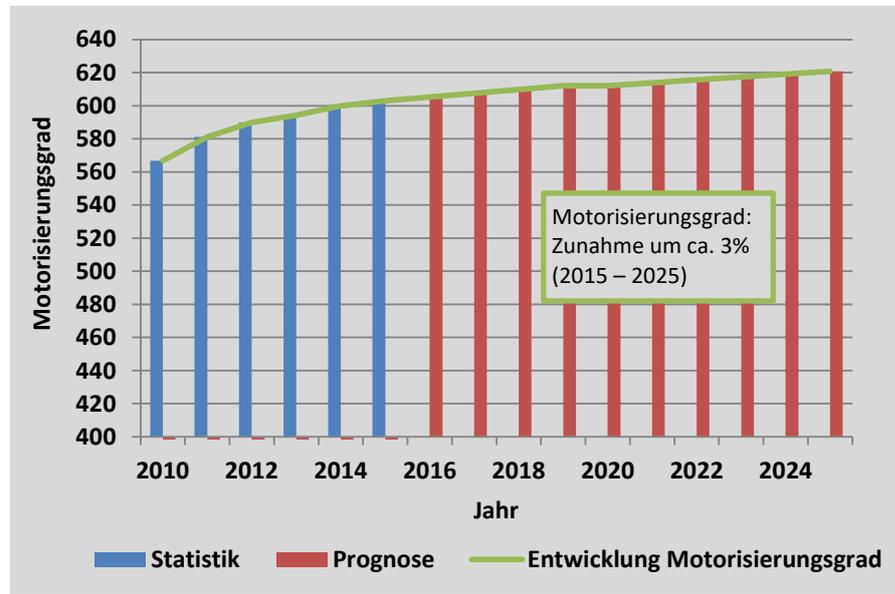


Abbildung 4.3: Entwicklung Motorisierungsgrad im Landkreis Oberallgäu

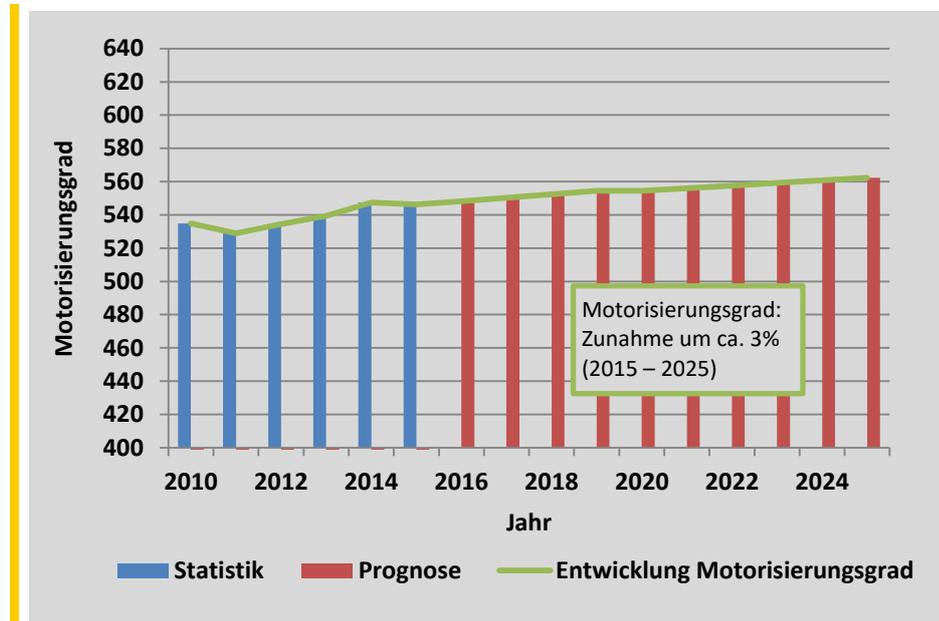


Abbildung 4.4: Entwicklung des Motorisierungsgrads in der Stadt Kempten

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.

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

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 Nahverkehrsraum basiert auf den in Abschnitt 1.5 dargelegten verkehrspolitischen 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 Nahverkehrsraum unter den Prämissen des Fahrgastnutzens und der Finanzierbarkeit nachhaltig zu optimieren und weiterzuentwickeln.

Das ÖPNV-Angebot ist grundsätzlich von den Verkehrsunternehmen eigenwirtschaftlich zu erbringen, d. h. die damit verbundenen Aufwendungen werden durch Fahrgelderlöse und staatliche Ausgleichsleistungen (SGB und §45 PBefG) gedeckt. Eine Finanzierung gemeinwirtschaftlicher Verkehre durch die öffentliche Hand sollte dabei nur ausnahmsweise zum Zuge kommen, wenn gewünschte Verbesserungsmaßnahmen über eine ausreichende Verkehrsbedienung hinausgehen und nicht durch Einnahmen gedeckt sind.

Die Zielvorgaben orientieren sich

- ▶ an den Vorgaben des Nahverkehrsplanes 2010,
- ▶ an den Entwicklungen, insbesondere den verkehrlichen Entwicklungen, im Nahverkehrsraum seit 2010,
- ▶ an geänderten rechtlichen Rahmenbedingungen und
- ▶ an politischen Entscheidungen mit Auswirkung auf den Nahverkehrsraum.

Rahmenkonzeption

Leistungsangebot (L)	Information/Marketing/Vertrieb (M)	Infrastruktur (I)
1 Fortschreibung der hierarchischen Gliederung des ÖPNV-Verkehrsnetzes	1 Ausbau bzw. Verbesserung der Fahrgastinformationswege	1 Anpassung der ÖPNV-Infrastruktur an demografische und strukturelle Entwicklungen
2 Ausweitung des Einsatzes flexibler Bedienungsformen in Zeiten und Räumen schwacher Nachfrage	2 Vereinheitlichung der Tarifgestaltung und attraktive Tarifangebote	2 Weiterentwicklung des rechnergestützten Betriebsleitsystems
3 Verbesserung der Anbindung touristischer Ziele und Freizeiteinrichtungen	3 Mobilitätszentrale für gesamten Nahverkehrsraum	3 Weiterentwicklung der dynamischen Fahrgastinformation
4 Optimierung der Umsteigeverbindungen Bus/Bus und Bahn/Bus	4 Kooperation mit benachbarten Aufgabenträgern	4 Schaffung eines einheitlichen Standards bei der Haltestellenausstattung inkl. Herstellung der Barrierefreiheit
5 Anpassung der Verkehre an demografische/ strukturelle Entwicklungen	5 Ausweitung elektronischer Verkaufsmedien auf gesamten Nahverkehrsraum	5 Sanierung bzw. Neubau von Busbahnhöfen inkl. Herstellung der Barrierefreiheit
6 Optimierung der ÖPNV-Schülerverkehre	6 Intensivierung der Zusammenarbeit der Busunternehmen im Nahverkehrsraum Oberallgäu/ Kempten	6 Anschlusssicherung für Umsteigeverbindungen Bus/Bus und Bahn/Bus
7 Beibehaltung bzw. Verbesserung der Anbindung an die benachbarten Nahverkehrsräume		7 Anpassung der Betriebshöfe an die ÖPNV-Entwicklung
8 Berücksichtigung der Anforderungen aus EG-VO 1370/2007		8 Schaffung einer Ladeinfrastruktur zur E-Mobilität
9 Berücksichtigung der Pendlerströme		

Tabelle 5.1: Zielvorgaben des Nahverkehrsplans

5.1 Netzkonzeption

Zur Gewährleistung einer möglichst flächendeckenden Versorgung der Bevölkerung des Landkreises Oberallgäu mit Angeboten des ÖPNV wurde die bereits bestehende hierarchische Gliederung des Liniennetzes auf Basis des bestehenden Angebotes, der Nachfrage im ÖPNV und im MIV sowie unter Berücksichtigung zukünftiger Entwicklungen weiterentwickelt.

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

Rahmenkonzeption

orientiert sich an den Entwicklungsachsen des Regionalplanes Allgäu und dient der Verbindung der Unter- und Kleinzentren mit den Mittel- und Oberzentren. Bedeutende Verbindungen zu benachbarten Verkehrsräumen sowie zwischen den Gemeinden des Stadt-Umland-Bereiches und der Stadt Kempten vervollständigen das Hauptnetz. Ergänzende Hauptnetzrelationen übernehmen die Hauptnetzfunktion in zeitlichen Bedienungslücken des ÖPNV bzw. SPNV.

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.

Durch die dem Freizeitnetz zugeordneten Linien werden touristische Ziele erschlossen. Die Nachfrage in diesem Bereich ist saisonal unterschiedlich. Darüber hinaus üben vor allem im südlichen Oberallgäu zahlreiche Linien des Haupt- und des Ergänzungsnetzes gleichzeitig die Funktion des Freizeitnetzes aus.

In Zeiten und Räumen geringer Nachfrage können im gesamten Verkehrsnetz bedarfsgesteuerte Systeme (z. B. Anrufsammeltaxi bzw. bedarfsabhängig flexible Gefäßgrößen) eingesetzt werden. Sie verkehren nur, wenn der Fahrtwunsch eines Kunden vorliegt. Außerdem werden nur die Haltestellen bedient, für die sich Ein- oder Aussteiger angemeldet haben. Durch die Einführung von Bedarfsverkehren darf gemäß §8 Absatz 2 PBefG [4] keine Konkurrenz zu bestehenden ÖPNV-Angeboten (Parallelbedienung) entstehen.

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.

Gemäß Entwurf der ÖPNV-Angebotskonzeption Kempten [34] wird das Streckennetz in Grund- und Ergänzungsachsen mit den entsprechenden Linienverkehren unterteilt (vgl. Abbildung 5.1). Zusätzlich gibt es ein Bedarfsverkehrsnetz für nachfrageschwache Zeiten und Räume.

Die Angebotsstandards hierfür sind im folgenden Abschnitt 5.2 erläutert.

Rahmenkonzeption

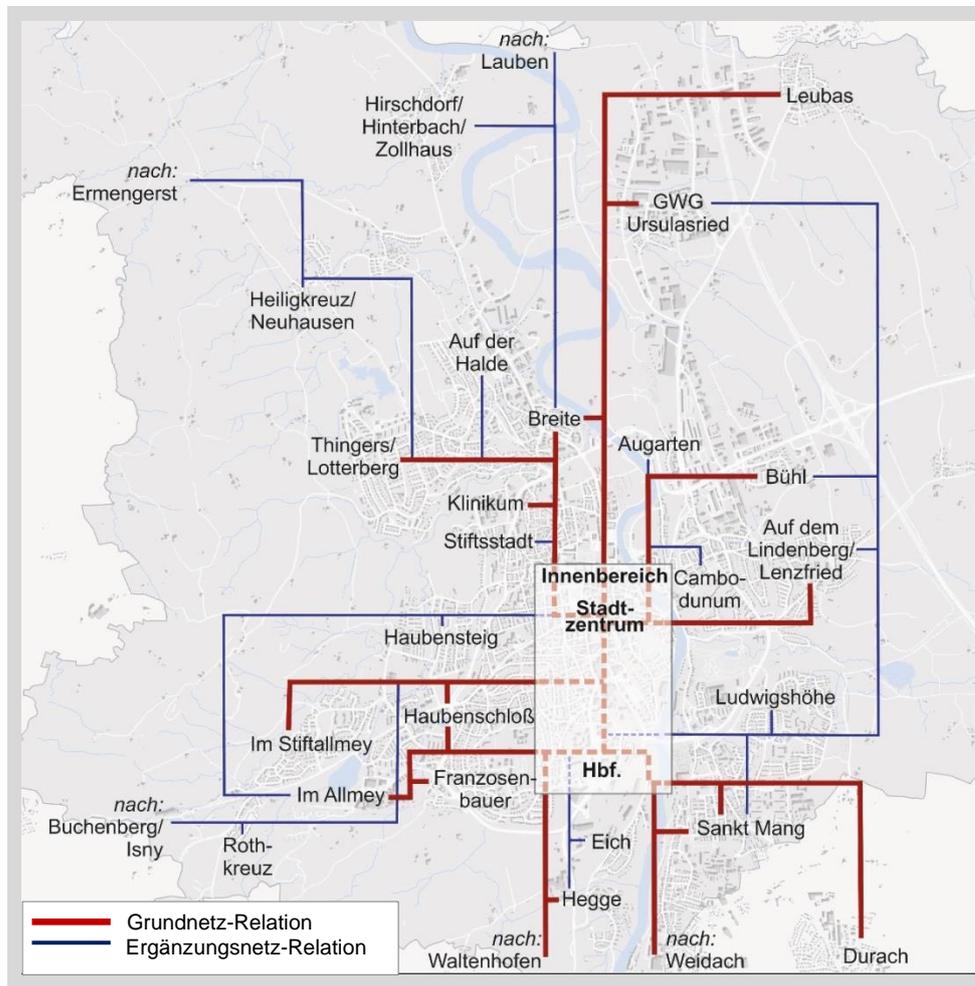


Abbildung 5.1: Hierarchische Gliederung ÖPNV-Relationen Stadt Kempten

5.2 Angebotsstandards

Die Bedienung des Verkehrsnetzes der Stadt Kempten und des Landkreises Oberallgäu wird nach Verkehrszeiten differenziert. Die Bedienzeiträume wurden bezogen auf Wochentage definiert und sind in Abbildung 3.2 (Abschnitt 3.1.3) dargestellt. Im Gültigkeitszeitraum des Nahverkehrsplanes ist eine Anpassung der Bedienzeiträume in Abhängigkeit der demographischen und der Nachfrageentwicklung möglich. Das betrifft insbesondere den Beginn und das Ende der Schwachverkehrszeit an allen Wochentagen und die Bemessung und zeitliche Lage der Nebenverkehrszeit an Wochenenden und Feiertagen.

Rahmenkonzeption

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.

Indikator	Grenzwert (Taktfolge in Minuten)		
	HVZ ³⁴	NVZ	SVZ
Kernzone	≤ 30	30	30
hohe Nutzungsdichte	≤ 30	30	60
niedrige Nutzungsdichte	≤ 60	60	Bedarfs- fahrten

Tabelle 5.2: Bedienungshäufigkeit Stadt Kempten

Im ländlichen Raum des Landkreises sind folgende Zielvorgaben zu realisieren:

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

Tabelle 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).

Indikator	Taktfolge in Minuten		
	HVZ ³⁵	NVZ	SVZ
Mittelzentren/Hauptnetzrelation	≤ 60	60	Bedarfsfahrten

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. Zugangshemmnisse sind abzubauen. Folgende Maßnahmen sind schrittweise umzusetzen:

³⁵ in der HVZ ist das Angebot der NVZ bedarfsgerecht zu verdichten

³⁶ Beispielsweise ist für den Fahrtzweck 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 Be- darfsverkehren (in Stadt und Region)

5.4 Qualitative Standards

Die Attraktivität des ÖPNV und somit seine Inanspruchnahme wird nicht nur durch die Quantität des Angebotes sondern auch durch dessen Quali- tät beeinflusst. Derzeit erfolgen die ÖPNV-Leistungen in der Stadt Kempten und dem Landkreis Oberallgäu auf unterschiedlichem Qualitäts- niveau. Um den ÖPNV auch weiterhin als sinnvolle Alternative zum MIV zu positionieren, ist das derzeitige Qualitätsniveau mindestens aufrechtzuer- halten bzw., darauf aufbauend, im Interesse der Fahrgäste weiterzu- entwickeln. Die jeweiligen konkreten Gegebenheiten sind hierbei zu berücksichtigen, das heißt für vergleichbare Gebiete ist eine vergleichbare Qualität vorzuhalten.

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

5.4.1 Barrierefreiheit

Gemäß Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sind im Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Men- schen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barriere- freiheit zu erreichen. Die genannte Frist gilt nicht, sofern im Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden.

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

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

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

Im Einzelnen sind folgende Bereiche barrierefrei zu gestalten:

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

Mit der Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit wird nicht nur dem gesetzgeberischen Anspruch der Umsetzung des Bayerischen Behindertengleichstellungsgesetzes (BayBGG) sowie der UN-Behindertenrechtskonvention Rechnung getragen, sondern auch mehr Komfort und Zugänglichkeit für alle Fahrgäste geschaffen.

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

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

Die wesentlichen Festlegungen von Qualitätsstandards unter Beachtung der schrittweisen Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV werden nachfolgend 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)

Rahmenkonzeption

- ▶ 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, Haltestellenname
- ▶ Informationstafel mit dem aktuellen Fahrplan
- ▶ Tarifinformationen, Liniennetzplan und Umgebungsstadtplan je nach Haltestellenfrequenz und Lage der Haltestelle
- ▶ Sitzgelegenheit und Witterungsschutz an allen wichtigen Bus- und Umsteigehaltestellen
- ▶ 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 EAÖ [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 Verkehrsinteresse
- ▶ 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 Grundausrüstung 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

Rahmenkonzeption

- ▶ 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 Fahrtzielanzeiger (Rollbandkasten oder elektronische Fahrtzielanzeige), welche dem Kunden von außen mindestens die Linie sowie das Fahrtziel 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.

Generell sollte bei der Neuanschaffung von Fahrzeugen auf Umweltstandards und deren Entwicklung geachtet werden (z. B. Einsatz emissionsarmer Busse). Im Stadtverkehr Kempten müssen Ersatzbeschaffungen von bestehenden Bussen der Abgasnorm Euro 6 genügen und Standardfahrzeuge mit drei Türen bzw. Gelenkbusse mit vier Türen ausgestattet sein.

Die Unternehmer haben auf die Sauberkeit 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 unwirtschaftliche Fahrzeugeinsätze zur Folge haben. Geeignete Maßnahmen für einen schrittweisen Abbau der Störquellen sind:

Rahmenkonzeption

- ▶ Realisierung der ÖPNV-Bevorrechtigung an ausgewählten signalregulierten 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 möglichst zu vermeiden. Das setzt eine frühzeitige Beteiligung der Verkehrsunternehmen bei den vorbereitenden Planungen der Verkehrsführung 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 leistungserbringenden Verkehrsunternehmen die Fahrplandaten ständig zu aktualisieren, bereitzuhalten und diese den überregionalen Fahrplanauskunftssystemen (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 Informationen (P+R, B+R)
- ▶ umfassender und kundenfreundlicher Internetauftritt inklusive elektronischer Fahrplanauskunft
- ▶ Betreiben einer telefonischen Fahrplan- und Tarifauskunft mit einheitlicher kostenfreier Rufnummer
- ▶ einheitlicher Haltestellenaushang mit Fahrplan, Tarifinformationen, Liniennetzplan und ggf. Umgebungsstadtplan
- ▶ Dynamische Fahrgastinformation (DFI) an wichtigen Verknüpfungspunkten bzw. hochfrequentierten Haltestellen
- ▶ akustische und optische Bordinformationssysteme in allen Fahrzeugen
- ▶ Liniennetzplan/ Linienband mit Haltestellennamen in den Fahrzeugen

Rahmenkonzeption

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 Fahrausweisverkaufsautomaten an wichtigen Verknüpfungspunkten bzw. hoch frequentierten Haltestellen
- ▶ mobile Fahrausweisverkaufsautomaten 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. Schülertarif, Seniorentarif, Jobticket)

Rahmenkonzeption

5.4.7 Anforderungen an das Fahr- und Servicepersonal

Das Auftreten des Personals ist ein wesentlicher Faktor für die Kundenwahrnehmung des Produktes ÖPNV. Das Verkehrsunternehmen 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 Mobilitätseinschränkungen zur Unterstützung der Barrierefreiheit
- ▶ Durchführung von Schulungen des Fahrpersonals zur Gewährleistung einer angemessenen Fahrweise (insbesondere hinsichtlich der Beachtung stehender Fahrgäste und von Rollstuhlfahrern sowie bei der Beförderung von Kinderwagen)
- ▶ regelmäßige Schulung für Mitarbeiter im Kundenservice

5.4.8 Zuverlässigkeit und Anschlussicherung

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

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

Der Takt und die Anschlussicherung an der ZUM sind zumindest im derzeitigen Rahmen zu gewährleisten, die Umsteigezeiten sind attraktiv zu gestalten.

Rahmenkonzeption

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 Problempunkten (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 Mobilitätseinschränkungen, den älteren Menschen und den Familien gerecht werden. Ergänzend zu den Festlegungen zur Herstellung der Barrierefreiheit im ÖPNV zum 01.01.2022, die u. a. den Fahrzeugeinsatz, den Ausbau der Zugangsstellen, die Fahrgastinformation und die Anforderungen an das Fahr- und Servicepersonal

Rahmenkonzeption

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

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

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

- ▶ Wettbewerbliches Verfahren (z. B. Genehmigungswettbewerb oder Ausschreibung)

Rahmenkonzeption

- ▶ 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 werden, 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 Maßnahmen zur Regelung des MIV, Fuß- und Radverkehrs auch Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots beinhaltet, bereits politisch beschlossen. Für den Teilbereich ÖPNV liegt darüber hinaus ein Detailkonzept vor, welches sich derzeit in der politischen Diskussion befindet. Das Verkehrskonzept 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-Angebotskonzept der Stadt Kempten und Verkehrskonzept des Landkreises Oberallgäu) abgestimmt und harmonisiert werden.

Die Steuerungsgruppe ist im Maßnahmenplan des vorliegenden Nahverkehrsplans 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.

Während für Linienkonzessionen, die vor Verabschiedung des Nahverkehrsplans 2018 verlängert wurden, die Festsetzungen des Nahverkehrsplans 2010 gelten, finden für die 2018 anstehenden Verlängerungen die Festsetzungen des Nahverkehrsplans 2018 Anwendung.

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-

Rahmenkonzeption

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 Linienkonzessionen notwendig. Auch die Fortschreibung des Nahverkehrsplans soll in einem kooperativen Erarbeitungsprozess 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 Verkehrsbedienung 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 Nahverkehrsgestaltung nach § 8 PBefG, indem verbundene Verkehrsleistungen

Rahmenkonzeption

auch genehmigungsrechtlich zusammengeführt werden können. Dies ermöglicht auch eine gesamtwirtschaftliche Bewertung verbundener Linienverkehre mit einem Ausgleich zwischen guten und schlechten Risiken. Dies ist insbesondere bei der Bemessung öffentlicher Ausgleichsverpflichtungen bedeutsam. Die Regelung führt weiter zu einem erleichterten und rationelleren Genehmigungsverfahren. Dies gilt auch für etwaige zwischen ÖPNV-Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen zu treffende Ausgleichsvereinbarungen“.

Eine Linienbündelung dient somit gleichermaßen sowohl qualitativen als auch wirtschaftlichen sowie administrativen Zielsetzungen: Das heißt, mit der Linienbündelung soll sichergestellt werden, dass mehrere Einzellinien im Interesse einer ausreichenden Verkehrsbedienung, einer wirtschaftlichen Gesamtproduktion (für einen möglichst geringen Ausgleichsbedarf) sowie einer Optimierung des Genehmigungs- und Vergabeaufwands im Rahmen eines einheitlichen Erteilungsverfahrens zusammengefasst werden können.

Die Bündelung nach § 9 Abs. 2 PBefG ist somit eine Ermessensentscheidung des Aufgabenträgers. Dieser hat abzuwägen zwischen den Gesichtspunkten, die für eine Linienbündelung sprechen und denen, die die Genehmigung einzelner Linien favorisieren. Im Ergebnis ist diejenige Lösung zu wählen, die den öffentlichen Verkehrsinteressen im Sinne des PBefG eher entspricht. Unter dem Gesichtspunkt einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung, insbesondere der Belastung der Allgemeinheit mit Kosten, ist es dabei zulässig, gemeinwirtschaftliche mit eigenwirtschaftlichen Verkehrslinien zu bündeln. Es gilt insbesondere, „Rosinenpickerei“ zu vermeiden, die zu höheren Kosten für die Allgemeinheit führt (vgl. dazu auch ausdrücklich § 13 Abs. 2 Nr. 3 Buchstabe d) PBefG). Es ist aber auch zu berücksichtigen, dass durch die Einbeziehung eigenwirtschaftlicher Linien in unternehmerische Interessen eingegriffen wird. Somit ist in der Entscheidung über die Bündelung zwischen den Einzelinteressen und denen der Allgemeinheit abzuwägen.

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 PBefG 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);

Rahmenkonzeption

- ▶ administrative Umsetzbarkeit – Ein Linienbündelungskonzept soll ferner 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 gewährleisten.

Umfang der Linienbündelung

Das zukünftige Linienbündel „Stadtbus Kempten“ wird sich unter Berücksichtigung der vorgenannten Voraussetzungen einerseits aus dem bislang bereits durch einen Verkehrsunternehmer gemeinwirtschaftlich bedienten Stadtbusverkehr sowie andererseits aus den bislang eigenwirtschaftlichen Linien „21“ (ZUM - St. Mang - Breslauer Str. - Duracher Str.) und „32“ (ZUM - Lenzfried) zusammensetzen.

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.

Der Stadtbusverkehr startete bereits im Jahre 1995 und ist seitdem in der Öffentlichkeit unter der Marke „Stadtbus“ bekannt. Er bedient überwiegend die städtischen Bereiche und ist durch seine zeitliche Taktung auf Umsteigebeziehungen zwischen den verschiedenen Stadtteilen Kemptens ausgelegt. Er wurde dabei aus wirtschaftlichen und administrativen Gründen stets nur von einem Verkehrsunternehmer als zusammenhängende gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistung betrieben. Die Linien „21“ und „32“ bedienen ebenfalls das Stadtgebiet; sie sollen deshalb im öffentlichen Verkehrsinteresse in Zukunft die gleichen Qualitätsmerkmale aufweisen, wie der „Stadtbus“.

Der Umfang des zukünftigen Linienbündels „Stadtbus Kempten“ ist in nachfolgender Tabelle aufgeführt. Die Erteilung der Genehmigung der Linienverkehre soll sich in Zukunft auf das hiermit definierte Linienbündel beziehen.

Rahmenkonzeption

Linie	Linienweg
1	Auf der Halde-ZUM-Ostbahnhof
2	Stadtweiher-ZUM-Auf dem Bühl
3	Rauns-Lanzen-Hegge-ZUM-Fenepark-Leubas
4	ZUM-Immenstädter Str.-Hbf-Rauns
5	Thingers-ZUM-Eich-Hegge-Waltenhofen
6	ZUM-Hbf-Franzosenbauer-Stadtweiher-Sportpark
7	Klinik R.-Weixler-ZUM-CamboMare-Stiftallmey
8	Thingers-Mariabergerstr.-Rottachstr.-ZUM-Hbf
9	ZUM-Haubensteig-Göhlenbach-Jakobwiese
10	HBf-ZUM-Hirschdorf-Lauben
21	ZUM-St.Mang-Duracher Str.
32	ZUM-Lenzfried
100	Waltenhofen-Eich-Hbf-ZUM-Halde-Thingers
200	Müllheizkraftwerk-Bühl-ZUM-Stiftallmey
300	Lauben-Hirschdorf-Oberwang-Friedhof-ZUM
400	Klinik R.-Weixler-ZUM-Hbf-Stadtweiher

Tabelle 5.5: Zukünftiges Linienbündel „Stadtbus Kempten“

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

1. Zeitfahrausweise werden im Nahverkehrsraum Kempten auf Basis eines Chipkartensystems ausgestellt. Bei Zustieg in den Bus müssen diese Chipkarten am Fahrerarbeitsplatz „entwertet“ werden. In den Stadtbussen sind zusätzlich bei Solobussen je zwei und bei Gelenkbussen je drei Entwerter angebracht. D.h., die Fahrgäste „entwerten“ ihre Chipkarten in großem Umfang an den vorgehaltenen Entwertern und nicht am Fahrerarbeitsplatz. Dies ermöglicht ein

Rahmenkonzeption

- zügiges Einsteigen in die Stadtbusse, wodurch die Reisezeit entsprechend reduziert werden kann.
2. Die Stadtbusse halten eine einheitliche Haltestellenansage und Haltestellenanzeiger bereit. Die Haltestellenanzeiger zeigen dem Fahrgast die nächste und die folgenden drei Haltestellen an. Dadurch können die Fahrgäste den Linienverlauf beobachten und sich rechtzeitig auf den Ausstieg vorbereiten.
 3. Die genannten Stadtbuslinien werden mithilfe eines rechnergestützten Betriebsleitsystems von einer Verkehrsleitstelle aus gesteuert.
 4. Um die elektronische Fahrgastauskunft auf Basis der Ist-Zeit sicherzustellen werden bei Umleitungen sogenannte „Baustellenfahrpläne“ erstellt.
 5. Der Betriebshof für die Stadtbusse befindet sich in zentraler Lage in Kempten und ist mit einer eigenen Werkstatt, Tankanlage und einer Waschanlage ausgestattet. Damit kann bei entsprechenden Störungen in kürzester Zeit ein Ersatzfahrzeug gestellt werden, bzw. notwendige Reparaturarbeiten kurzfristig bewerkstelligt werden.
 6. Die Busfahrer der Stadtbusse sind mit einheitlicher Dienstkleidung ausgestattet.
 7. Für die Stadtbusse wird eine regelmäßige Qualitätskontrolle durchgeführt.

Umsetzung des Linienbündelungskonzepts

1. Schritt des Bündelungskonzepts: Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten

Die Bildung eines Linienbündels setzt zunächst voraus, dass die Laufzeiten der einzelnen Genehmigungen für Linien eines künftigen Bündels harmonisiert sind oder werden. Maßstab für eine solche Harmonisierung sollen diejenigen Liniengenehmigungen sein, die auf den spätesten Zeitpunkt befristet sind. Im Übrigen sollen alle vorhandenen Linien des oben beschriebenen Bündels auf denjenigen Zeitpunkt begrenzt werden, der für die Neuvergabe des Stadtbusverkehrs im Rahmen des öffentlichen Dienstleistungsauftrags der Stadt Kempten geplant ist. Diese Neuvergabe ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt mit einer Wiederaufnahme des Betriebs am **01.12.2019** geplant.

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

Rahmenkonzeption

ergreifen, um eine Harmonisierung der Linien auf den vorgenannten Zeitpunkt zu ermöglichen.

2. Schritt des Bündelungskonzepts: Einheitliches Genehmigungsverfahren

Der von der Stadt Kempten mit dem kommunalen öffentlichen Dienstleistungsauftrag betraute Betreiber wird sodann die Liniengenehmigungen für das Linienbündel in einem einzigen Genehmigungsantrag beantragen. Die Genehmigungsbehörde soll, soweit zulässig, möglichst ein einheitliches Anhörungs- und Genehmigungsverfahren für alle beantragten Linien durchführen. Sie soll die Genehmigungen gebündelt mit der Verpflichtung zur Aufnahme der Betriebsleistung ab dem von der Stadt Kempten gewünschten Zeitpunkt (01.12.2019) und für die von der Stadt Kempten gewünschte Laufzeit (bis 30.06.2026) an die Betreiber erteilen. Gegebenenfalls wird die Stadt Kempten auch noch eine kürzere Laufzeit in ihrem öffentlichen Dienstleistungsauftrag vorsehen.

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 Stadtbusses Kempten traten bislang gegenüber dem Fahrgast als ein einheitliches und integriertes Verkehrssystem auf.

Der Betrieb des Stadtbusverkehrs erfordert auch in Zukunft aus Sicht der Fahrgäste eine übergreifende Planung und betriebliche Steuerung. Der Stadtbusverkehr muss daher im öffentlichen Verkehrsinteresse als ein abgestimmtes und miteinander vertaktetes Fahrplanangebot mit einheitlichen Informations- und Vertriebstechiken, also als einheitliche Gesamtleistung gegenüber dem Fahrgast angeboten werden können. Zugleich muss innerhalb dieser Gesamtleistung auch kurzfristig auf Störungen des Betriebsablaufs reagiert werden können. Ein solches Gesamtangebot kann somit weiterhin nur durch einen Betreiber bzw. Unternehmer im Sinne des PBefG gewährleistet werden.

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 Gesamleistungsangebot gegenüber dem Fahrgast tatsächlich nur aus einer Hand angeboten wird, muss sichergestellt sein, dass sämtliche Liniengenehmigungen des

Rahmenkonzeption

Stadtverkehrs auch personenbeförderungsrechtlich möglichst nur an einen Betreiber erteilt werden können. Ein Auseinanderfallen zwischen dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag und dem personenbeförderungsrechtlichen Linienbündel kann zu zahlreichen Problemen in der praktischen Umsetzung und sogar zur Diskriminierung einzelner Wettbewerber führen.

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).

Die Vergabe als Gesamtleistung stellt zudem einen zuverlässigen Betrieb sicher. Bei Störungen im Stadtbusverkehr kann schneller reagiert werden, um Ersatzverkehre zu organisieren oder den Verlauf von Buslinien bei Umleitungen kurzfristig zu ändern. Fahrpersonal kann flexibel eingesetzt werden, um störungsbedingte Kursausfälle zu minimieren.

Damit kann auch sichergestellt werden, dass das Verkehrsangebot innerhalb der geplanten Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrags im Bedarfsfall wesentlich effektiver weiterentwickelt werden kann als bei einem Betrieb durch mehrere, unabhängig voneinander agierende Unternehmen. Die gemeinsame Organisation im Rahmen des Linienbündels kommt letztendlich den Fahrgästen zugute, weil sie qualitätssteigernd wirkt.

4. Wirtschaftliche Zielsetzung

Durch die Bündelung der Linien einschließlich der beiden neuen „eigenwirtschaftlichen Linien „21“ und „32“ können einzelne Linien, deren Genehmigungen zur Neuerteilung oder Verlängerung anstehen, künftig nicht mehr isoliert von den anderen Linien des Bündels beantragt werden, sondern nur als integraler Bestandteil des Stadtbusverkehrs.

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

Rahmenkonzeption

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 dem 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

Generell soll der Stadtverkehr Kempten in Bezug auf Bedienzeiträume, Verkehrszeiten und Bedienungshäufigkeiten bestmöglich ausgestaltet und an das Anforderungsprofil angepasst werden. Hierzu steht ein ÖPNV-Angebotskonzept zur Verfügung, das von der Stadt Kempten als Rahmenplan beschlossen wurde. Die konkreten Maßnahmen werden voraussichtlich in einer Umsetzungsplanung bis Ende 2019 definiert.

Zur verbesserten kleinteiligen Erschließung nicht optimal erschlossener Stadtteile (z. B. Halde, Stiftsstadt, Auf dem Lindenberg-West, Rothkreuz, Heiligkreuz, Neuhausen) sind die vorhandenen ÖPNV-Angebote zu prüfen

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.

Des Weiteren sind Möglichkeiten zur Verbesserung der ÖPNV-Anbindung der Gewerbegebiete (z. B. Gewerbegebiete Bühl-Ost, Ursulasried) und der Nahversorgung (z. B. real-SB-Warenhaus Im Allmey, Sankt Mang, südliches Stadtzentrum) 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.

Ein weiteres Ziel besteht in der Verbesserung der Erreichbarkeit des Kemptener Hauptbahnhofes aus den Stadtteilen Kemptens sowie den Gemeinden des Umlands. Dafür sind direkte Fahrtmöglichkeiten aus Sankt Mang (mit Ludwigshöhe, Neudorf, Kottern), die eventuelle Einführung einer Tangentialverbindung im Kemptener Osten mit Anbindung an den Hauptbahnhof sowie direkte Fahrtmöglichkeiten vom bzw. zum Hauptbahnhof aus Durach und Hegge zu prüfen.

6.1.2 Regionales Hauptnetz

Die im Landkreis Oberallgäu auf den Linien des Hauptnetzes angebotenen Taktverkehre sind zu erhalten bzw. gemäß Rahmenkonzeption auszuweiten. Eine Berücksichtigung von Anschlüssen von bzw. zu anderen Busverbindungen und der Bahn oder auch durch die Ausrichtung von Fahrten auf Unterrichtszeiten ist anzustreben, verleiht jedoch der Herstellung eines regelmäßigen Takts eine hohe Komplexität und kann daher nicht immer vollständig umgesetzt werden.

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

Maßnahmenpaket

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. Halbtage) und eine Rückfahrt (2. Halbtage) 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. Halbtage) und eine Rückfahrt (2. Halbtage) durchzuführen, um die Bedienung und Erreichbarkeit der Orte Weitnau und Seltmans sicherzustellen
Mangels Nachfrage ist derzeit keine Verkehrsanbindung gegeben. Zur Realisierung des vorgenannten Zieles ist ein Verkehrsangebot mittels flexibler Bediensysteme (AST) vorzusehen.
- ▶ 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

Achse Kempten – Leutkirch durch die Ansiedlung von Center Parcs in Urlaub Rechnung getragen. Des Weiteren werden somit die Anforderungen hinsichtlich der verbesserten Anbindung des Nahverkehrsraumes an benachbarte Verkehrsräume erfüllt.

Anmerkung:

- ▶ am Sonntag mindestens eine Hinfahrt (1. Halbtage) und eine Rückfahrt (2. Halbtage) 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. Halbtage Rückfahrt in Richtung Kempten durchführen
 - ▶▶ an Samstagen/Sonntagen mindestens eine Hinfahrt (1. Halbtage) und eine Rückfahrt (2. Halbtage) 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. Halbtage Rückfahrt in Richtung Immenstadt durchführen
 - ▶▶ an Sonntagen mindestens eine Hinfahrt (1. Halbtage) und eine Rückfahrt (2. Halbtage) 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. Halbtage Rückfahrt in Richtung Immenstadt durchführen
 - ▶▶ an Sonntagen mindestens eine Hinfahrt (1. Halbtage) und eine Rückfahrt (2. Halbtage) durchführen

Maßnahmenpaket

- ▶ Einführung einzelner Fahrtenmöglichkeiten zwischen Kempten, Waltenhofen, Memhölz und Niedersonthofen (Linie 65)
Anmerkung:
 - ▶▶ an Samstagen am 2. Halbtage Rückfahrt in Richtung Waltenhofen/Kempten durchführen
 - ▶▶ an Sonntagen mindestens eine Hinfahrt (1. Halbtage) und eine Rückfahrt (2. Halbtage) 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 Ofterschwanger Ortsteils Oberzollbrücke verbessert werden kann.
- ▶ Zur Bedienung des bisher nicht vollständig erschlossenen Ortsteils Westenried von Wiggensbach sind die Straßenräume für Abbiege- und Wendemöglichkeiten herzurichten. Alternativ ist die Bedienung durch flexible Angebote (AST) zu prüfen.
- ▶ Zur verbesserten Erschließung des Ortsteils Wilhams ist die Lageanpassung einer Haltestelle zu prüfen.
- ▶ Weitere Maßnahmen beinhalten Angebotsverbesserungen im Umlandverkehr des Marktes Oberstaufen durch den Ausbau der Erreichbarkeit des Unterzentrums Oberstaufen aus den angrenzenden Gebieten des Landkreises Lindau und dem Bundesland Vorarlberg (A). Dazu ist die Kooperation mit den betreffenden Gebietskörperschaften auszubauen.
- ▶ Wünschenswert wäre ebenfalls die Ausweitung der Stadtverkehre Immenstadt und Sonthofen sowie des Ortsbusses Oberstdorf entsprechend der Bedienzeiten im Nahverkehrsplan. Dies kann durch den Einsatz flexibler Bedienangebote erzielt werden.
- ▶ Die Ausweitung der bestehenden Bedarfsverkehre (AST) jeweils in beiden Fahrtrichtungen ist zu prüfen.

Maßnahmenpaket

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 Anschlusssicherung an den Bahnhöfen oder wichtigen Umsteigestellen zu sichern.

Generell ist die Verbesserung der Verknüpfung von Stadtbus-, Regionalbus- und SPNV-Linien am Kemptener Hauptbahnhof zu prüfen.

Bedeutende touristische Ziele und Freizeiteinrichtungen sollen soweit möglich direkt vom ÖPNV angefahren werden. Dazu gehören z. B. Bergbahnen, Schwimmbäder, größere Übernachtungsbetriebe (Hotels, Ferienwohnanlagen, Campingplätze) oder auch Ausgangspunkte von Wanderungen oder Loipen.

Das ÖPNV-Angebot ist fortlaufend auf ggf. nötige Anpassungen an demografische und strukturelle Entwicklungen (z. B. bestehende bzw. geplante Gewerbe- und Wohngebiete) zu überprüfen und auf die Nachfrage auszurichten. Bestehende Arbeitsplatzschwerpunkte im Nahverkehrsraum und in den angrenzenden Gebieten sind zu berücksichtigen.

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 Verkehrsunternehmen, 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.

Maßnahmenpaket

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 Fahrplandaten 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.

Des Weiteren ist die bestehende Fahrplanauskunft der mona GmbH zu einem flächendeckenden, lückenlosen und verkehrsmittelübergreifenden Informationssystem für den gesamten Nahverkehrsraum weiter zu entwickeln. Eine Verlinkung zu allen Internetplattformen der Verkehrsunternehmen, der Stadtverwaltung Kempten, des Landratsamtes Oberallgäu, der Gemeinden sowie auf Tourismuseiten ist zu prüfen.

Maßnahmenpaket

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 Fahrtwünsche 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 werden sich in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen für eine aktive Öffentlichkeitsarbeit zur Erhöhung des Images des ÖPNV im Nahverkehrsraum einsetzen. Insbesondere sind neue Tarifangebote und Linienführungen zu bewerben. Dafür sind alle Informationskanäle (elektronische und Printmedien) einzubeziehen. Eine Unterweisung des Fahrpersonals bezüglich neuer Angebote hat zu erfolgen.

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

Verkaufsmedien 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 Stadtparks 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.

Maßnahmenpaket

Im Landkreis Oberallgäu ist die Umgestaltung der Busbahnhöfe Oberstdorf und Sonthofen zu modernen und funktionsfähigen Verknüpfungspunkten geplant. Hierbei sind auch Fahrradabstellanlagen, Kurzzeitparkplätze, P+R-Plätze und Taxistände zu berücksichtigen. So können in Kombination mit den Bahnhöfen attraktive Mobilitätsdrehscheiben entstehen. Dabei sind auch die Belange des Busfernverkehrs zu berücksichtigen. Darüber hinaus sollte bei einer Neu- bzw. Umgestaltung von bedeutenden Umsteigepunkten eine Ausstattung mit Toiletten vorgesehen werden.

6.3.2 Rechnergestütztes Betriebsleitsystem

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

Im Zusammenhang mit der Einführung von rechnergestützten Betriebsleitsystemen im Nahverkehrsraum sollen sukzessiv weitere dynamische Fahrgastinformationssysteme (DFI) eingeführt werden. Ziel ist dabei das Erreichen einer möglichst großen Flächendeckung. Durch die Anzeige von Echtzeitinformationen an den Haltestellen wird das Informationsangebot deutlich verbessert. Durch die gesteigerte Wahrnehmbarkeit des ÖPNV im Straßenbild können zusätzliche Fahrgäste gewonnen werden. Die Anordnung weiterer DFI-Anlagen an wichtigen Verknüpfungspunkten und Haltestellen ist zu konzipieren und schrittweise umzusetzen.

Darüber hinaus bieten die technischen Voraussetzungen des RBL die Möglichkeit zur Einführung und zum dauerhaften Betrieb einer Anschlusssicherung zwischen den Bussen bzw. zwischen Bus und Bahn. Vorzusehen ist die Anschlusssicherung vom Zug auf den Bus oder von Bus auf Bus an allen Schnittstellen mit hohem Fahrgastaufkommen.

Die Beeinflussung von Lichtsignalanlagen (LSA) mit dem Zweck der Beschleunigung des ÖPNV und damit der Steigerung der Attraktivität ist an wichtigen Straßenkreuzungen und -einemündungen möglichst zu installieren. Ein entsprechendes Konzept ist zu erarbeiten und schrittweise umzusetzen.

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

Maßnahmenpaket

Streckenabschnitten, wie z.B. den Zufahrtswegen zu den wichtigen ÖPNV-Knotenpunkten oder auch zu innenstadtnahen 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

Der ÖPNV nimmt als Mitglied des Umweltverbundes seit jeher eine Vorreiterrolle bei umwelt- und klimafreundlicher Mobilität ein. Derzeit verkehren im Nahverkehrsraum ausschließlich dieselbetriebene Stadt- und Regionalbusse. Vor dem Hintergrund einer klimafreundlichen und zukunftsorientierten Gestaltung der Mobilität wird der Einsatz von alternativen Antriebskonzepten eine immer größere Rolle spielen. Aktuell stellen elektrifizierte Mobilitätsangebote die praktikabelste Lösung hierfür dar. Die konsequente Förderung von elektrifizierten Mobilitätsangeboten im ÖPNV stellt für die Aufgabenträger im Nahverkehrsraum daher eine geeignete Möglichkeit dar, das Mobilitätsverhalten seiner Bürger aktiv und zukunftsorientiert mitzugestalten.

Dafür sind die konzeptionellen als auch die infrastrukturellen Voraussetzungen zu schaffen. Zur Einführung alternativer Antriebskonzepte sind in einem ersten Schritt im Rahmen einer Machbarkeitsstudie das gesamte Einsatzspektrum von Elektrobussen (Voll- und Gelegenheitslader) inklusive der erforderlichen Ladeinfrastruktur sowie die wirtschaftlichen Folgekosten zu betrachten. Hierbei sollten Synergieeffekte mit anderen Verkehrsarten (bspw. Nutzfahrzeuge) berücksichtigt werden, um ein einheitliches Ladeinfrastruktursystem zur Verfügung zu stellen.

Dies stellt die Entscheidungsgrundlage für ein nachgelagertes Umsetzungskonzept zur Einführung von Elektrobussystemen im Nahverkehrsraum sowohl für die Aufgabenträger als auch für die Verkehrsunternehmen dar.

Maßnahmenbewertung und zeitliche Einordnung

7 Maßnahmenbewertung und zeitliche Einordnung

Die im Nahverkehrsplan 2010 auf Basis der in der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern [8] angewandte Methodik zur Bewertung der Maßnahmen wird wiederum angewandt.

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

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

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

Durch Kombination der Urteile über Nutzen und Kosten wurden die einzelnen Maßnahmen mit Hilfe der nachfolgenden Beurteilungsmatrix (Tabelle 7.1: Beurteilungsmatrix) von 1 (bestes Nutzen-Kosten-Verhältnis) bis 5 (schlechtestes Nutzen-Kosten-Verhältnis) benotet.

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

Maßnahmenbewertung und zeitliche Einordnung

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

Tabelle 7.1: Beurteilungsmatrix

Anhand der vor dem Hintergrund der Kosten-Nutzen-Zusammenhänge sowie der Abhängigkeiten von Maßnahmen untereinander erfolgte 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

Maßnahmenbewertung und zeitliche Einordnung

Realisierung der verkehrlichen Ziele im Nahverkehrsraum in einem absehbaren 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

- [1] Regionaler Planungsverband Allgäu, Regionalplan der Region Allgäu (16), zuletzt geändert am 25. Juli 2017, Augsburg, 2007.
- [2] Europäische Union, Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates, Straßburg, 23.10.2007.
- [3] Bayerischer Landtag, Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 30.07.1996, letzte berücksichtigte Änderung: mehrfach geänd. (§ 1 Nr. 428 V v. 22.7.2014, 286), München, 2014.
- [4] Bundesministerium für Justiz und Verbraucherschutz, Personenbeförderungsgesetz, Berlin, 2016.
- [5] Vereinte Nationen, UN-Behindertenrechtskonvention, „Gesetz zu dem Übereinkommen der Vereinten Nationen vom 13. Dezember 2006 über die Rechte von Menschen mit Behinderungen“, 2009.
- [6] Bayerischer Landtag, Bayerisches Behindertengleichstellungsgesetz, München, 2014.
- [7] Bundesministerium für Justiz und Verbraucherschutz, Gesetz zur Regionalisierung des ÖPNV, Berlin, 2016.
- [8] Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technik, Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern, München, 1998.
- [9] Bayerische Staatsregierung, Landesentwicklungsprogramm Bayern, München, 2013.
- [10] Stadt Kempten (Allgäu), Landratsamt Oberallgäu, Nahverkehrsplan 2010 Nahverkehrsraum Oberallgäu/Kempten, Kempten (Allgäu), Landkreis Oberallgäu, 2010.
- [11] Landratsamt Ostallgäu, Stadt Kaufbeuren, Nahverkehrsplan für den regionalen Nahverkehrsraum Ostallgäu/Kaufbeuren, Landkreis Ostallgäu, Stadt Kaufbeuren, 2008.

Literaturverzeichnis

- [12] Landratsamt Lindau (Bodensee), Nahverkehrsplan für den Landkreis Lindau (Bodensee), Landkreis Lindau (Bodensee), 2011.
- [13] Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technik, Schienennahverkehrsplan Bayern 2003-2005, München, 2005.
- [14] Stadt Kempten (Allgäu), Mobilitätskonzept Kempten 2030 (Entwurf), Kempten (Allgäu), 2017.
- [15] Stadt Kempten (Allgäu), Angebotskonzeption ÖPNV Kempten (Entwurf), Kempten (Allgäu), 2017.
- [16] Stadt Kempten (Allgäu), Integriertes Stadtentwicklungskonzept Kempten, Kempten (Allgäu), 2014.
- [17] Stadt Kempten (Allgäu), Masterplan 100% Klimaschutz bis 2050 der Stadt Kempten, Stadt Kempten (Allgäu), 2013.
- [18] Stadt Sonthofen, Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept Sonthofen, Sonthofen, 2014.
- [19] Landratsamt Oberallgäu, Entwicklung eines ganzheitlichen Verkehrskonzepts für das Oberallgäu, Landkreis Oberallgäu, 2016.
- [20] Bayerische Staatsregierung, Entwurf zur Fortschreibung des Landesentwicklungsprogramms Bayern, München, 2016.
- [21] Bundesagentur für Arbeit, Beschäftigungsstatistik Bayern, Stichtag 30.06.2014, Nürnberg, 2016.
- [22] Bayerisches Landesamt für Statistik, Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2034, Demographisches Profil für den Landkreis Oberallgäu, 2015.
- [23] Bayerisches Landesamt für Statistik, Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2034, Demographisches Profil für die Kreisfreie Stadt Kempten (Allgäu), München, 2015.
- [24] Statistische Ämter des Bundes und der Länder, „Regionaldatenbank Deutschland, Berechnungsstand August 2015,“ [Online]. [Zugriff am 13 Januar 2017].
- [25] Bayerisches Landesamt für Statistik, Statistik kommunal 2015, Kreisfreie Stadt Kempten (Allgäu) 09 763, München, 2016.
- [26] Bayerisches Landesamt für Statistik, Statistik kommunal 2015,

Literaturverzeichnis

- Landkreis Oberallgäu 09 780, München, 2016.
- [27] Landratsamt Oberallgäu, Unternehmensstatistik, Sonthofen, 2015.
- [28] Landratsamt Oberallgäu, Statistik Schülerverteilung, Landkreis Oberallgäu, 2016.
- [29] Stadt Kempten (Allgäu), Amt für Wirtschaft und Stadtentwicklung, „Jahresbericht 2015,“ Kempten, 2016.
- [30] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Bundesverkehrswegeplan 2030, Berlin, 2016.
- [31] mona GmbH Mobilitätsgesellschaft für den Nahverkehr im Allgäu, „mona,“ 21. 10. 2015. [Online]. Available: <https://www.mona-allgaeu.de>. [Zugriff am 21. 10. 2015].
- [32] Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Mobilität in Deutschland, Bonn und Berlin, Februar 2010.
- [33] Modus Consult Ulm, Mobilitätskonzept 2030 für die Stadt Kempten, Kempten, 2015.
- [34] Stadt Kempten (Allgäu), Amt für Wirtschaft und Stadtentwicklung, Kraftfahrzeugbestand 2015, Kempten (Allgäu), 2016.
- [35] im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, „Szenarien der Mobilitätsentwicklung unter Berücksichtigung von Siedlungsstrukturen bis 2050, FE-Nr. 070.757/2004 (FOPS),“ Magdeburg, 2006.
- [36] Bundesministerium für Verkehr, Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr, 1975, zuletzt geändert 2015.
- [37] Deutsches Institut für Normung, DIN 18040 Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen, 2013.
- [38] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Köln, 2006.
- [39] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen, Köln, 2011.
- [40] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs, Köln, 2013.

Literaturverzeichnis