



Studie zur Ermittlung der Grundlagen einer Integration in einen Verkehrs- und Tarifverbund für die Landkreise Ostallgäu und Oberallgäu sowie die kreisfreien Städte Kempten und Kaufbeuren

Zwischenbericht Phase I

Auftraggeber/-in:

Stadt Kempten (Allgäu)
Rathausplatz 22
87435 Kempten

Auftragnehmer/-in:

PTV
Transport Consult GmbH
Stumpfstr. 1
76131 Karlsruhe

Im Unterauftrag

Rödl GmbH Rechtsanwaltsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Äußere Sulzbacher Straße 100
90491 Nürnberg

Dresden, den 13.04.2022

Dokumentinformationen

Kurztitel	Verbundstudie Allgäu
Auftraggeber/-in	Stadt Kempten (Allgäu) Rathausplatz 22 87435 Kempten (Allgäu)
Auftragnehmer/-in	PTV Transport Consult GmbH
Bearbeiter/-in	PTV: Hannah Gaiser, Henrik Heide, Simon Oelschläger, Alexander Pesch, Stefan Reisch Rödl & Partner: Jörg Niemann, Shirin Raske
zuletzt gespeichert	12.05.2022

Inhalt

1	Aufgabenstellung	4
2	Status quo und verkehrliche Sinnhaftigkeit einer Verbundintegration	5
3	Anlagen	19

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	SPNV-Linien im Untersuchungsgebiet	8
Tabelle 2:	nachfragestärkste ÖPNV-Relationen im Untersuchungsgebiet	13

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Schienenpersonennahverkehr im Allgäu und Umgebung	7
Abbildung 2:	verkehrliche Verflechtungen im Untersuchungsgebiet (Personenfahrten im ÖPNV, mittlerer Werktag 2015)	9
Abbildung 3:	verkehrliche Verflechtungen des Teilbereiches „Landkreis Oberallgäu und Stadt Kempten“ (Pkw-Verkehr und ÖPNV, mittlerer Werktag 2015)	10
Abbildung 4:	verkehrliche Verflechtungen des Teilbereiches „Landkreis Ostallgäu und Stadt Kaufbeuren“ (Pkw-Verkehr und ÖPNV, mittlerer Werktag 2015)	11
Abbildung 5:	Verkehrliche Verflechtungen zum Verkehrsverbund Mittelschwaben (Landesverkehrsmodell Bayern, mittlerer Werktag 2015, Pkw-Ströme ab 100 Fahrten)	16

1 Aufgabenstellung

Die Bayerische Staatsregierung hat sich zum Ziel gesetzt, den ÖPNV zu stärken und bayernweit flächendeckend leistungsfähige Verkehrs- und Tarifverbände aus Bus und Bahn zu schaffen. Um diese Ziele zu erreichen, führte der Freistaat am 08.11.2019 Fördereckpunkte ein, die an erster Stelle die Bezuschussung von vorbereitenden Grundlagenstudien vorsehen. Die Landkreise Oberallgäu und Ostallgäu sowie die kreisfreien Städte Kempten und Kaufbeuren möchten diese Möglichkeit des Freistaats wahrnehmen und die verkehrliche und wirtschaftliche Sinnhaftigkeit einer Integration des Bahn- und Busverkehrs in einen Verkehrs- und Tarifverbund überprüfen lassen.

Im Rahmen der Studie soll im ersten Schritt ergebnisoffen eine verkehrlich sinnvolle Möglichkeit der Verbundintegration für die beteiligten Landkreise und kreisfreien Städte aufgezeigt werden. Dazu sind die Fragen des Fragenblocks I der Fördereckpunkte zu beantworten.

Auf diesem aufgezeigten Lösungsraum aufbauend, soll im zweiten Teil der Studie die Konzeption der Verbundintegration erarbeitet werden, sofern die beteiligten Landkreise und kreisfreien Städte sich für eine Fortführung der Studie entscheiden. Damit verbunden ist die Beantwortung der Fragen des Fragenblocks II der Fördereckpunkte.

2 Status quo und verkehrliche Sinnhaftigkeit einer Verbundintegration

Die Beantwortung der Fragen (Fragestellungen Block I des Fördereckpunkte-Fragenkatalogs) basiert auf den Analysen, die im Arbeitspaket 2 der Studie durchgeführt wurden. Die Ergebnisse des AP 2 sind in der Folienpräsentation (siehe Anlage 1) zusammenfassend dargestellt.

FRAGE 1

- Liegt im Untersuchungsgebiet ein aktueller Nahverkehrsplan (NVP) oder mehrere Nahverkehrspläne vor?
- Ist hierin ein ausreichendes, bedarfsorientiertes Verkehrsangebot definiert?
- Sind Maßnahmen zum Ausbau des derzeitigen Verkehrsangebots geplant?

Antwort

Im Landkreis Oberallgäu sowie der kreisfreien Stadt Kempten besteht ein gemeinsamer Nahverkehrsplan aus dem Jahr 2018, in dem abgestufte Bedienungsstandards für den Stadtverkehr Kempten sowie den regionalen Busverkehr definiert werden (siehe Kapitel 5.2). Darin werden Taktzeiten im Stadtverkehr Kempten und in den Ortsverkehren Immenstadt/Sonthofen/Oberstdorf sowie Mindestbedienungshäufigkeiten in Abhängigkeit der Einwohnerzahl für weitere Gemeinden im Landkreis definiert. Im Nahverkehrsplan sind Maßnahmen zum Ausbau des Verkehrsangebotes geplant. Neben angebotskonzeptionellen Maßnahmen ist die weitere Tarifintegration, möglichst mit SPNV, im Abschnitt 6.2.3 benannt.

Im Landkreis Ostallgäu sowie der kreisfreien Stadt Kaufbeuren besteht ein gemeinsamer Nahverkehrsplan aus dem Jahr 2020, in dem abgestufte Bedienungsstandards für den Stadtverkehr Kaufbeuren sowie den regionalen Busverkehr definiert werden (siehe Kapitel 5.2). Darin werden Taktzeiten im Stadtverkehr Kaufbeuren und Mindestbedienungshäufigkeiten in Abhängigkeit der Einwohnerzahl für weitere Gemeinden im Landkreis definiert. Im Nahverkehrsplan sind entsprechende Schwachstellen identifiziert und Maßnahmen zum Ausbau des Verkehrsangebotes abgeleitet. Neben angebotskonzeptionellen Maßnahmen ist die Gründung eines Verkehrsverbundes Bus- und Bahn-Integration, im Abschnitt 10.2.1 benannt.

Beispielgebend für das Vorgehen in angrenzenden Verkehrsverbänden werden die Nahverkehrspläne im Augsburger Verkehrs- und Tarifverbund (AVV) sowie im Münchener Verkehrs- und Tarifverbund (MVG) kurz charakterisiert.

Im AVV besteht ein gemeinsamer Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Augsburg aus dem Jahr 2015. Darin sind sowohl für den städtischen Verkehr in Augsburg als auch den Regionalverkehr dezidierte Bedienungsstandards festgelegt. Diese gehen über die Standards der beiden Nahverkehrspläne im Untersuchungsgebiet hinaus. Darauf aufbau-

end sind Schwachstellen im ÖPNV-Angebot definiert und mögliche Maßnahmen in Planfällen auf ihre Wirkungen hin untersucht. Im Ergebnis wird ein Maßnahmenpaket für den Stadt- und Regionalverkehr benannt (siehe Kapitel 10).

Im MVV existieren ein Regionaler Nahverkehrsplan von 2019 sowie Nahverkehrspläne der Landkreise als Aufgabenträger des jeweiligen Busverkehrs. Im Regionalen Nahverkehrsplan werden übergeordnete Bestandsanalysen und Maßnahmenansätze dokumentiert, die sowohl für den SPNV als auch den kreisgrenzenüberschreitenden Busverkehr gelten. Die jeweiligen Anforderungen an den ÖPNV innerhalb der Landkreise werden durch die Nahverkehrspläne der Aufgabenträger festgelegt.

FRAGE 2

- Welche relevanten Verkehrsbeziehungen bestehen angebotsseitig im Untersuchungsgebiet?
- Wie hoch ist die Nachfrage auf den relevanten Verkehrsrelationen gesamt und differenziert nach Fahrtzweck (Arbeit/Ausbildung und im Speziellen Schülerverkehr, Freizeit usw.)?

Antwort

Im Untersuchungsgebiet Allgäu mit den Landkreisen Oberallgäu und Ostallgäu sowie den kreisfreien Städten Kempten und Kaufbeuren, bestehen wichtige Verbindungen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV), die sowohl der Binnenerschließung des Untersuchungsgebietes als auch der Verbindung mit dem Umland, zum Beispiel den Städten München, Augsburg und Memmingen dienen. Im Binnenverkehr des Untersuchungsgebietes können die SPNV-Linien wesentliche Funktionen in der Anbindung der größten Städte, wie beispielsweise Kempten, Kaufbeuren, Buchloe, Sonthofen und Immenstadt, übernehmen.

Das Liniennetz des SPNV wird in der folgenden Abbildung 1 dargestellt.

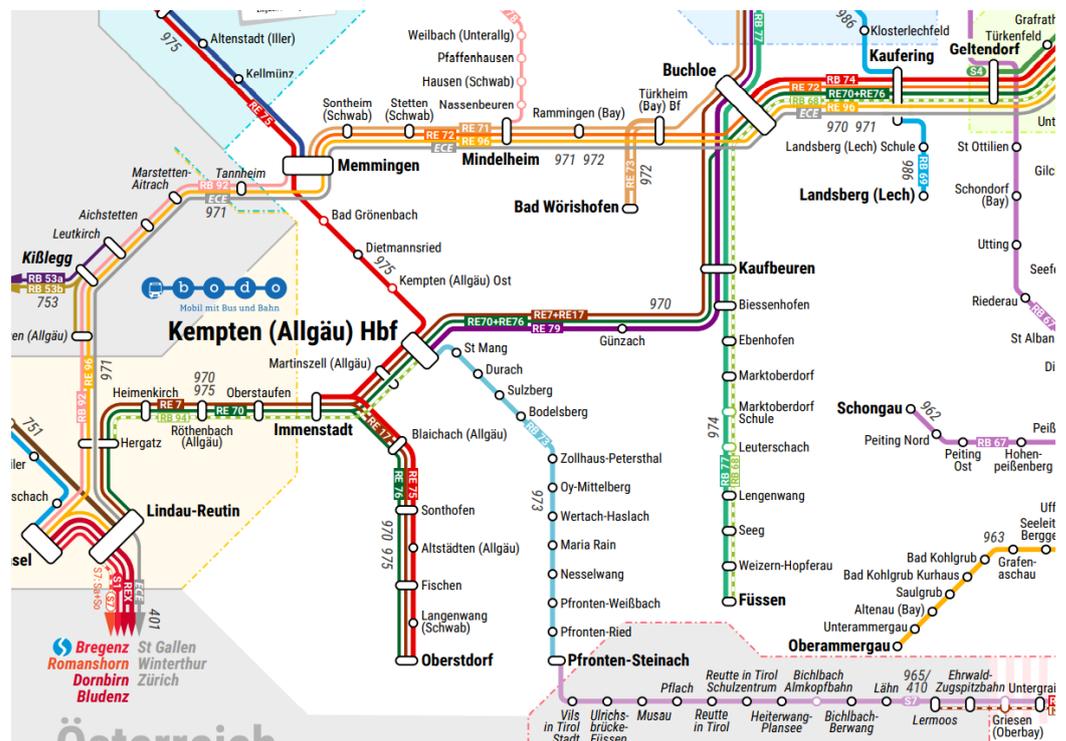


Abbildung 1: Schienenpersonennahverkehr im Allgäu und Umgebung

Folgende Linien verkehren im Untersuchungsgebiet:

Linie	Relation	Takt [Minuten]	Betriebszeit
RE7	Lindau – Kempten – Kaufbeuren – Buchloe – Augsburg	120	05:00-23:00 Uhr
RE17	Oberstdorf – Kempten – Kaufbeuren – Buchloe – Augsburg	120	05:00-24:00 Uhr
RE70	Lindau – Kempten – Kaufbeuren – Buchloe – München	120	05:00-23:00 Uhr
RE76	Oberstdorf – Kempten – Kaufbeuren – Buchloe – München	120	05:00-23:00 Uhr
RE79	Kempten – Kaufbeuren – Buchloe – (Augsburg)	60/(120)	04:00-21:00 Uhr
RE71	Memmingen – Buchloe – Augsburg	120	05:00-24:00 Uhr
RE72	Memmingen – Buchloe – München	120	05:00-01:00 Uhr
RE73	Bad Wörishofen – Buchloe – Augsburg	120	07:00-20:00 Uhr
RE96	Lindau – Memmingen – Buchloe – München	120	05:00-21:00 Uhr
RE75	Oberstdorf – Kempten – Memmingen – Ulm	60	04:00-20:00 Uhr
RB68	Füssen – Kaufbeuren – Buchloe – München	-	07:00-21:00 Uhr (Einzelfahrten)
RB77	Füssen – Kaufbeuren – Buchloe – Augsburg	60	05:00-23:00 Uhr
RB73	Pfronten – Kempten	60	05:00-23:00 Uhr
RB74	Buchloe – Fürstenfeldbruck – München	60	04:00-20:00 Uhr
RB94	Hergatz – Immenstadt – Kempten	-	05:00-19:00 Uhr (Einzelfahrten)
S7	Pfronten-Garmisch Partenkirchen	60	05:00-21:00 Uhr

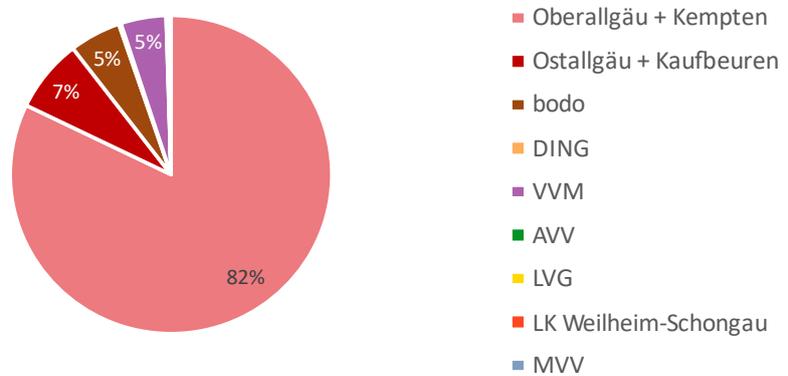
Tabelle 1: SPNV-Linien im Untersuchungsgebiet

In den beiden kreisfreien Städten Kempten und Kaufbeuren wird die Anbindung des Bahnhofes an das Stadtzentrum und die weiteren Stadtteile über Stadtbusverkehre gewährleistet. Die Linien verkehren häufig im 30- oder 60-Minuten-Takt und sind auf Hauptachsen überlagert. Weiterhin existieren im Regionalbusverkehr Linien, die beide Landkreise miteinander verbinden und über die bestehenden Tarifgebiete im Busverkehr hinausgehen.

Im Untersuchungsgebiet werden auf Grundlage des Landesverkehrsmodells Bayern an einem mittleren Werktag über 630.000 Fahrten im Pkw-Verkehr und fast 100.000 Fahrten im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) generiert. Innerhalb des Untersuchungsgebietes verbleiben dabei über 80 Prozent der Fahrten (im ÖPNV etwa 86 Prozent, im Pkw-Verkehr etwa 84 Prozent).

Die räumliche Verteilung der Fahrten wird beispielhaft für den ÖPNV in der folgenden Abbildung 2 dargestellt. Hieraus wird die verkehrliche Struktur im Allgäu ersichtlich.

Anteile am Pkw-Verkehr im Lk Oberallgäu + Stadt Kempten (Personenfahrten pro Werktag)



Anteile am ÖV-Verkehr im Lk Oberallgäu + Stadt Kempten (Personenfahrten pro Werktag)

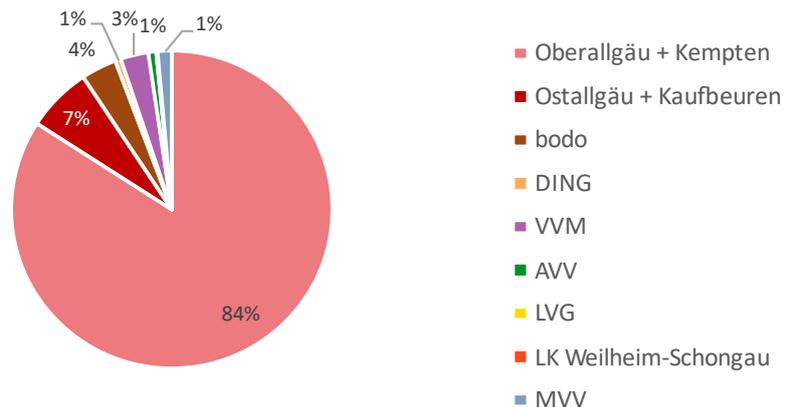


Abbildung 3: verkehrliche Verflechtungen des Teilbereiches „Landkreis Oberallgäu und Stadt Kempten“ (Pkw-Verkehr und ÖPNV, mittlerer Werktag 2015)

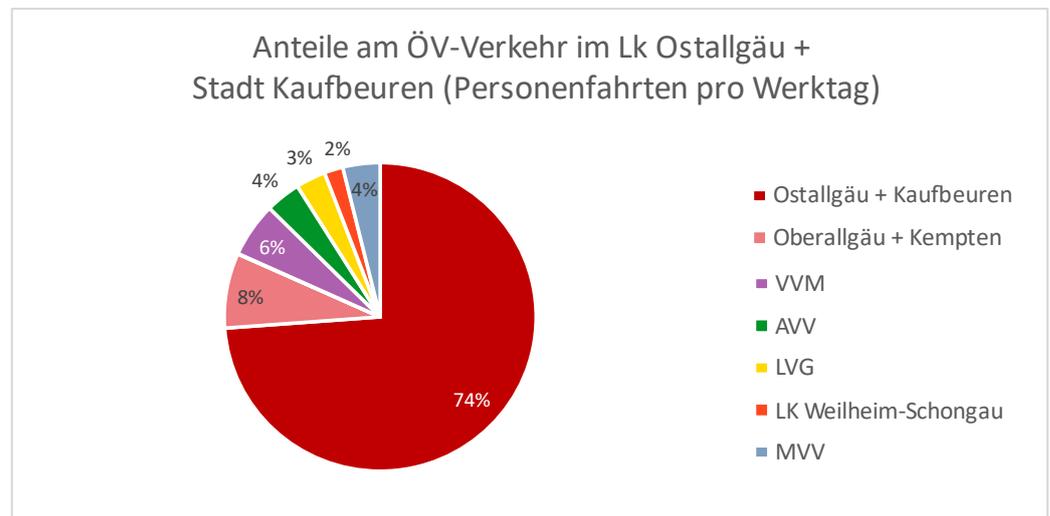
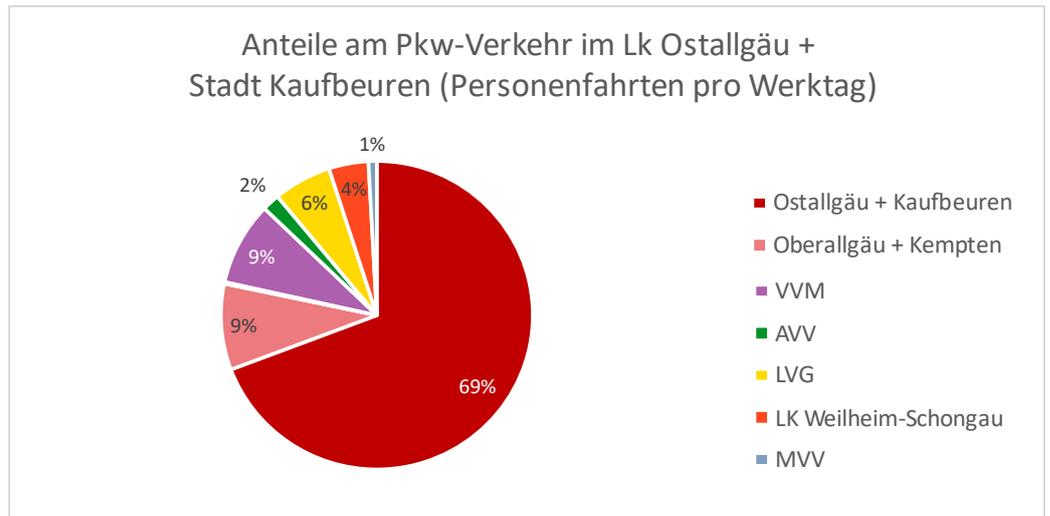


Abbildung 4: verkehrliche Verflechtungen des Teilbereiches „Landkreis Ostallgäu und Stadt Kaufbeuren“ (Pkw-Verkehr und ÖPNV, mittlerer Werktag 2015)

Für den ÖPNV sind insbesondere die regelmäßig unternommenen Arbeitswege ein wichtiges Nachfragepotenzial, da hierdurch Stammkund:innen für das System gewonnen werden können, die dann auch im Freizeitbereich eher den ÖPNV wählen. Hier liegen die Anteile zwischen den beiden Teilgebieten bei etwa 10 Prozent und die Binnenverkehrsanteile je Teilgebiet bei rund 77 Prozent („Landkreis Oberallgäu und Stadt Kempten“) sowie 65 Prozent („Landkreis Ostallgäu und Stadt Kaufbeuren“). Bildungsbezogene Wege sowie Freizeit- und Erledigungswege sind stärker auf den Binnenverkehr innerhalb der beiden Teilgebiete ausgerichtet. Die Binnenverkehrsanteile liegen hier zwischen 85 Prozent und 94 Prozent. Auch hier bestehen bereits je Teilgebiet deutliche Nachfrage-schwerpunkte auf Relationen, die durch Bus- und Bahnangebote integriert nutzbar sein können.

FRAGE 3

- Welche dieser Relationen werden derzeit durch ein Angebot im ÖPNV bedient?
- Welche Fahrgastzahlen bestehen auf den genannten vom ÖPNV bedienten Relationen?
- Liegen Erkenntnisse über die Fahrtzwecke auf einzelnen Linien vor?
- Welche Linien sind oder wären bei Umsetzung der geplanten Maßnahmen für Fahrtzwecke außerhalb des Schülerverkehrs (Arbeit, Freizeit, Einkauf) nutzbar?

Antwort

Daten zur Auswertung bestehender Fahrgastzahlen je Linie konnten im Rahmen des AP 2 nicht flächendeckend zur Verfügung gestellt werden. Zudem ist eine dezidierte linienweise Auswertung mit den getroffenen Vertraulichkeitsvereinbarungen mit den Verkehrsunternehmen nicht vereinbar. Zur dezidierten Auswertung zu Fahrtzwecken auf einzelnen Linien standen keine Daten zur Verfügung.

Auswertungen des Landesverkehrsmodells Bayern (Analysejahr 2015) zeigen für einen mittleren Werktag folgende Nachfragekorridore im ÖPNV je Relation. Aufgeführt sind die Top-20-Relationen je Teilgebiet.

Teilgebiet	Relation (Hin- und Rückrichtung)	Nachfragekorridor		ÖPNV-Anteil ¹
		Personenfahrten im ÖPNV je Werktag	Personenfahrten Pkw je Werktag	
Kempten und Oberallgäu	Kempten - Durach	2.000	7.300	22%
	Kempten - Waltenhofen	1.900	8.900	18%
	Kempten - Dietmannsried	1.700	2.800	38%
	Kempten - Lauben	1.400	3.700	27%
	Kempten - Wiggensbach	1.400	5.300	21%
	Kempten - Altusried	1.300	4.000	25%
	Immenstadt - Sonthofen	1.300	5.100	20%
	Oberstdorf - Sonthofen	1.300	3.100	30%
	Kempten - Immenstadt	1.200	3.200	27%
	Kempten - Haldenwang	900	3.200	22%
	Kempten - Sulzberg	800	6.600	11%
	Kempten - Wildpoldsried	700	2.000	26%
	Sonthofen - Blaichach	700	3.200	18%
	Kempten - Wildpoldsried	700	2.000	26%

¹ am motorisierten Verkehr

Teilgebiet	Relation (Hin- und Rückrichtung)	Nachfragekorridor		ÖPNV-Anteil ¹
		Personenfahrten im ÖPNV je Werktag	Personenfahrten Pkw je Werktag	
	Kempton – Buchenberg	700	3.500	17%
	Kempton – Sonthofen	600	2.700	18%
	Immenstadt – Waltenhofen	600	2.700	18%
	Kempton - Betzigau	500	1.700	23%
	Immenstadt – Rettenberg	500	2.900	15%
	Immenstadt - Oberstaufen	400	2.000	17%
Kaufbeuren und Ostall- gäu	Kaufbeuren - Gernaringen	2.000	4.500	31%
	Kaufbeuren - Marktoberdorf	1.300	5.100	20%
	Kaufbeuren - Mauerstetten	1.100	3.100	26%
	Kaufbeuren - Buchloe	700	1.500	32%
	Kaufbeuren - Pforzen	600	2.300	21%
	Kaufbeuren - Stöttwang	600	1.000	38%
	Kaufbeuren - Bad Wörish- ofen	600	2.400	20%
	Kempton - Obergünzburg	600	1.100	35%
	Schwangau – Füssen	500	2.900	15%
	Kaufbeuren - Biessenhofen	500	2.800	15%
	Kaufbeuren - Westendorf	500	2.000	20%
	Buchloe – Türkheim	400	1.100	27%
	Kaufbeuren - Kaltental	400	700	36%
	Nesselwang – Kempton	400	600	40%
	Buchloe – Augsburg	400	500	44%
	Kaufbeuren – Aitrang	300	800	27%
	Günzach – Kempton	300	500	38%
	Füssen – Pfronten	300	2.000	13%
Füssen – Seeg	300	1.300	19%	

Tabelle 2: nachfragestärkste ÖPNV-Relationen im Untersuchungsgebiet

In den Auswertungen der nachfragestärksten ÖPNV-Relationen sind sowohl Relationen enthalten, für die eine integrierte Bus- und Bahnnutzung im ÖPNV vorteilhaft ist, als auch Relationen, die bereits im Busverkehr über die bestehenden Tarifgebiete im Untersuchungsgebiet hinausgehen und eine integrierte Tarifierung erfordern.

Außerhalb des Schülerverkehrs sind im Untersuchungsgebiet die SPNV-Linien sowie die Stadtbusverkehre in Kempton und Kaufbeuren sowie Oberstdorf nutzbar. Hinzu kommen

gut ausgebaute und möglichst vertaktete Regionalbuslinien, die im Untersuchungsgebiet beispielsweise im Stadt-Umland-Verkehr der Städte Kempten und Kaufbeuren sowie auf der Verbindung Sonthofen – Bad Hindelang zu finden sind. Die Linien der Stadtbusverkehre weisen in der Regel Taktzeiten von 30 oder 60 Minuten auf und verkehren in einem Betriebszeitraum von etwa 5 Uhr bis 21 Uhr, mit einzelnen späteren Fahrten oder Ergänzungen durch Anrufsammeltaxis. Im Landkreis Oberallgäu weisen gut 70 Prozent der Linien einen Betriebszeitraum werktags bis nach 18 Uhr auf, knapp 20 Prozent der Linien auch bis nach 20 Uhr. Zusätzlich verkehren in einzelnen Bereichen Anrufsammeltaxis in den Abendstunden. Im Landkreis Ostallgäu verkehren über 85 Prozent der Linien werktags bis 18 Uhr und knapp 20 Prozent bis 20 Uhr.

FRAGE 4

Sind die bestehenden Linien des allgemeinen ÖPNV aufeinander und auf den SPNV abgestimmt?

Antwort

Aktuell besteht keine tarifliche Verknüpfung zwischen den Bahn- und Busangeboten im Untersuchungsgebiet. Im Busverkehr existieren drei Tarifgebiete, für die eine durchgängige Tarifinformation und ein Fahrscheinerwerb nicht intuitiv möglich sind. Dies gilt ebenso für die Fahrplaninformation im Untersuchungsgebiet, beispielsweise für Verbindungsauskünfte über Bus- und Bahn, die nur bei ausgewählten Betreibern verfügbar sind.

In den beiden Nahverkehrsplänen des Untersuchungsgebiet sowie im Mobilitätskonzept Kempten 2030 wird insbesondere die Verknüpfung und Abstimmung zwischen Bus- und Bahnverkehr als unzureichend bewertet. Infrastrukturell ist an vielen Bahnhöfen (zum Beispiel Kempten, Kaufbeuren, Immenstadt) die Bus- und Bahnverknüpfung gut hergestellt. Als bestehender Schwachpunkt wird die Fahrplanabstimmung mit kurzen Wartezeiten in den Planungsgrundlagen identifiziert.

FRAGE 5

Wie ist der allgemeine ÖPNV im Untersuchungsgebiet derzeit organisiert? Eigenwirtschaftlich oder über Verkehrsverträge? Welche Unternehmerstruktur (Genehmigungsinhaber, Subunternehmer) liegt vor? Wer trägt bei den Verkehrsverträgen das wirtschaftliche Risiko? Welche (weiteren) jährlichen Lasten tragen die Aufgabenträger für den allgemeinen ÖPNV?

Antwort

Der SPNV wird durch die Bayerische Eisenbahn Gesellschaft (BEG) im Auftrag des Freistaates Bayern im Ausschreibungswettbewerb vergeben. Das unternehmerische Risiko liegt in der Regel beim Verkehrsunternehmen.

Im Landkreis Oberallgäu bestehen sowohl eigenwirtschaftliche Verkehre, welche ohne öffentliche Ausgleichsmittel im Sinne der VO (EG) Nr. 1370/2007 betrieben werden können, eigenwirtschaftliche Verkehre (Linien 30, 40 und 50), welche im Wege einer allgemeinen Vorschrift Ausgleichsleistungen für die Anwendung von Höchsttarifen erhalten

und verschiedene Verkehre, für die zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag besteht. Der Landkreis Oberallgäu hat mit der Stadt Kempten einen gemeinsamen Nahverkehrsplan (2018) erstellt. Eine Laufzeitharmonisierung ist zum 30.06.2026 vorgesehen.

In der Stadt Kempfen (Allgäu) werden auf insgesamt 26 Buslinien Leistungen erbracht, wobei der eigentliche Stadtbusverkehr in einem Bündel von 12 Linien zusammengefasst ist, welches durch die kommunale Kemptener Verkehrsbetriebe- und Beteiligungs GmbH & Co. KG (KVB) erbracht wird. Die KVB verfügt über einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag mit einem Ausgleich in Höhe von ca. 5 Mio. Euro. Die Stadt Kempten hat mit dem Landkreis Oberallgäu einen gemeinsamen Nahverkehrsplan (2018) erstellt.

Im Landkreis Ostallgäu bestehen insgesamt drei Kursbuchstrecken im SPNV und 47 öffentliche Buslinien, davon eine grenzüberschreitende Linie nach Reutte (Tirol). Das Verkehrsangebot im regionalen Linienverkehr wird eigenwirtschaftlich erbracht. Die Finanzierung der eigenwirtschaftlichen Verkehre erfolgt im Wege einer allgemeinen Vorschrift für bestimmte Fahrscheinangebote und Netzfähigkeit des Tarifangebots. Das Angebot wird durch ein eigenwirtschaftliches Linientaxi-System und ein durch den Landkreis finanziertes (Waben-)AnrufSammelTaxi (AST) ergänzt. Bei AST trägt der Landkreis das wirtschaftliche Risiko. Der Landkreis Ostallgäu hat mit der Stadt Kaufbeuren einen gemeinsamen Nahverkehrsplan (2020) erstellt. Im nordöstlichen Landkreis laufen die Linienengenehmigungen mehrheitlich bis zum Jahr 2025 bzw. 2028, im zentralen Landkreis fast ausschließlich bis 2026 und im südlichen Landkreis teils bis 2025 oder 2026. Eine Linienbündelung wird für 2027 angestrebt.

In der Stadt Kaufbeuren erfolgt die verkehrliche Erschließung durch eigenwirtschaftliche Regionalbuslinien (VG Kirchwaldtal GmbH) und Stadtbuslinien (Stadtbus GmbH). Die Finanzierung erfolgt im Wege einer allgemeinen Vorschrift. Der Anteil der Subunternehmerleistung ist sehr geringfügig.

Im Teilbereich „Landkreis Ostallgäu und Stadt Kaufbeuren“ sind weiterhin relevante Verflechtungen im Pkw-Verkehr nach Landsberg am Lech aus den Städten Buchloe und Kaufbeuren sowie den direkt angrenzenden Gemeinden zu sehen (rund 12.000 werktägliche Personenfahrten im Pkw-Verkehr und 800 Fahrten im ÖPNV).

Die Verkehrsmengen in die umliegenden Landkreise und Verkehrsverbünde sind deutlich geringer als die Verkehrsmengen im Binnenverkehr des Untersuchungsgebietes und regional stark begrenzt. Daher sind in den genannten Bereichen tarifliche Lösungen für die betroffenen Relationen vertiefender zu untersuchen als tarifliche Überlappungen mit Nachbarverbänden oder unter Nutzung eines in Planung befindlichen Landestarifes.

FRAGE 7

Soweit ein Verbundbeitritt angestrebt wird: Stellt sich die Gründung eines eigenen Verbundes, ggf. mit einem nicht zum Untersuchungsgebiet gehörenden Gebiet, verkehrlich und wirtschaftlich sinnvoller dar?

Antwort

Für die Landkreise Ostallgäu und Oberallgäu sowie die kreisfreien Städte Kempten und Kaufbeuren wird aus gutachterlicher Sicht empfohlen, eine Verbundintegration von Bahn- und Busverkehren als eigenen Verkehrsverbund im Rahmen der Fortführung der Studie auszugestalten und die damit verbundenen wirtschaftlichen Wirkungen aufzuzeigen. Anhand der daraus abgeleiteten Ergebnisse sollte eine finale Entscheidung über eine folgende Verbundgründung getroffen werden.

Durch den hohen Binnenverkehrsanteil im Untersuchungsgebiet von über 80 Prozent ist es sinnvoll das gesamte Untersuchungsgebiet in einen Verkehrsverbund zu integrieren. Die Verflechtungen der Verkehrsströme in die umliegenden bestehenden und geplanten Verkehrsverbünde sind im Gegensatz dazu weniger räumlich ausgedehnt. Zudem ermöglicht die Gründung eines eigenständigen Verbundes die bestehenden ähnlichen Zielstellungen der Aufgabenträger an den Verkehrsverbund entsprechend zu harmonisieren und daraus voraussichtlich eine langfristig stabil arbeitsfähige Struktur zu entwickeln. Ergänzend dazu sollten regionale Tarifkooperationen (Überlappungen) in den nördlichen und westlichen Bereichen sowie in Richtung Münchener Verkehrsverbund im Falle dessen Erweiterung bis zum Landkreis Landsberg am Lech geprüft werden. Hierbei ist der parallel erarbeitete Landestarif als mögliche Lösung zu berücksichtigen.

Folgende Effekte und Vorteile sind von einer Verbundintegration zu erwarten:

- erfahrungsgemäß eine Steigerung der Fahrgastzahlen und des ÖPNV-Anteils
- über 80 Prozent der Verkehre im Pkw-Verkehr und ÖPNV können von dieser Verbundintegration durch ein einheitliches und kundenfreundliches Tarifsysteem im gesamten Untersuchungsgebiet profitieren
 - einfachere und häufig preiswertere Tarifangebote für das gesamte Angebot aus Bus- und Bahnverkehren

- umfassendere und qualitativ hochwertigere Fahrgastinformationen
- verbesserter Kundenservice durch einen koordinierenden Ansprechpartner für alle Verkehrsunternehmen
- verbesserte Abstimmung und Koordination des Bus- und Bahnangebotes
- Bereitstellung aktueller und zukunftsfähiger Technologien zur Vereinfachung von Ticketerwerb und Informationsangeboten
- Weitere Vorteile für den Aufgabenträger und die Verkehrsunternehmen sind
 - Steigerung der Fahrgastzahlen
 - Synergieeffekte durch Arbeitsteilung
 - geteilte Investitionen z. B. in Informations- und Vertriebsinfrastruktur
 - erweitertes Know-how durch arbeitsteilige Spezialisierung
 - Betrieb professionellerer Systeme
 - bessere Sichtbarkeit der Angebote bei (potenziellen) Kund:innen

Eine weitere Anpassung des Bus-Angebotes (zum Beispiel durch weiter vertaktete Verkehre) sowie eine stärkere Abstimmung von Bus- und Bahnverkehren im Untersuchungsgebiet würde die Wirkung der Maßnahme Verbundintegration zusätzlich fördern.

3 Anlagen

Anlage 1: Folienunterlage Ergebnisdokumentation