

## Maßnahmen

### Ö15 **Verbessertes ÖPNV-Angebot zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt**

#### Herausforderungen:

Neben der wichtigen Funktion im Rad- und Fußverkehr stellt die Achse zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt auch im ÖPNV eine der bedeutendsten Verbindungen in der Stadt dar. Das ÖPNV-Angebot zwischen Hauptbahnhof und ZUM wird derzeit von einer Vielzahl sich überlagernder Stadt- und Regionalverkehrslinien geleistet. Das derzeitige unregelmäßige ÖPNV-Angebot sowie die zum Teil störungsanfällige Route<sup>145</sup> stellen große Herausforderungen dar, welche es zu bewältigen gilt.

#### Ziel / Ansprüche:

Ziel ist die Herstellung einer attraktiven ÖPNV-Verbindung zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt, die im Vergleich zu einer direkten Erreichbarkeit der Innenstadt Kemptens aus dem Umland möglichst wenige zusätzliche Aufwände aufweist.

#### Beschreibung und Beurteilung:

Die Maßnahme befasst sich zum einen mit der Streckenführung des ÖPNV zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt. Zum anderen wird auch auf die zeitliche Organisation des ÖPNV-Angebotes eingegangen.

#### *Streckenführung (Ö15.1):*

Die Fahrzeit zwischen Hauptbahnhof und ZUM beträgt im derzeitigen Zustand (im ungestörten Fall) sechs Minuten – bei einer Strecke von 1,8 km. Bestandteil dieser Strecke sind jedoch sechs LSA-Anlagen. Nach erster Betrachtung erscheint im Bereich der Bahnhofstraße nicht der Abschnitt zwischen Schumacherring und August-Fischer-Platz, sondern der daran anschließende Abschnitt zwischen August-Fischer-Platz und Beethovenstraße aufgrund der hohen geschäftlichen Nutzung und der daraus resultierenden Wirkungen (Parkvorgänge, Lieferverkehr) störungsanfällig (siehe hierzu **Maßnahme V5**). Die Einordnung einer Busspur auf der Bahnhofstraße (im Bereich Forum Allgäu) ist nach Einschätzung der Verkehrsgutachter aufgrund des begrenzten Platzangebotes von insgesamt etwa

<sup>145</sup> Derzeit besonders zwischen Albert-Ott-Straße und Beethovenstraße

20 Metern (ohne Abbiegespuren) und den hohen Nutzungsansprüchen anderer Verkehrsteilnehmer nicht zielführend. Bei der Planung der LSA-Anlagen in diesem Abschnitt sollte jedoch auf eine entsprechende ÖPNV-Bevorrechtigung geachtet werden, um den ÖPNV zuverlässig und entsprechend der Örtlichkeiten beschleunigt (bspw. als Pulkführer) durch diesen Abschnitt fahren zu lassen (siehe **Maßnahme Ö18**).

Die Entwicklung einer ÖPNV-Trasse über die Wiesstraße stellt eine zu untersuchende Alternativvariante dar. Sie ist aufgrund des hohen Parkdrucks im Bereich des BSZ und nötiger baulichen Anpassungen bei der Einführung in die Bahnhofstraße am Knotenpunkt mit der Albert-Ott-Straße mit aufwendigen Anpassungen verbunden. Im Bereich der Hochschule Kempten würde eine Führung der Stadtbuslinien über die Wiesstraße eine schlechtere Erschließungswirkung zur Folge haben – ein zusätzlicher Fußweg über die Straße Fischerösch wäre notwendig. Hierzu sollte eine vertiefende Untersuchung erfolgen. Die Wiesstraße sollte als mögliche Achse für den Rad- und Fußverkehr im konzeptionellen Blickfeld bleiben (siehe **Maßnahme F3**).

Zu dem Thema Streckenführung und Verbesserung des Übergangs zwischen Bahn und Bus am Hauptbahnhof wird bereits eine Variantenuntersuchung von PTV<sup>146</sup> und TTK<sup>147</sup> durchgeführt. Innerhalb einer Machbarkeitsstudie für die Regionalbahn Allgäu werden verschiedene Führungsmöglichkeiten sowie Haltestellenanordnungen am Hauptbahnhof untersucht. Der Bearbeitungsbeginn war 2016. Bisher liegen noch keine finalen Ergebnisse vor.

*Zeitliche Gestaltung des ÖPNV-Angebotes (Ö15.2):*

Auch die zeitliche Abfolge des Busangebotes zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt soll mit einem regelmäßigen und dichten Takt optimiert werden (siehe Maßnahmen **Ö3** und **Ö5**). Im derzeitigen Zustand kommt es zu einer pulkartigen Befahrung der Bahnhofstraße durch die Busse. Dies ist nicht zuletzt mit dem für alle Stadtbuslinien bindenden ZUM-Treff sowie dem Parallelverkehr auf der Bahnhofstraße zu begründen, welcher die Busse zeitlich bündelt. In Konsequenz entstehen dadurch Bedienungslücken.

<sup>146</sup> Planung Transport Verkehr AG

<sup>147</sup> Transport Technologie-Consult Karlsruhe GmbH

## Maßnahmen

Zur besseren Erkennbarkeit für den Fahrgast ist das Fahrziel ZUM / Innenstadt prominent (bspw. durch Bezeichnung als „Shuttle“) am Fahrzeug und an der Haltestelle auszuweisen.

### Weitere Informationen:

Notwendiger Zeitvorlauf	Zuständigkeit	Abhängigkeiten
<ul style="list-style-type: none"><li>▶ Option Bahnhofstraße: Vorlauf für konkrete Planung erforderlich</li><li>▶ Option Wiesstraße: komplexe Planung bzw. Grunderwerb erforderlich</li></ul>	Stadt Kempten, mona GmbH	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ Wechselwirkungen: <b>V5, V6, V9.1, F3, Ö3, Ö5.3, Ö17, Ö18</b></li><li>▶ Die Maßnahme nimmt Bezug auf Ergebnisse des Angebotskonzeptes Kempten</li></ul>