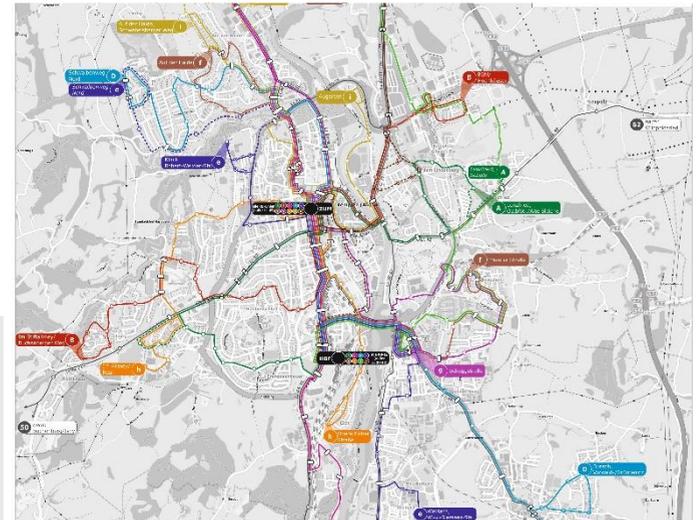


Vorbereitung der Umsetzung des ÖPNV-Angebotskonzepts Kempten

Sitzung des Ausschusses für Mobilität & Verkehr

Kempten (Allgäu), 26.07.2021



Agenda

- 1 Was wurde bereits im Hinblick auf das ÖPNV-Angebot beschlossen?
- 2 Details des ÖPNV-Angebotskonzepts
- 3 Diskussionspunkte
- 4 Blick in die Zukunft / weitere Schritte

1

Was wurde bereits im Hinblick auf das ÖPNV-Angebot beschlossen?

Ausgangslage / Städtevergleich

	Kempten 	Rosenheim 	Bayreuth 	Bamberg 	Schweinfurt 
Einwohner (ca.)	69.000	64.000	74.000	77.000	53.000
Stadtbus-Linien	12	11	13	18	> 15
Prägender Takt (HVZ)	30 min	30 min	auf Hauptlinien 20 min	auf Hauptlinien 15 min	auf Hauptlinien bis zu 10 min
Regulärer Bedienzeitraum Mo.–Fr. (ca.- Angaben)	5-20:30 Uhr	5–22 Uhr	5–23 Uhr	5–23:30 Uhr	5–24 Uhr

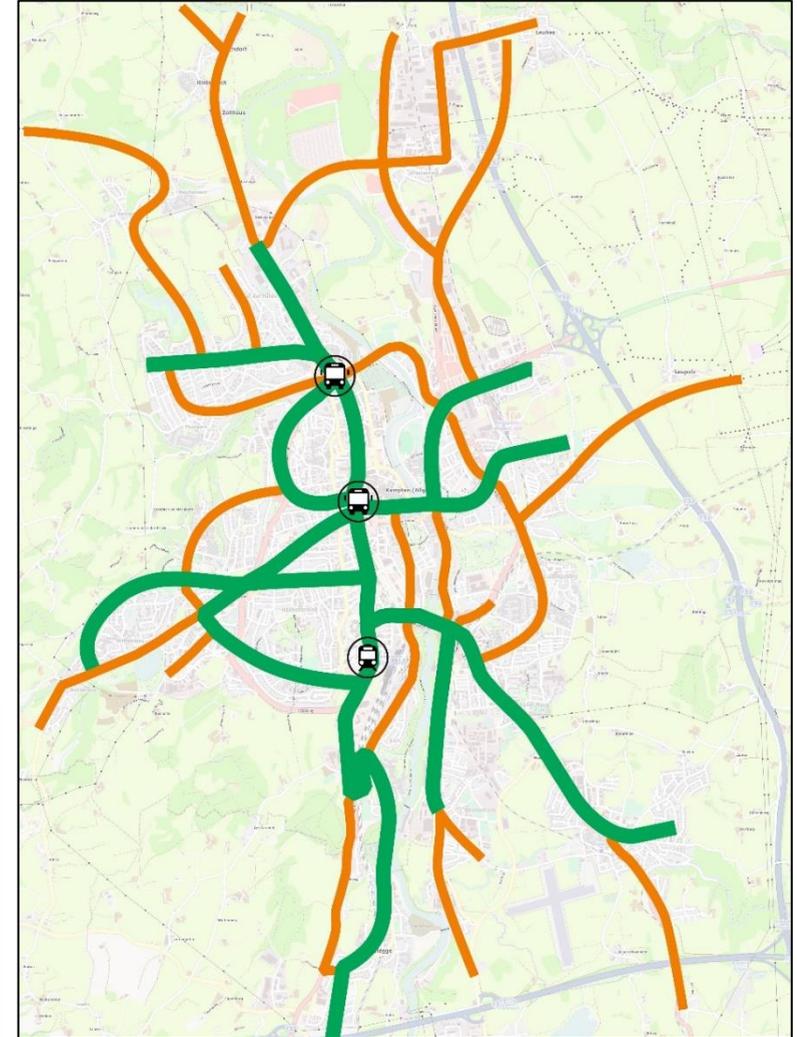
Leitziele ÖPNV im Mobilitätskonzept Kempten

1. Die **Reisezeiten** und **Umsteigezwänge** auf den Hauptstrecken sind zu **reduzieren**.
2. Die **Verknüpfung** der Stadtverkehrsangebote **mit dem Umland** zur Steigerung der Nutzerfreundlichkeit des ÖPNV-Gesamtsystems wird weiter vertieft.
3. Die **Umsteigebeziehungen** an der ZUM, am HBF, aber auch an anderen Umsteigehaltestellen werden weiter **verbessert**. Dies betrifft sowohl räumliche Beziehungen durch kurze und barrierefreie Wege als auch zeitliche Beziehungen durch **bestmögliche Anschlussbeziehungen**.
4. Der **Hauptbahnhof** wird mit dem ÖPNV umsteigefrei und schnell von möglichst vielen Siedlungsschwerpunkten Kemptens **erreichbar** sein.
5. Die **Benutzerfreundlichkeit** des ÖPNV in Kempten soll für derzeitige aber auch für zukünftige Fahrgäste **gesteigert** werden.
6. Zur Gewinnung neuer und zur Bindung derzeitiger Fahrgäste ist das **Image des ÖPNV** in der Stadt Kempten durch Nutzung zusätzlicher und innovativer Vermarktungswege zu **steigern**.
7. Das Fahrrad als Zubringer zur ÖPNV-Haltestelle wird durch den Ausbau von **Bike&Ride an Haltestellen** der Stadt Kempten gestärkt.
8. Die Netz- und Fahrplangestaltung soll **an den Bedürfnissen** aller Nutzergruppen ausgerichtet werden.

Achsenkonzept

Maßnahme Ö1 im Mobilitätskonzept

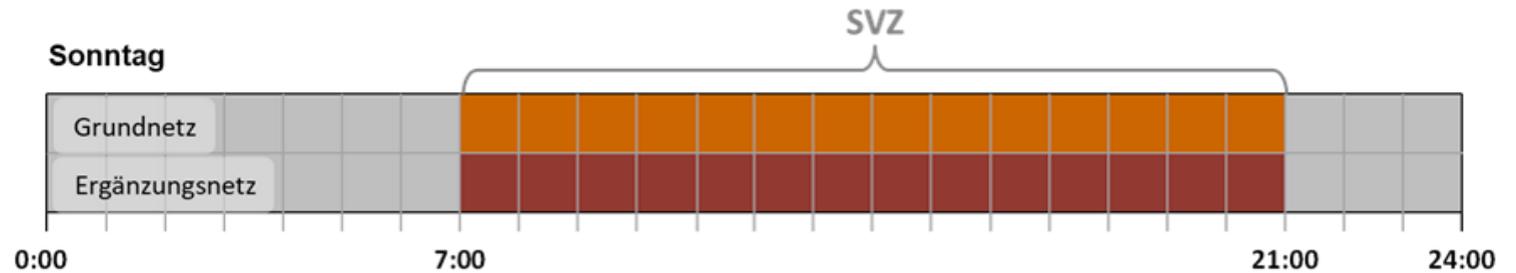
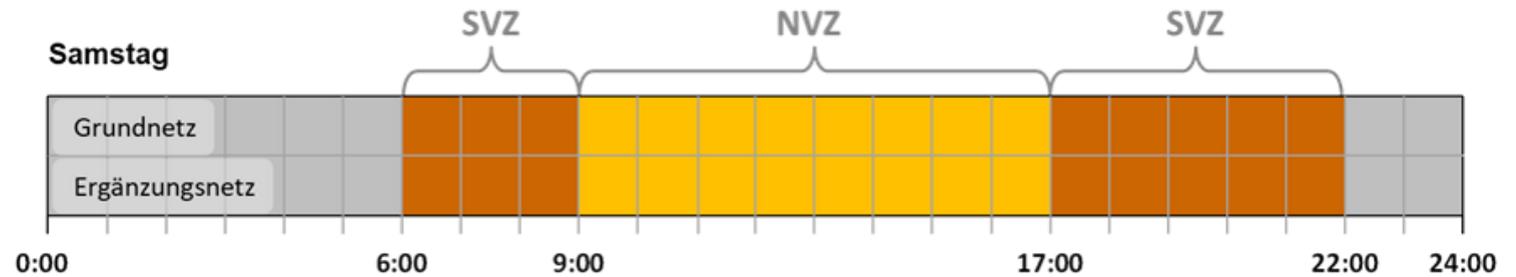
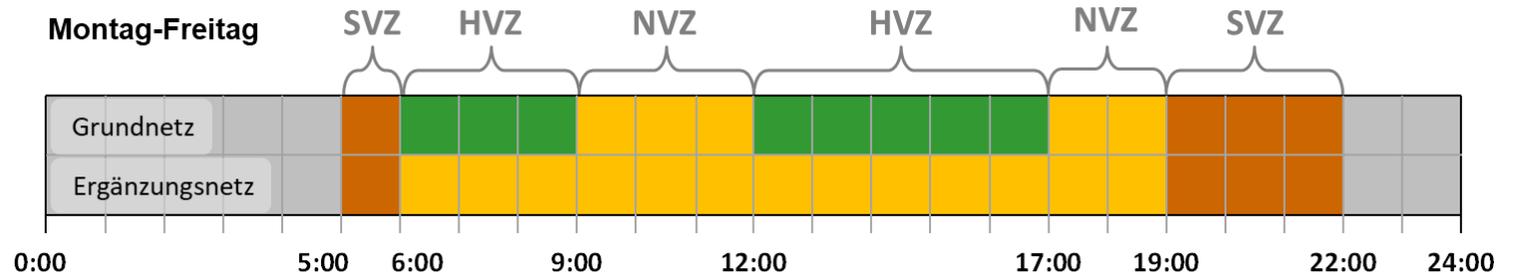
- » Busnetz wird künftig durch verkehrliche Achsen definiert, die – je nach Verkehrsaufkommen – als Grund- oder Ergänzungssachse bezeichnet werden
- » Achse \neq Linie!
Linien werden entlang bestimmter Achsen fahren und dementsprechend als Grund- oder Ergänzungslinie bezeichnet
 - » Achsen können von mehreren Linien befahren werden
- » Das neue Liniennetz soll mehr Direktverbindungen bieten
- » Hierarchische Gliederung als Rahmenkonzeption im Nahverkehrsplan 2018 für den Nahverkehrsraum Oberallgäu-Kempton (NVP) verankert



Taktverdichtung

Maßnahme Ö5 im Mobilitätskonzept

- 15-Minuten-Takt
- 30-Minuten-Takt
- 60-Minuten-Takt
- 120-Minuten-Takt
- Anrufsammeltaxi

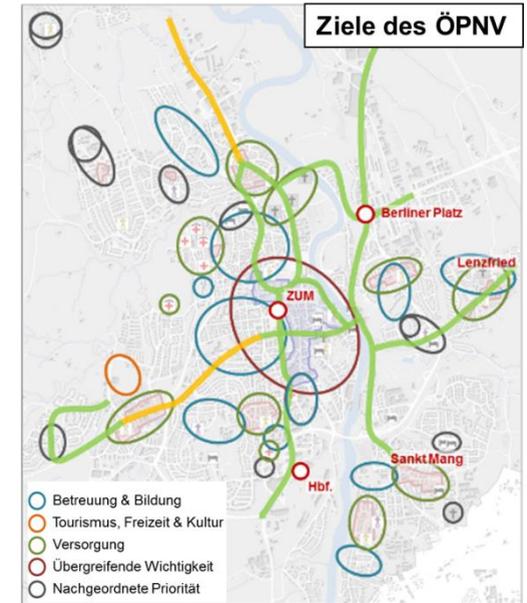
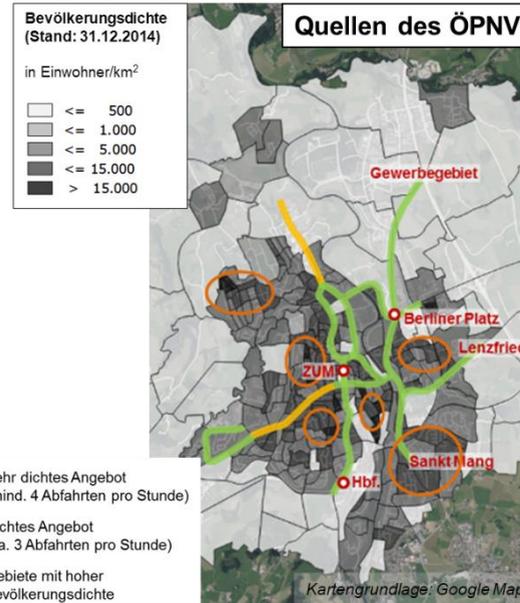


» Angebotsstandards (Bedienzeiten, Räumliche Erschließung, Bedienungshäufigkeit) im NVP verankert

Verbesserte Anbindung einzelner Stadtgebiete

Maßnahme Ö7 im Mobilitätskonzept

- » Optimierung der ÖPNV-Erreichbarkeit folgender Stadtgebiete:
 - » Ludwigshöhe
 - » Ludwigstraße
 - » Klinikum
 - » Haubensteig
 - » Rothkreuz
 - » Heiligkreuz / Neuhausen
 - » GWG Ursulasried
- » Neuerschließung folgender Bereiche:
 - » Augartenweg
 - » Stiftsstadt
 - » Archäologischer Park Cambodunum



Analysekarten im Rahmen des ÖPNV-Angebotskonzepts

Verankerung der Maßnahmen im NVP OA-KE:

- » Verbesserung der ÖPNV-Erschließung (Maßnahme 2)
- » Verbesserung der Anbindung Klinik/Bezirkskrankenhaus, Gewerbegebiete und touristische Ziele (Maßnahmen 3, 4, 28)
- » Berücksichtigung zukünftiger Stadtentwicklungen (M. 7)

Dezentrale Umstiegspunkte

Maßnahme Ö3 im Mobilitätskonzept /

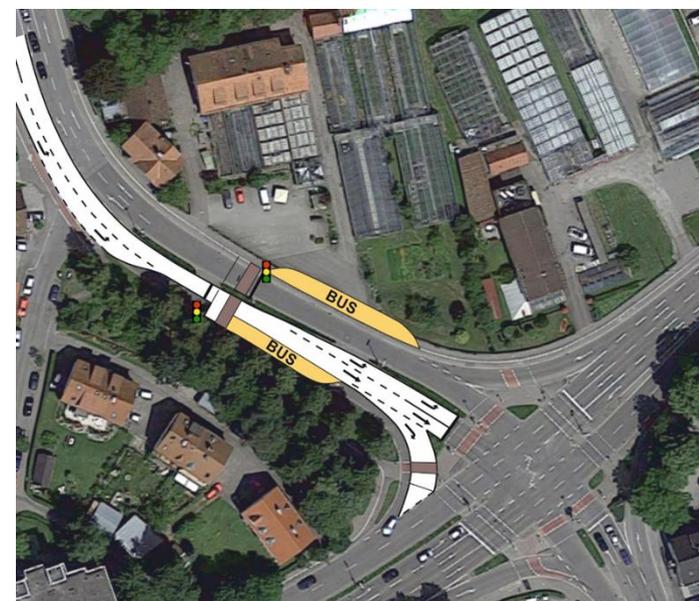
Maßnahmen 6, 8, 35, 51 im Nahverkehrsplan OA-KE Memminger Straße

Hauptbahnhof

- » Übergang Zug – Bus: Verbesserung durch 15-min-Takt im Grundnetz, abgestimmt mit ZUM-Treff
- » Übergang Bus – Bus: Übergänge Grund- / Ergänzungsnetz
- » Direkte Anbindung der folgenden Gebiete an den Hauptbahnhof:
 - » Klinikum
 - » Durach
 - » Ludwigshöhe
 - » Weidach
 - » Lenzfried
 - » Auf dem Lindenberg
 - » Leubas/GWG Ursulasried

- » Verknüpfungspunkt ermöglicht Übergang zwischen Thingers (Mariaberger Str. und Lotterbergstr.) und GWG Ursulasried sowie Klinikum

damalige Prinzipskizze am Henggeweg



Weiterentwicklung der ZUM als zentralen Bus-Knotenpunkt

Maßnahme Ö17 im Mobilitätskonzept

- » Empfehlung betrieblicher Rahmenbedingungen für die Gestaltung der ZUM:
 - » Entwicklung der Haltestelle in Nord-Süd-Richtung vorzugsweise im Bereich der Königstraße
 - » kompakte Haltestellenanlage mit übersichtlichen Umsteigebeziehungen
- » ZUM-Treff soll passend zu den wichtigsten Zügen am Hbf. stattfinden
 - » vor- bzw. nachgezogener Aufenthalt der Ergänzungsnetzlinien
- » Umgestaltung ZUM im Nahverkehrsplan OA-KE verankert (Maßnahme 50)

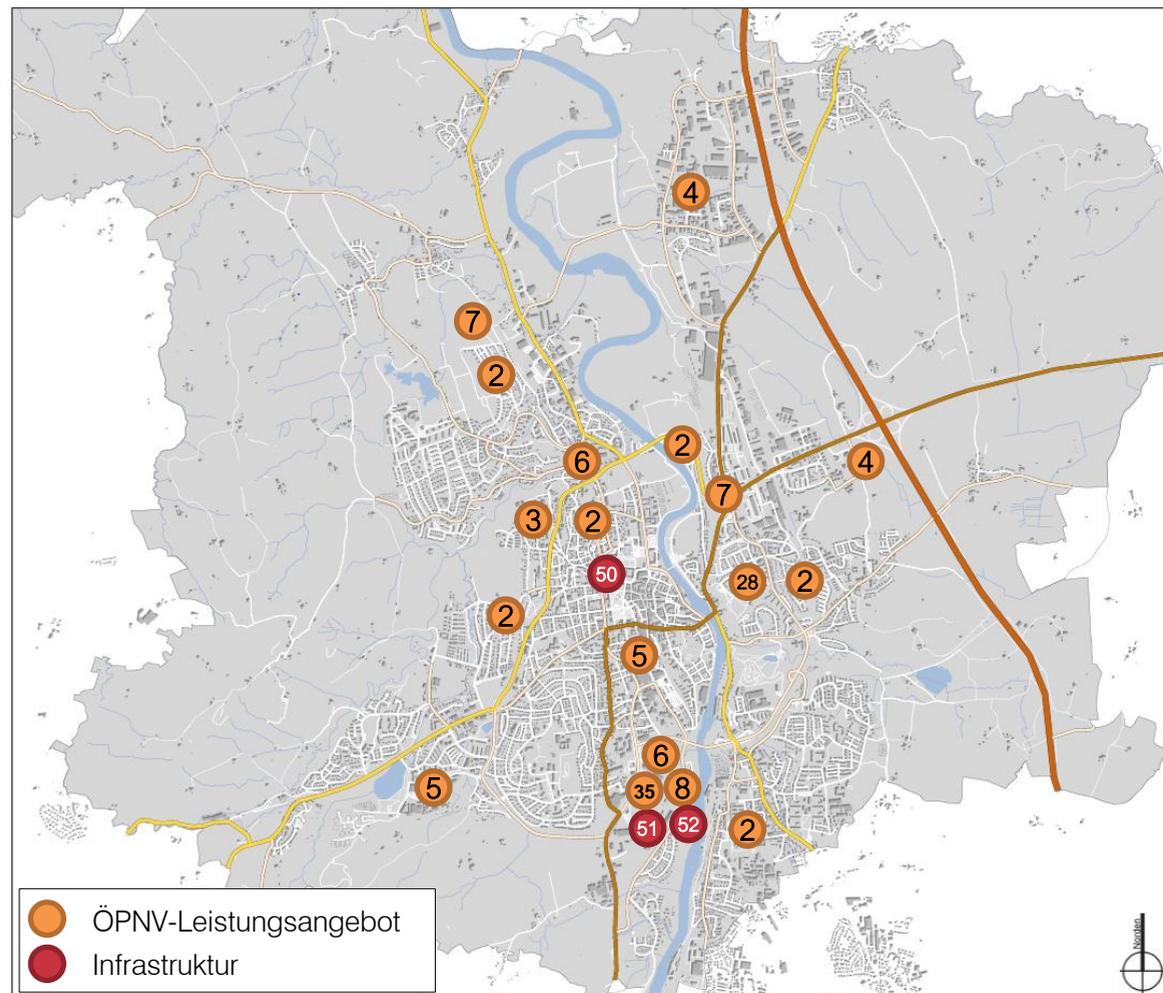


Nahverkehrsplan 2018

Auszug Maßnahmen

(Nummerierung gemäß Maßnahmenliste NVP)

- 1 Anpassung ÖPNV-Angebot der Stadt Kempten an das veränderte Anforderungsprofil (ÖPNV-Angebotskonzeption)
- 2 Verbesserung der ÖPNV-Erschließung
- 3 Verbesserung Anbindung Klinik/Bezirkskrankenhaus
- 4 Verbesserung Anbindung Gewerbegebiete
- 5 Verbesserung Anbindung Nahversorgung
- 6 Einplanung dezentraler Umsteigemöglichkeiten
- 7 Berücksichtigung zukünftiger Stadtentwicklungen
- 8 Verbesserung direkte Anbindung Hbf aus Stadtteilen und Gemeinden des Umlands
- 28 Anbindung touristischer Ziele
- 33 Ausweitung Bedarfsverkehre
- 35 Verbesserung Verknüpfung Hbf zwischen Stadtbus, Regionalbus, SPNV
- 50 Neuordnung Bussteige ZUM
- 51 Neuordnung Bahnhofsvorplatz Hbf mit Anlage von Abstellflächen von Bussen
- 52 Neubau Parkhaus Hbf mit P+R-Funktion

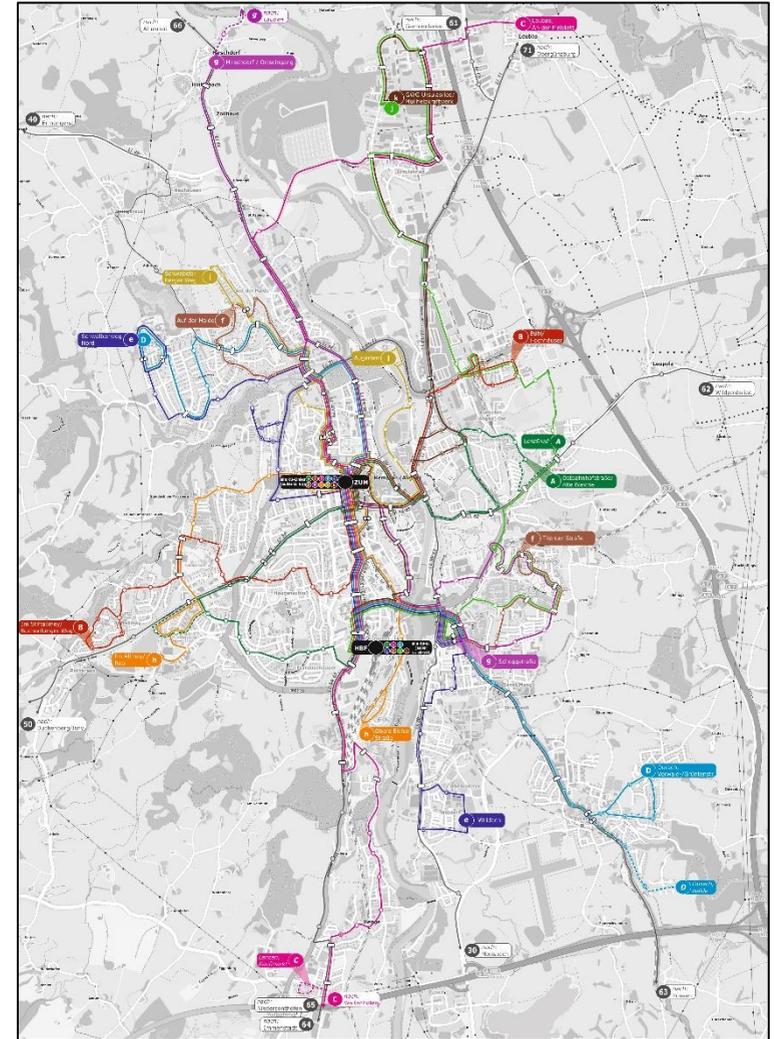


nur Darstellung verortbare Maßnahmen

Liniennetz des Angebotskonzepts

- » 4 Grundnetz-Linien (A–D)
 - » A: Lenzfried – Auf dem Lindenberg – ZUM – Lindauer Straße – Franzosenbauer – Hauptbahnhof
 - » B: Bühl – Kaufbeurer Straße – ZUM – Haubenschloss – Cambomare – Stiftallmey
 - » C: Leubas – GWG Ursulasried – Memminger Straße – ZUM – Bahnhofstraße – Hauptbahnhof – Waltenhofen
 - » D: Thingers – Lotterbergstraße – Rottachstraße – ZUM – Bahnhofstraße – Hauptbahnhof – Sankt Mang – Durach
- » 5 radiale Ergänzungsnetz-Linien (e, f, g, h, k)
- » 1 Quartiersbus-Linie (i)
- » 1 tangentielle Linie (j)

Linienbezeichnungen stellen Arbeitsbezeichnungen eines Arbeitsprozesses dar.



Anschlussgestaltung an der ZUM



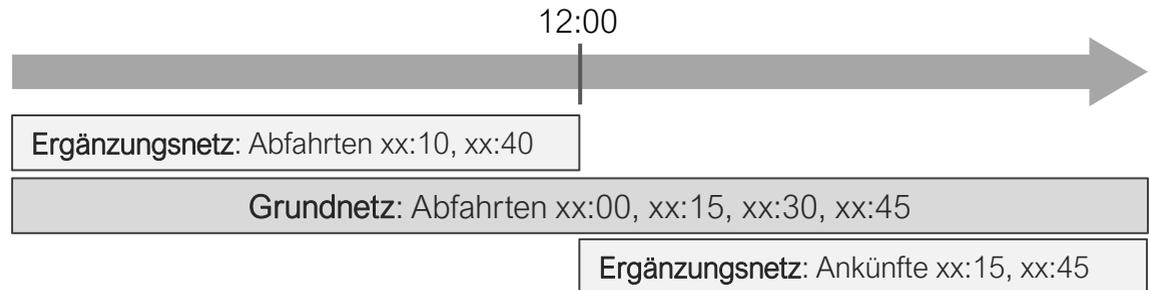
ZUM-Treff

- Findet zu den Minuten xx:15 und xx:45 statt
🔄 *passend zu den wichtigsten Zügen am Hbf.*



- 13:02 nach Memmingen
- 14:32 nach Kaufbeuren
- 14:35 nach Memmingen
- 11:31 aus Oberstdorf
- 13:26 aus Memmingen
- ...

- Vor- bzw. nachgezogener Aufenthalt der Ergänzungsnetzlinien
🔄 *passend zur avisierten Reduzierung der Anzahl Haltesteige*



Kostenschätzung - Entwicklungstendenzen

Betriebliche Eckdaten

Fahrplan-Kilometer/ Fahrplanzeit

Fahrplan-km/Jahr	Fahrplan-h/Jahr
ca. 2.258.800	ca. 151.200
<i>Ist-Zustand:</i>	
ca. 1.434.500	ca. 73.760

Rahmenbedingungen und Annahmen für Kostenschätzung

- *Eingangsgrößen:*
 - *finale Fahrplanentwürfe für Mo-Fr, Sa, So*
 - *Jahreshochrechnung für das Kalenderjahr 2018 (bayrische Feiertage)*
- *Wendezeiten vorerst nicht berücksichtigt (Optimierungspotential)*
- *bezieht sich auf die Linien im Stadtbusverkehr (A bis k)*

Nachfrageschätzung

Nachfragezuwachs
+ 15 bis 20 % ggü. dem Ist-Zustand

- *Zur Vorbereitung und Begleitung der Angebotsumsetzung empfiehlt sich die Erarbeitung und Umsetzung von Maßnahmen in den Bereichen*
 - *Marketing und Fahrgastinformation sowie*
 - *Tarif und Vertrieb*

3 Diskussionspunkte – Mögliche Handlungsansätze

Reduzierung der Busfahrten in der Innenstadt?

Belegung der ZUM

- » Anzahl der gleichzeitig sich aufhaltenden Linien im Angebotskonzept zur Spitze / zum ZUM-Treff ggü. heute in etwa gleich
- » Endhalt einiger Regionalbuslinien
- » weitläufige Anlage
- » dichter Takt bedeutet nicht mehr Busse zur selben Zeit, wohl aber häufigere Busfahrten durch die Innenstadt (außerhalb dieser Spitze)



Bussteigübersicht
ZUM Kempten
© mona GmbH

Reduzierung der Busfahrten in der Innenstadt?

Nicht zielführende Ansätze

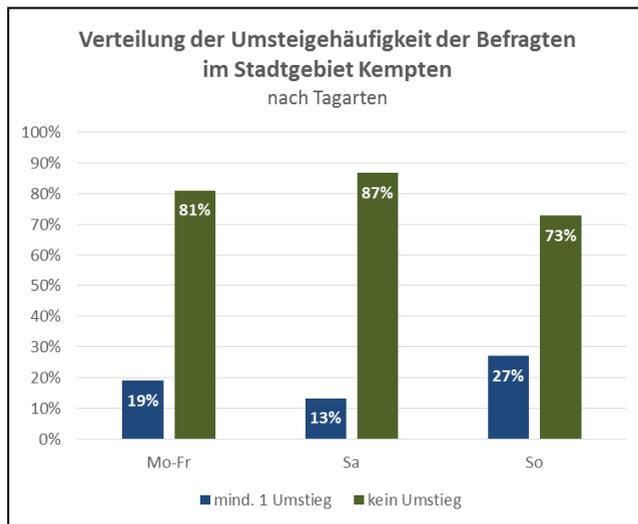
- » Aufgabe der ZUM und Bedienung durch dicht getakteten Innenstadt-Shuttle
 - » Erhöhung der Umsteigezwänge für die Fahrgäste und damit Reduzierung der Gesamtattraktivität des ÖPNV (siehe Nachfragebild im Zusammenhang mit Seilbahnuntersuchung)
- » Entwicklung eines „klassischen Busbahnhofes“
 - » Städtebauliche Ansprüche stehen dem entgegen
 - » Verhältnismäßigkeit fraglich

Wir empfehlen daher: → eher Alternativansatz

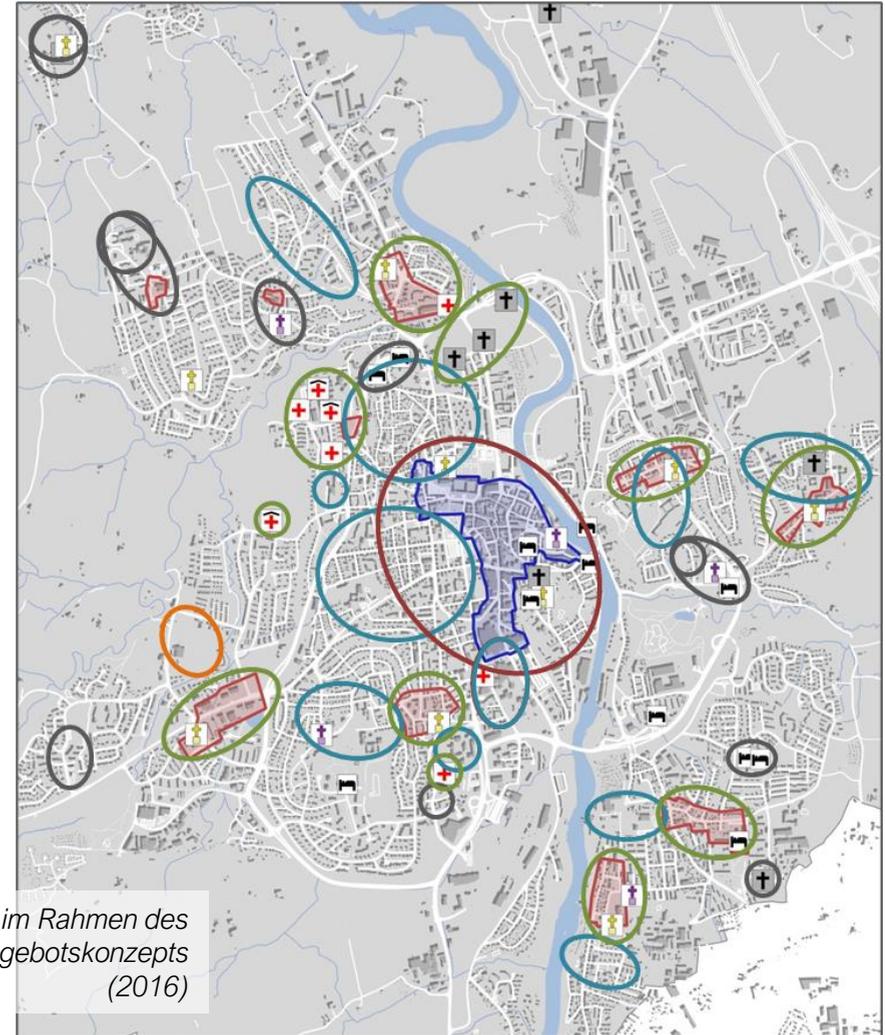
- » Aufweichung des „Rundum-Anschlusses“ → Einbettung des ZUM-Anschluss in eine Umgebung mit aufeinander abgestimmten Angeboten
- » Synchronisierung mit dem Regionalbusverkehr
- » konsequente Beschaffung von Bussen mit alternativen Antrieben (Lärm- und Schadstoffreduzierung)
- » Neuordnung der ZUM mit Augenmaß

Wäre nicht eine Ringlinie in Höhe des Stadtrings sinnvoll?

- » Großteil der wichtigen Quellen und Ziele liegt nicht am Stadtring
- » Ringlinie auf dem Stadtring hätte somit eher eine Verteilungsfunktion im Zusammenspiel mit anderen Buslinien
- » damit Erhöhung der Umsteigezwänge für die Fahrgäste und damit Reduzierung der Gesamtattraktivität des ÖPNV



Auswertung im Rahmen der ÖPNV-Erhebung 2016

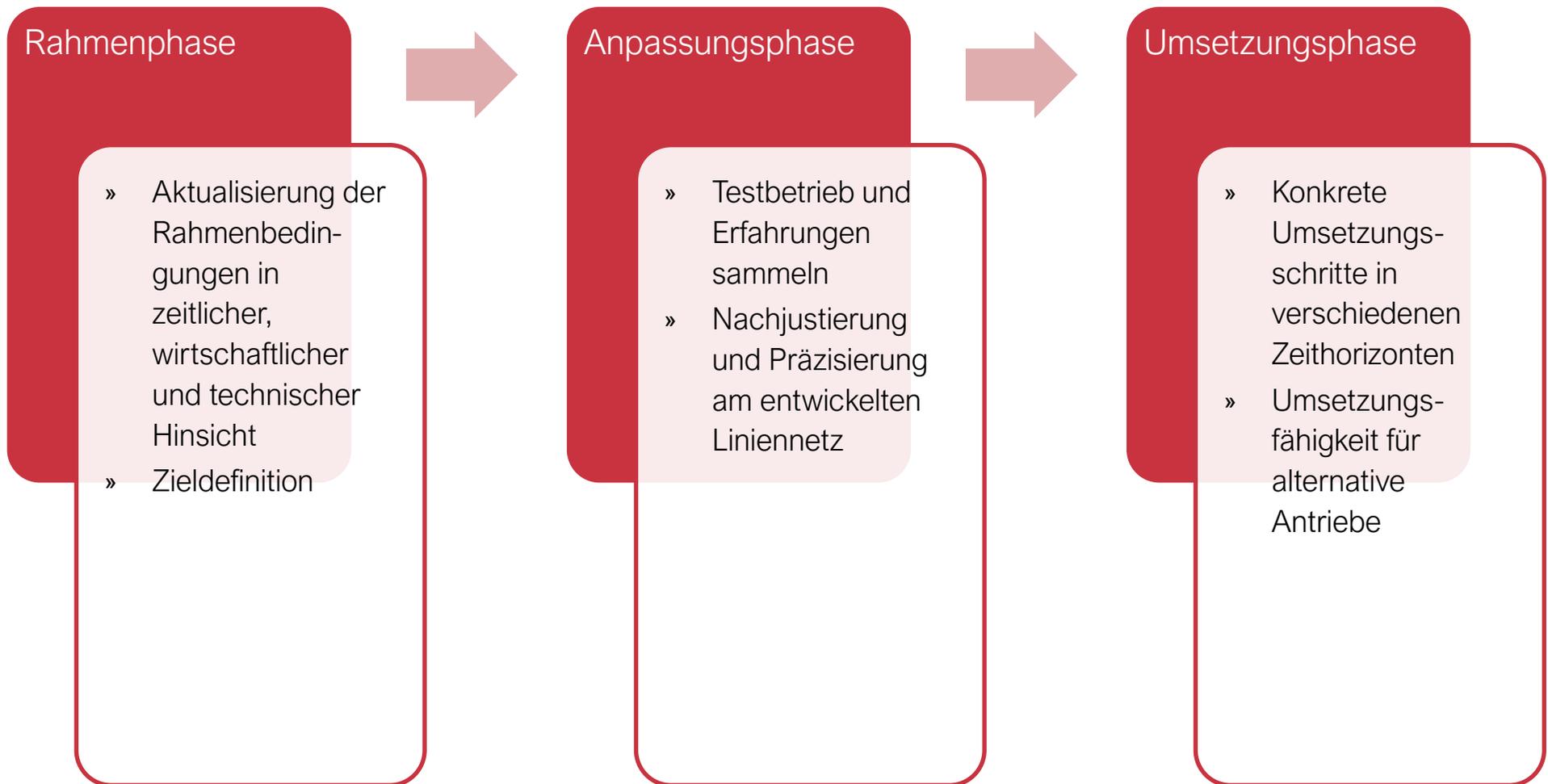


Analysekarte im Rahmen des ÖPNV-Angebotskonzepts (2016)

4

Blick in die Zukunft / weitere Schritte

Weitere Schritte – Vorbereitung der Umsetzung



Dipl. Ing.
Christoph Bochmann

Projektleiter
Verkehrsplanung

0351 48 23 130
c.bochmann@vcdb.de

Dipl. Ing.
Matthias Zöbisch

Bereichsleiter Planung

0351 48 23 118
m.zoebisch@vcdb.de