



Erarbeitung eines ÖPNV-Angebotskonzepts mit Fokus auf die ZUM Kempten

Ausschusssitzung

Kempten (Allgäu), 21. September 2023



Agenda

- 1 Projektvorstellung
- 2 Kann die ZUM während der Sparkassen.Bauphase aufrecht erhalten werden?
- 3 Ist die ZUM nach der Sparkassen-Baustelle zukunftsfähig?
- 4 Ist ein dezentrales System mit zwei Hubs außerhalb der ZUM zukunftsfähig?

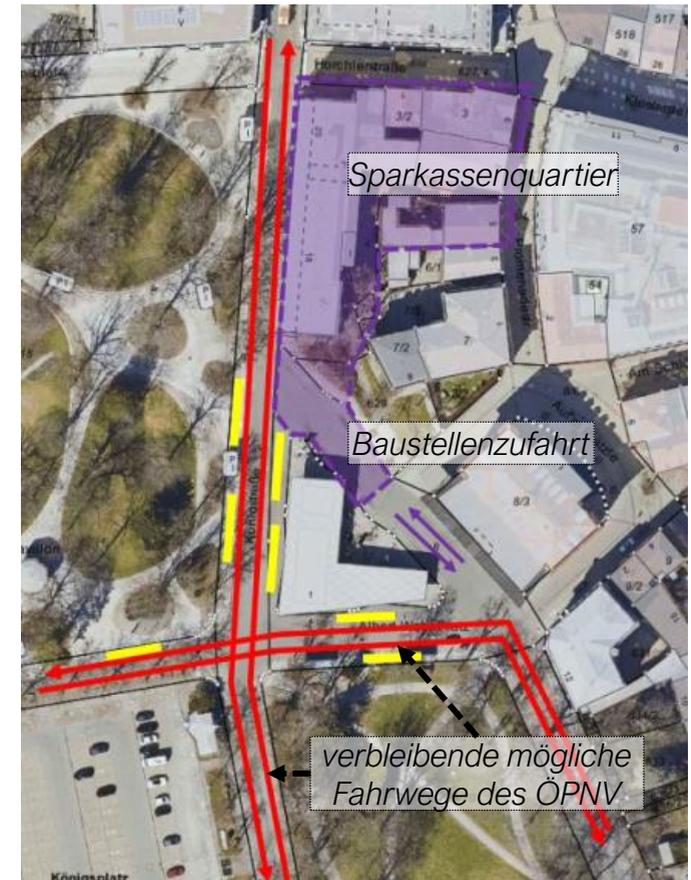
1

Projektvorstellung

Anlass und Zielstellung

Anlass: Entwicklung des Sparkassenquartiers

- Mischung aus Einzelhandel im Erdgeschoss sowie Wohnungen und Gewerbeeinheiten in übrigen Flächen
- dreijährige Bauphase mit Einschränkungen für den ÖPNV:
 - Nutzung der Linggstraße als Baustellenzufahrt
→ steht für ÖPNV nicht mehr zur Verfügung
 - Reduzierung der Anzahl an Bussteigen und Zufahrtsmöglichkeiten
→ kein Verweilen über normale Haltestellenbedienung



© Stadt Kempten

Zielstellung: Aufzeigen von Lösungen für die zentralen Busumsteigestelle (ZUM)

- kurzfristige Interimslösung für die Bauphase
- Perspektiven für einen Verbleib am heutigen Standort
- dauerhafte Verlegung der ZUM an zwei dezentrale Standorte

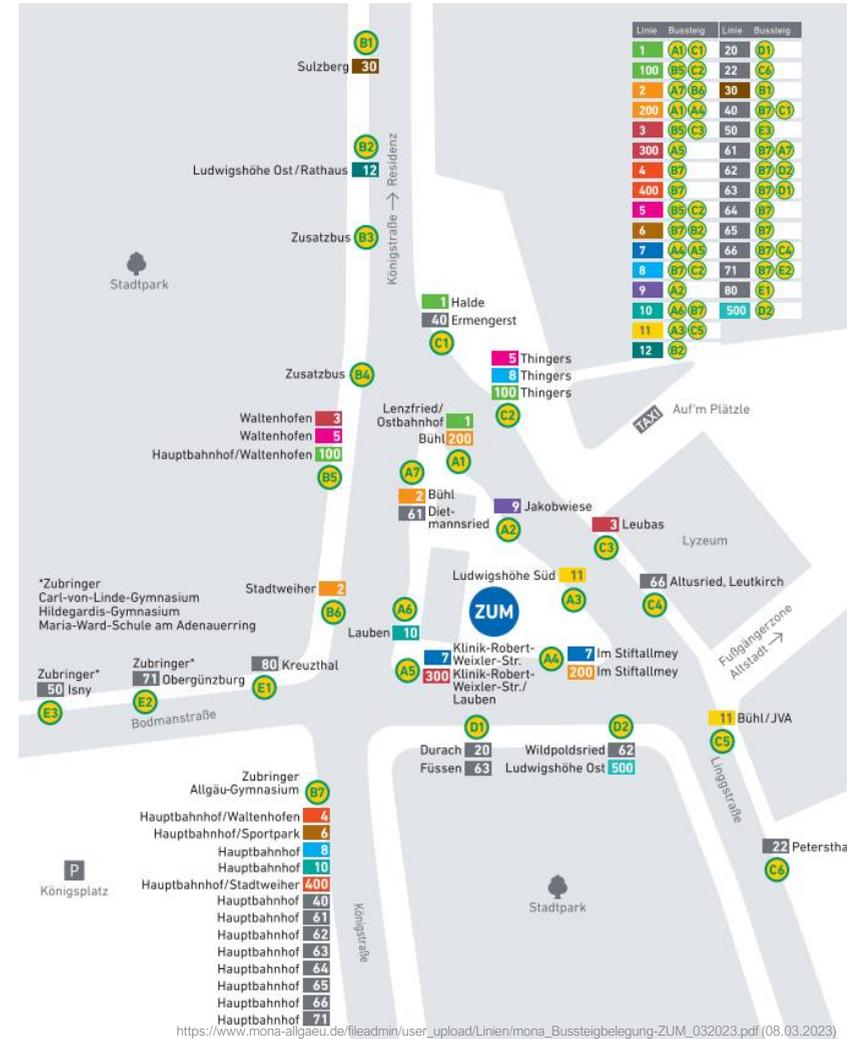
2

Kann die ZUM während der Sparkassen-Bauphase aufrecht erhalten werden?

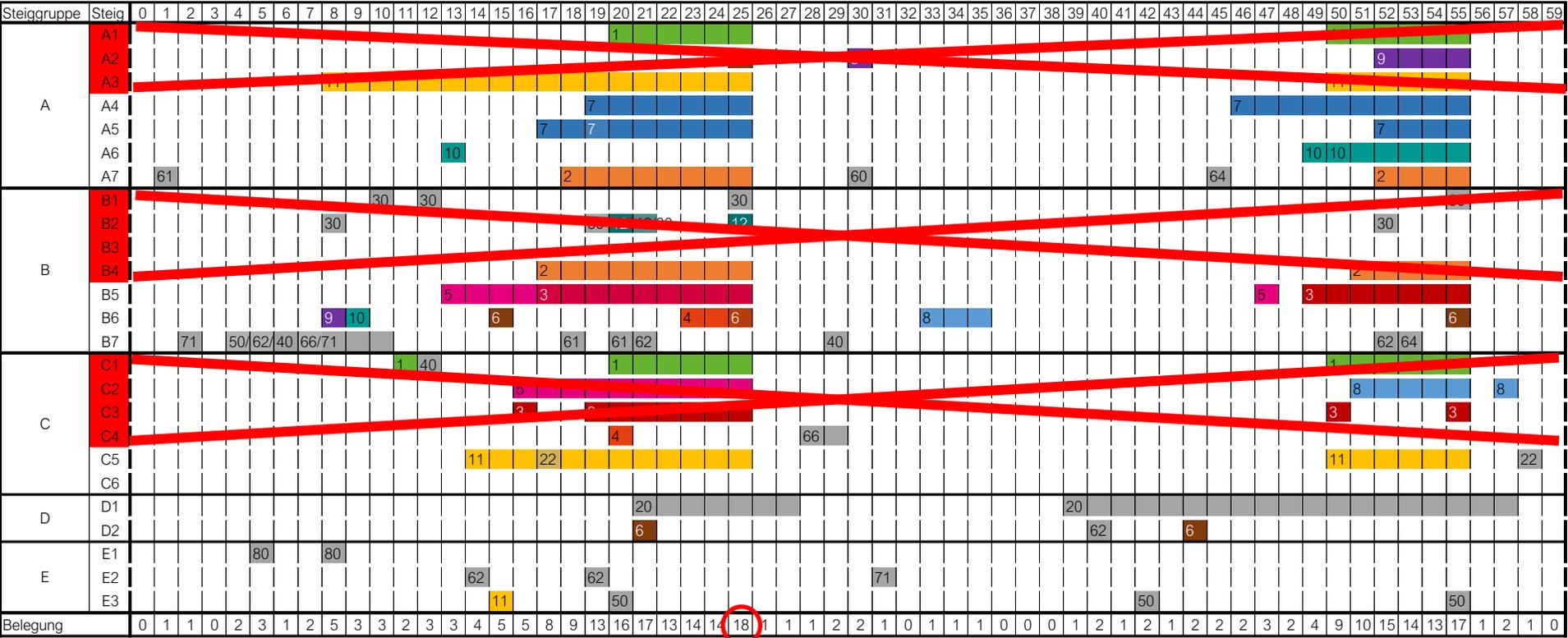
Übersicht der ZUM

Die ZUM bietet viele Fahrt- und Haltemöglichkeiten

- 5 Haltebereiche (A-E)
 - Platzinsel & Dreieck (A)
 - Königstraße straßenbegleitend (B)
 - Linggstraße straßenbegleitend (C)
 - Bodmanstraße straßenbegleitend südlich (D)
 - Bodmanstraße straßenbegleitend nördlich (E)
- 25 Haltesteige (A1-E3)
- Haltesteige können teilweise doppelt belegt werden
- nicht alle Fahrbeziehungen sind möglich



Bussteigbelegung an der ZUM | Zeitbereich 07:00-08:00 Uhr



- Linie des Stadtverkehrs
- Linie des Regionalverkehrs
- Überlagerung mehrerer Linien
- Überlagerung der gleichen Linie / Linienart

Übersicht der drei Varianten

Variante 1

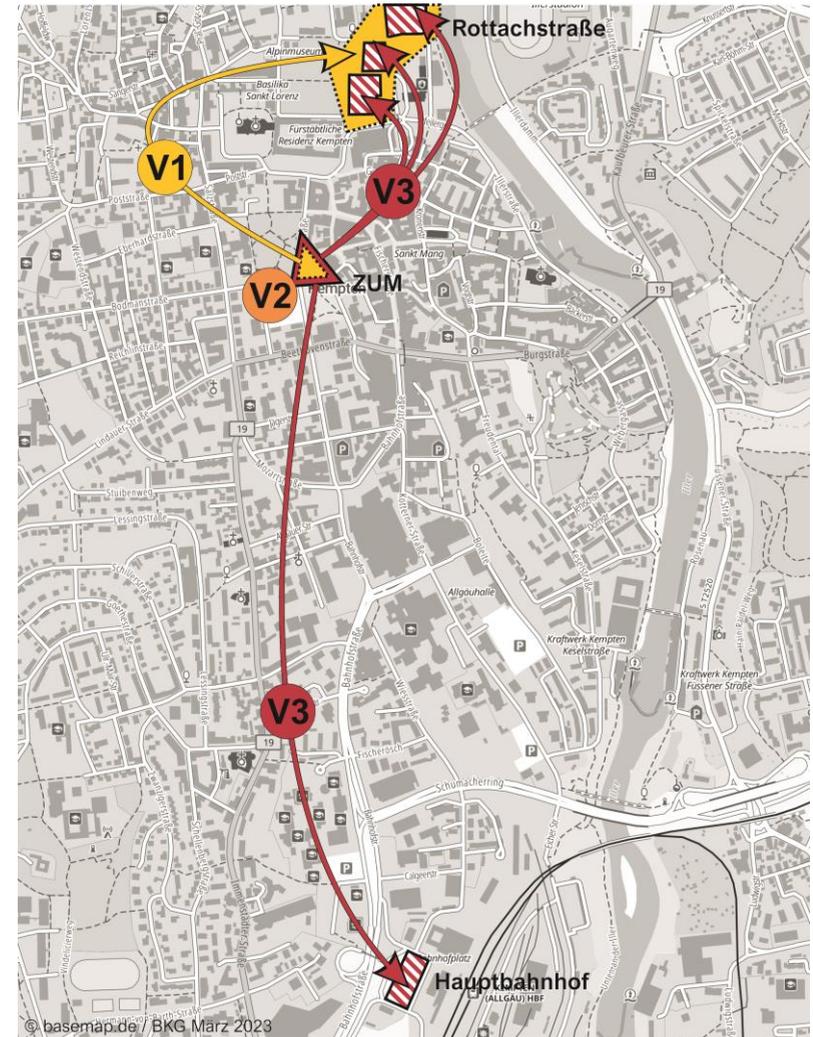
Interimslösung an der ZUM und Verlegung weiterer Funktionen an die Rottachstraße

Variante 2

neues Angebotskonzept mit verbessertem ÖPNV unter **Beibehaltung** der ZUM am heutigen Standort

Variante 3

neues Angebotskonzept mit verbessertem ÖPNV mit **Verlegung** der ZUM an die **dezentralen** Standorte Parkplatz Rottachstraße und Hauptbahnhof



Übersicht der drei Varianten

Variante 1

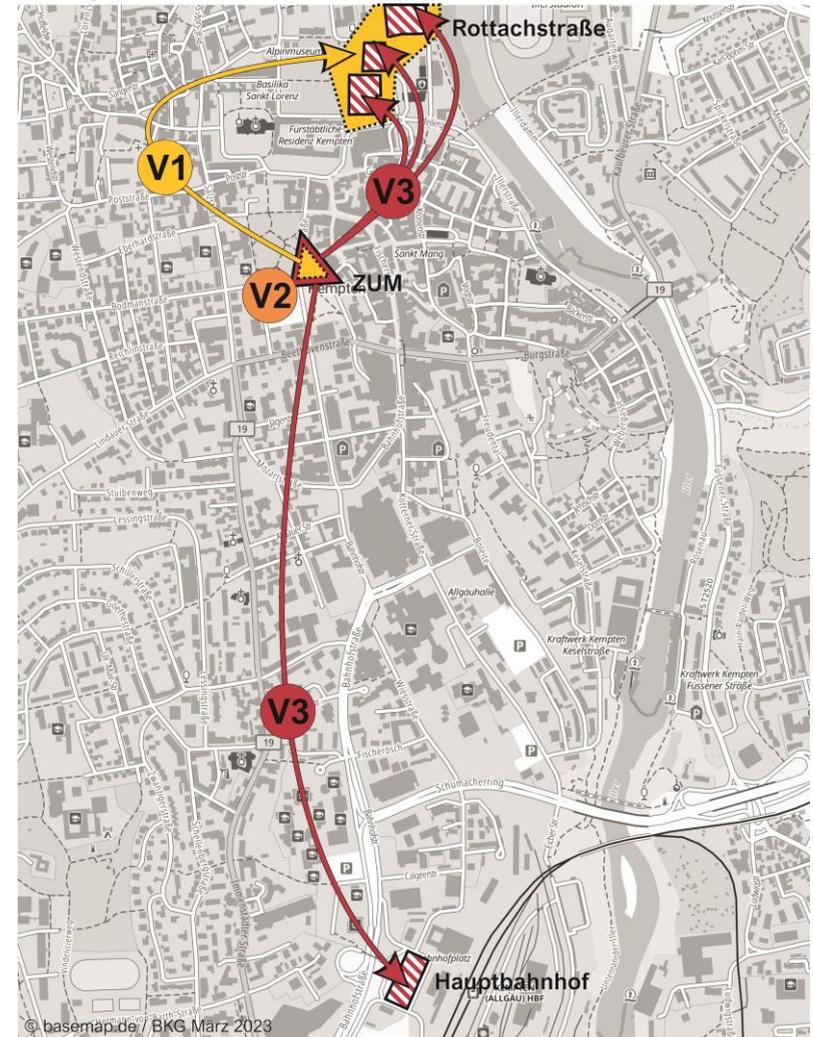
Interimslösung an der ZUM und Verlegung weiterer Funktionen an die Rottachstraße

Variante 2

neues Angebotskonzept mit verbessertem ÖPNV unter **Beibehaltung der ZUM** am heutigen Standort

Variante 3

neues Angebotskonzept mit verbessertem ÖPNV mit **Verlegung der ZUM** an die **dezentralen** Standorte Parkplatz Rottachstraße und Hauptbahnhof

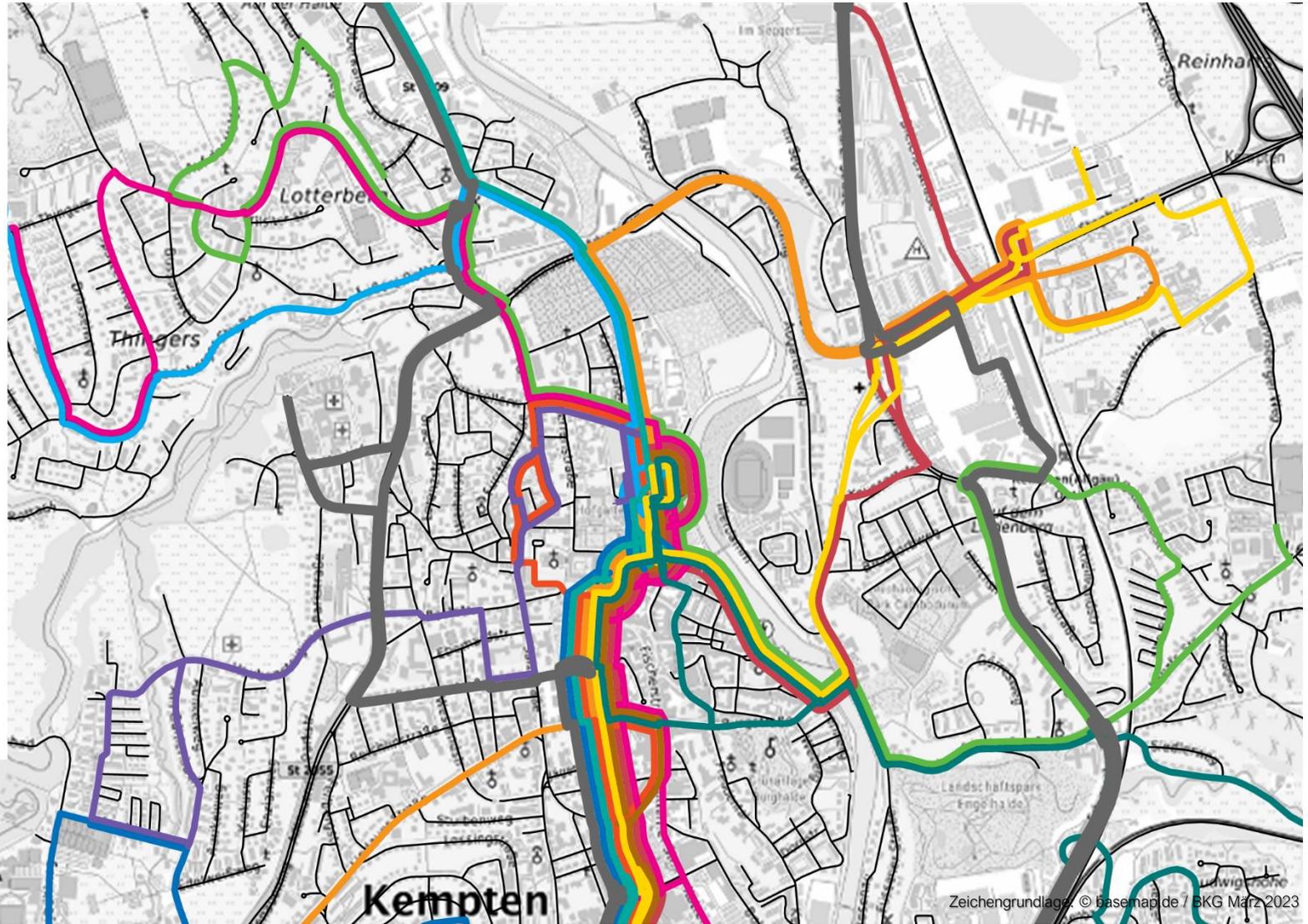


Linienwege der Variante 1 im Tagesverkehr

Buslinien (Tag)

Linien

- 001
- 002
- 003
- 004
- 005
- 006
- 007
- 008
- 009
- 010
- 011
- 012
- X13
- X14

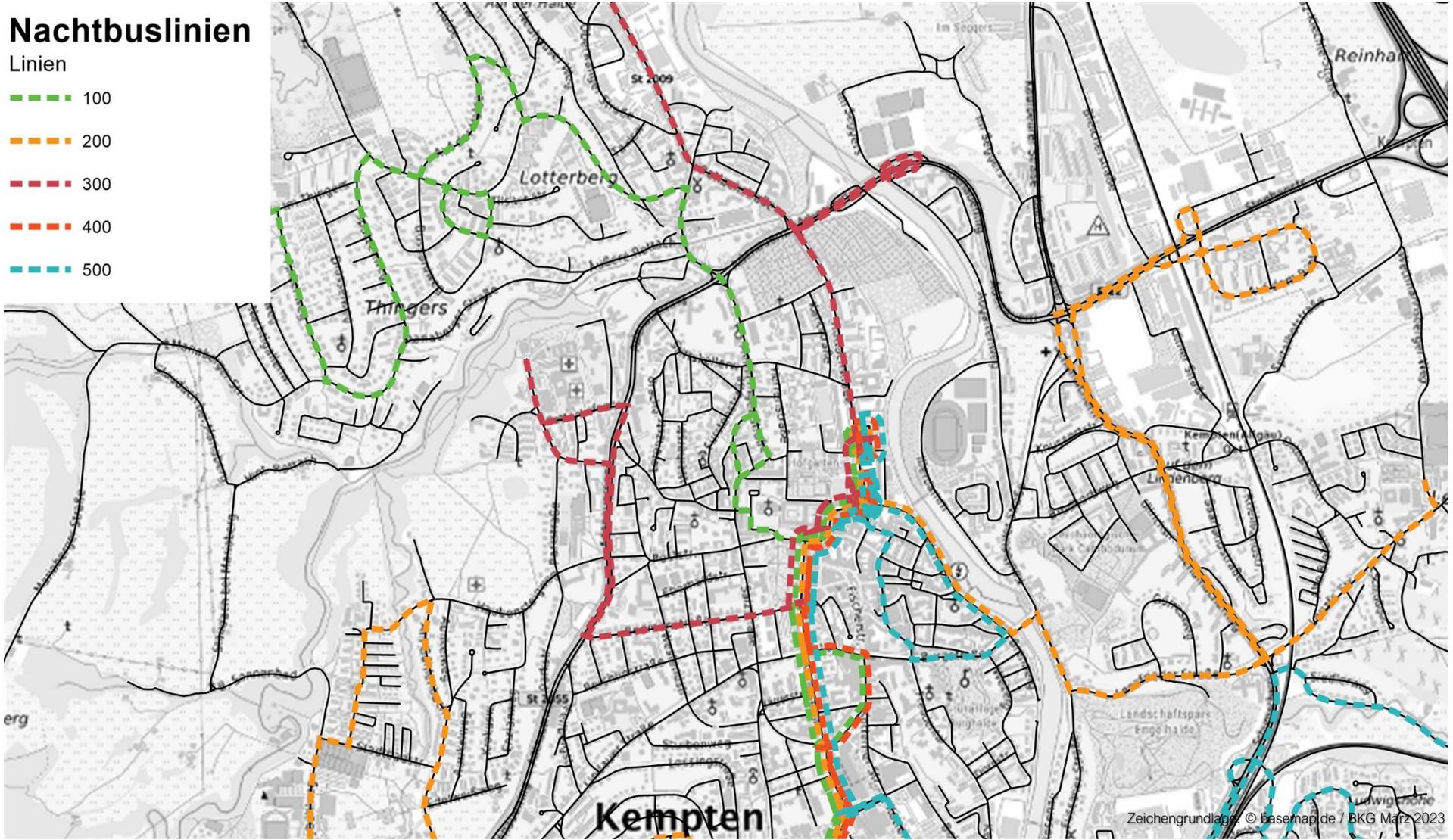


Linienwege der Variante 1 im Abend-/Sonntagsverkehr

Nachtbuslinien

Linien

-  100
-  200
-  300
-  400
-  500

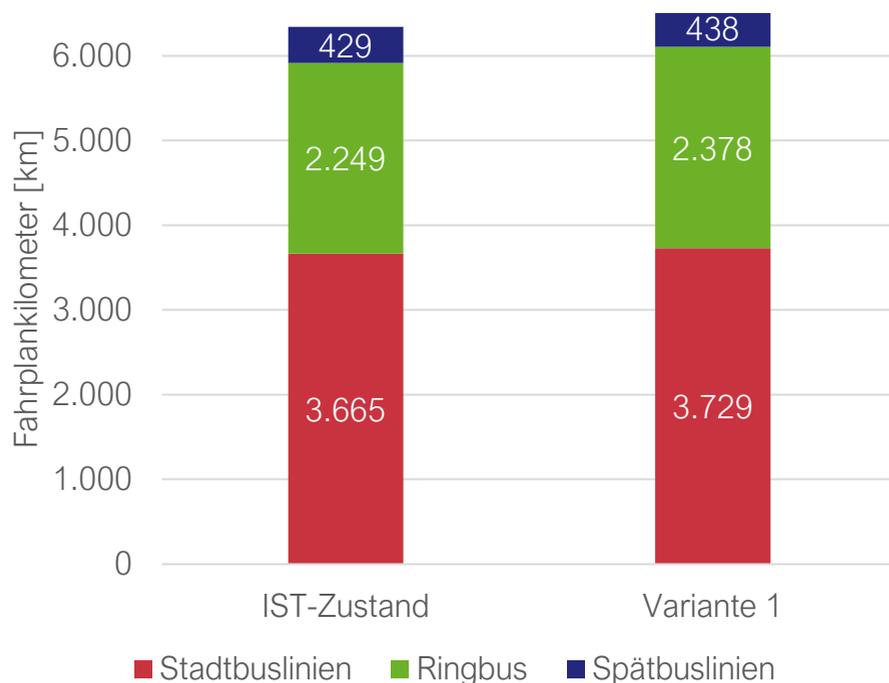


Betriebliche Kennzahlen

Schultag

Mehrkilometer:

- Tageslinien: +192,5 km (+3,2 %)
- Spätbuslinien: +9,7 km (+2,2 %)



Sonntag

Mehrkilometer:

- Tageslinien: 91,6 km (+5,2 %)



3 Ist die ZUM nach der Sparkassen-Baustelle zukunftsfähig?

Übersicht der drei Varianten

Variante 1

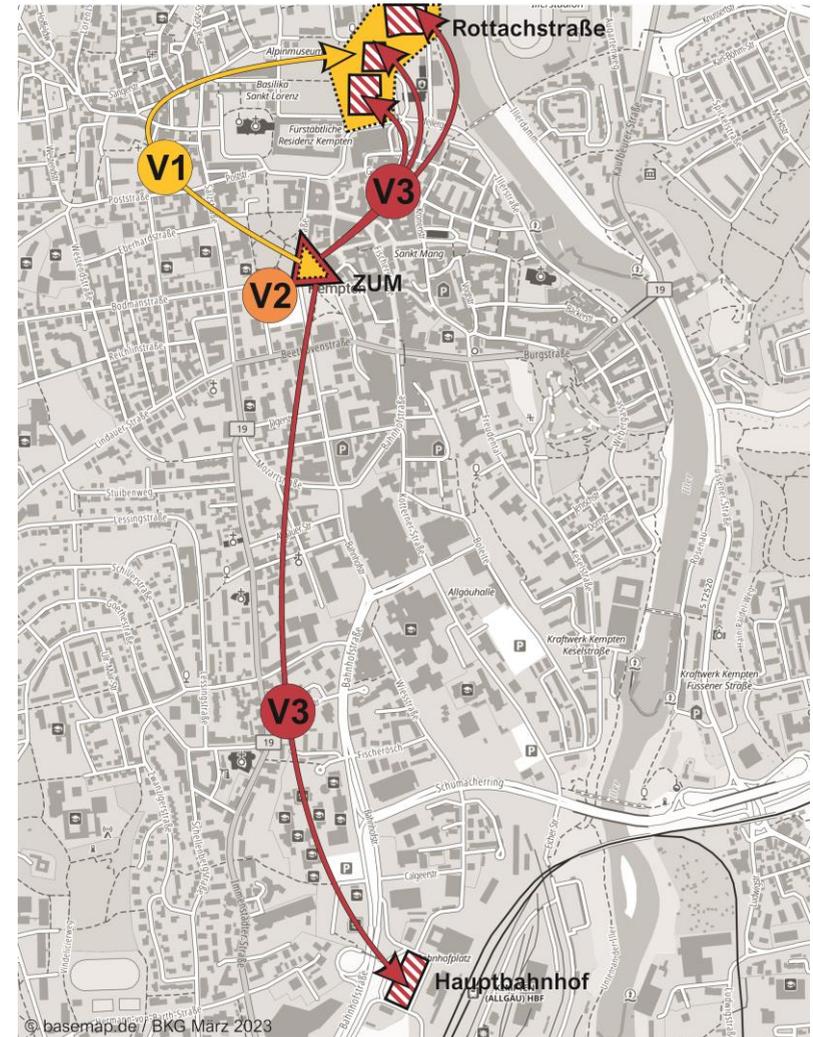
Interimslösung an der ZUM und Verlegung weiterer Funktionen an die Rottachstraße

Variante 2

neues Angebotskonzept mit verbessertem ÖPNV unter **Beibehaltung der ZUM** am heutigen Standort

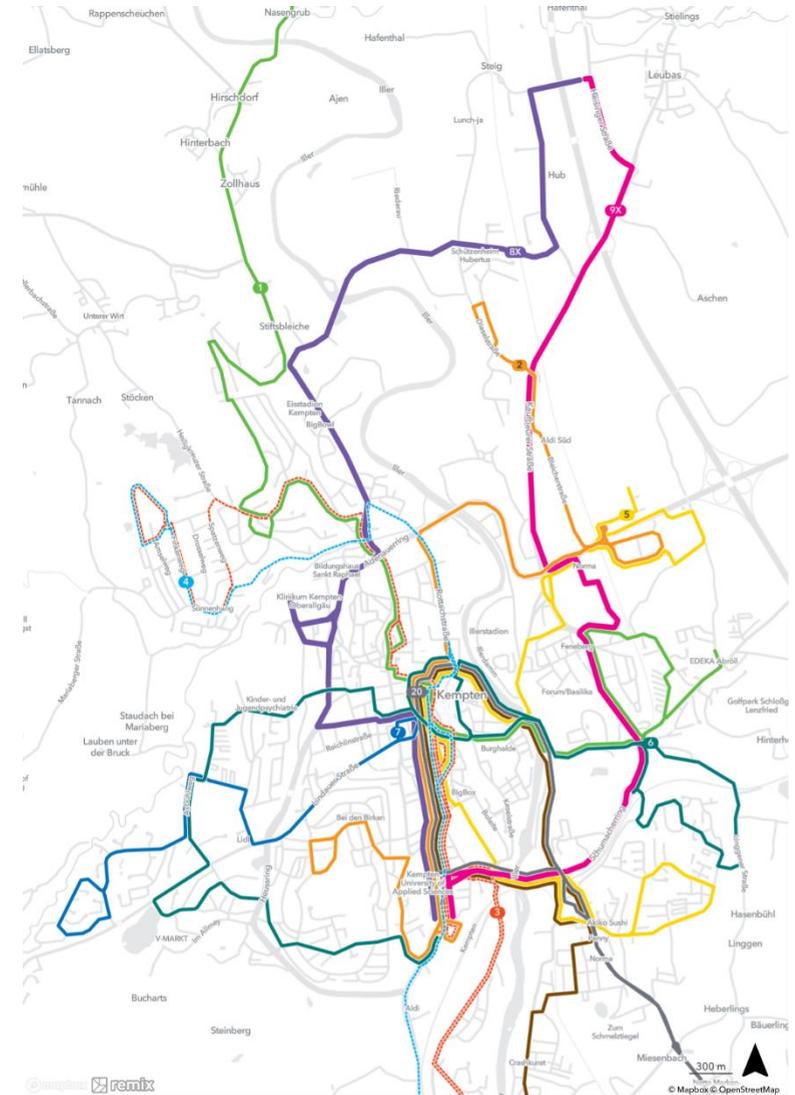
Variante 3

neues Angebotskonzept mit verbessertem ÖPNV mit **Verlegung der ZUM** an die **dezentralen** Standorte Parkplatz Rottachstraße und Hauptbahnhof



Liniennetz Variante 2

- 7 Linien + Ringlinien 8X und 9X
- Taktungen:
 - **8X** und **9X** im 15'-Takt
 - Linien **1**, **2**, **5**, **6** und **7** im 30'-Grundtakt
 - **3** im 60'-Takt mit Verstärkung im Kernbereich auf 30'-Takt
 - **4** im 60'-Takt



Vor/Nachteile – was wird besser, was wird schlechter?

- ✓ Reduktion der Linienanzahl schafft Übersichtlichkeit
- ✓ Taktverdichtung nach Lauben
- ✓ vereinheitlichte Linienführung im Bereich Halde
- ✓ Direktverbindung Bühl – Fenepark
- ✓ Direktverbindung Haubenschloss – Hbf
- ✓ Direktverbindung Stadtweiher – Hbf, Jakobsbiese – Hbf und Franzosenbauer – CamboMare
- ✓ Fahrzeitverkürzung Stadtweiher – Hauptbahnhof
- ✓ Entlastung der Innenstadtachse zwischen ZUM und Hauptbahnhof
- ✗ Fahrzeitverlängerung Lauben – ZUM
- ✗ Fahrzeitverlängerung Haubenschloss – ZUM
- ✗ Wegfall Verbindung Stadtweiher – Haubenschloss
- ✗ keine maßgeblichen Verbesserungen möglich

Bussteigbelegung ZUM-Treffen

- konzeptionelle Darstellung der Haltepunktbelegung für das ZUM-Treffen
- **8X** verkehrt über ZUM ohne Wartezeit
 - Ankunft von Klinikum innerhalb ZUM-Treff
 - Abfahrt zum Klinikum kurz nach dem ZUM-Treff
- dritte Halteposition der Linie **3** für endende Fahrten aus Lanzen kommend
- abwechselnde Belegung der Haltestelle durch Linie **3** und **4**
- bei Sperrung der ZUM: Fahrplananpassungen, Linienwegänderungen und Busmehreinsatz notwendig



Betriebliche Kennzahlen (ohne Schülerfahrten)

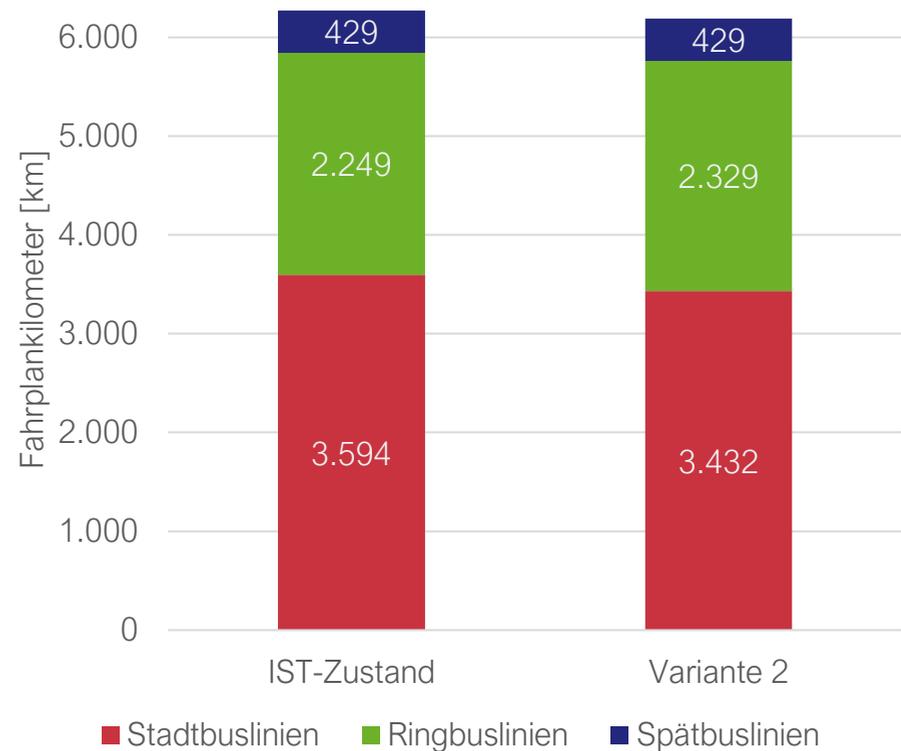
Busbedarf:

- Linien **1**, **2**, **3**, **4**, **5**, **6** und **7**: 20 Busse
- Ringlinien **7X** und **8X**: ca. 8 Busse

Fahrplankilometer:

- IST-Linien gesamt: 6.272,4 km
- PLAN-Linien gesamt: 6.189,9 km
- Differenz: -82,5 km (-1,3 %)

➔ Eine Optimierung des Liniennetzes an der aktuellen ZUM ist möglich, weitere Angebotsverbesserungen aber nicht möglich. Somit ist die ZUM in ihrer aktuellen Lage nicht zukunftsfähig.



4

Ist ein dezentrales System mit zwei Hubs außerhalb der ZUM zukunftsfähig?

Übersicht der drei Varianten

Variante 1

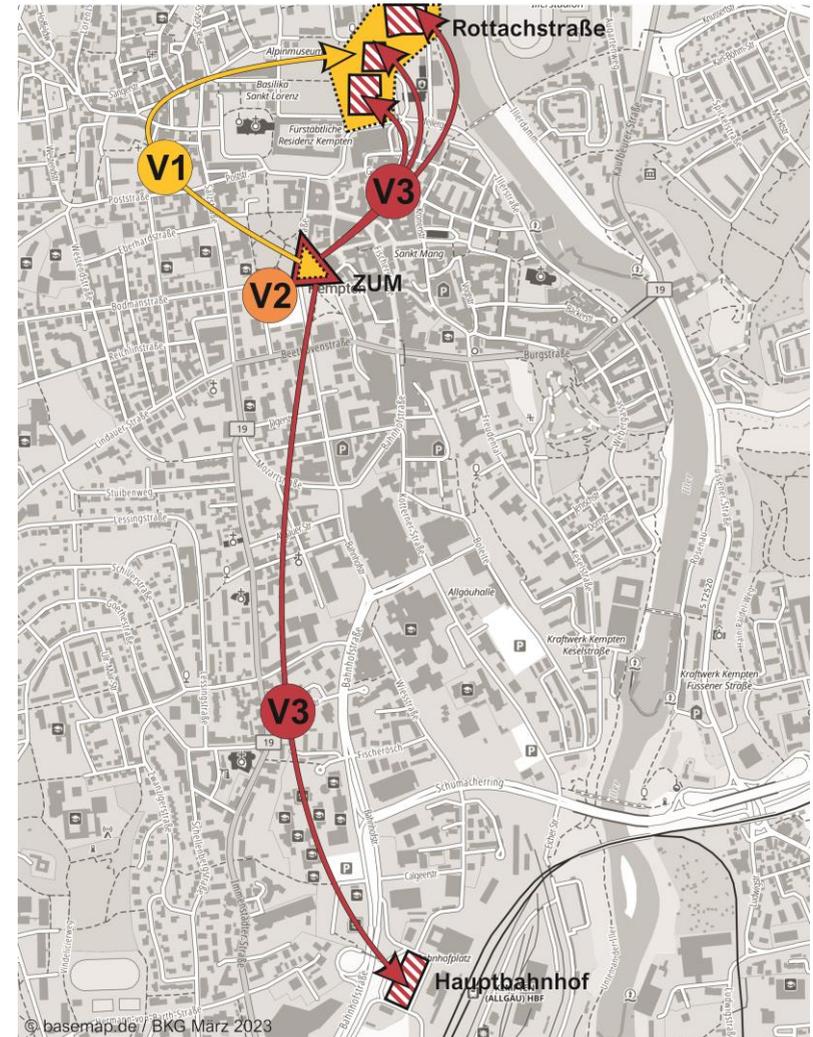
Interimslösung an der ZUM und Verlegung weiterer Funktionen an die Rottachstraße

Variante 2

neues Angebotskonzept mit verbessertem ÖPNV unter **Beibehaltung der ZUM** am heutigen Standort

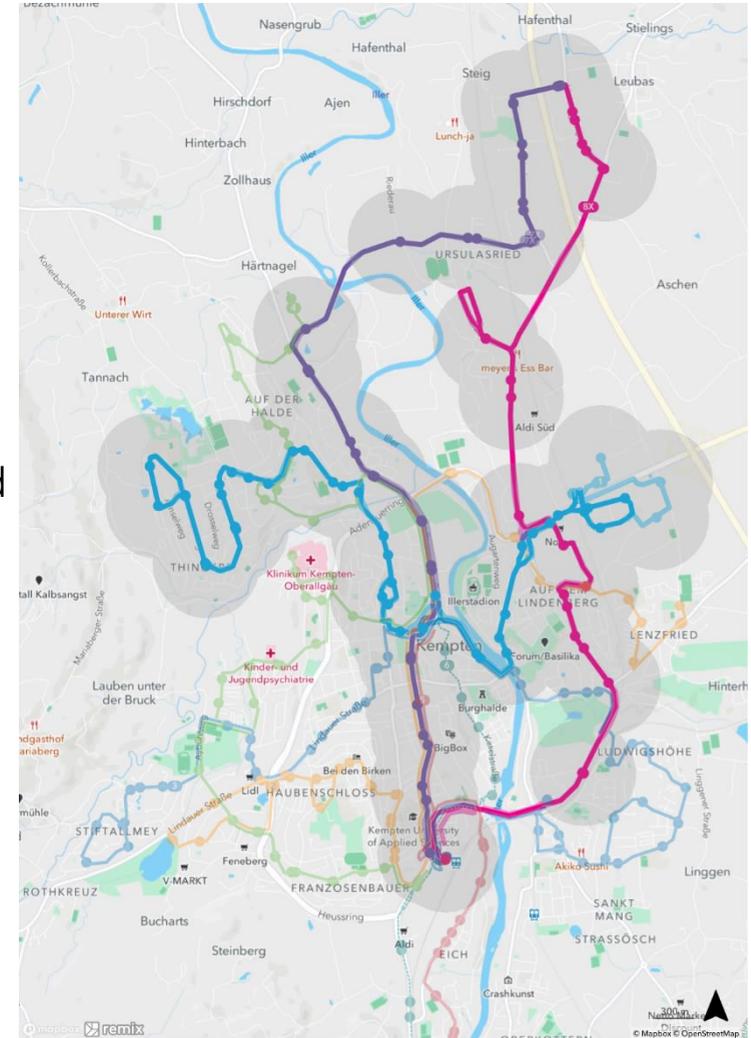
Variante 3

neues Angebotskonzept mit verbessertem ÖPNV mit **Verlegung der ZUM** an die **dezentralen** Standorte Parkplatz Rottachstraße und Hauptbahnhof



Liniennetz Variante 3

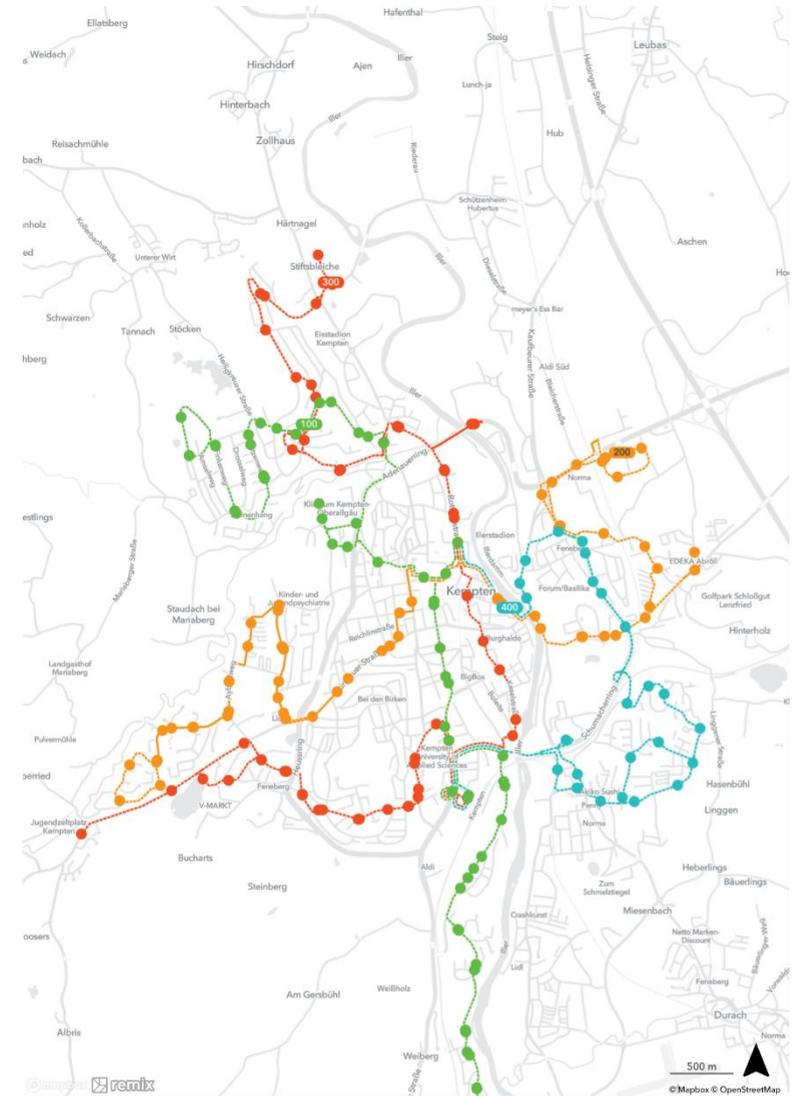
- Hauptbahnhof – Forum Allgäu – Nordhub als starke Nord-Süd-Achse (**2, 5, 7X**) im 7'/8'-Takt
- kurze Umstiegszeiten an die Nord-Süd-Achse sowohl
 - am Nordhub (**1, 3, 4** ↔ **2, 5, 7X**) als auch
 - am Südhub/Hbf. (**3, 4, 8X** ↔ **2, 5, 7X**)
- Schaffung von Tangentialverbindungen
 - im **Westen** (Hbf. – CamboMare – Klinikum – Nordhub) und
 - im **Osten** (Hbf. – Ludwigshöhe – Nordhub)
- dezentrale Umstiegspunkte auch außerhalb der Hubs
- Anbindung des Neubaugebiets Halde Nord
- Neuanbindung des Freudentals im 60'-Takt sowohl an Innenstadt als auch an Hbf. mit Linie **6**



Erschlossene Gebiete im 15'-Takt (400 m-Radius)

Spätverkehr-/ Wochenendnetz Variante 3

- Beibehaltung der 100er-Linien im Spät- und Sonntagsverkehr mit 60'-Takt
- Anslusstreffen am Nordhub
- Linienanpassung ausgehend von den infrastrukturellen Anpassungen im Tagesnetz

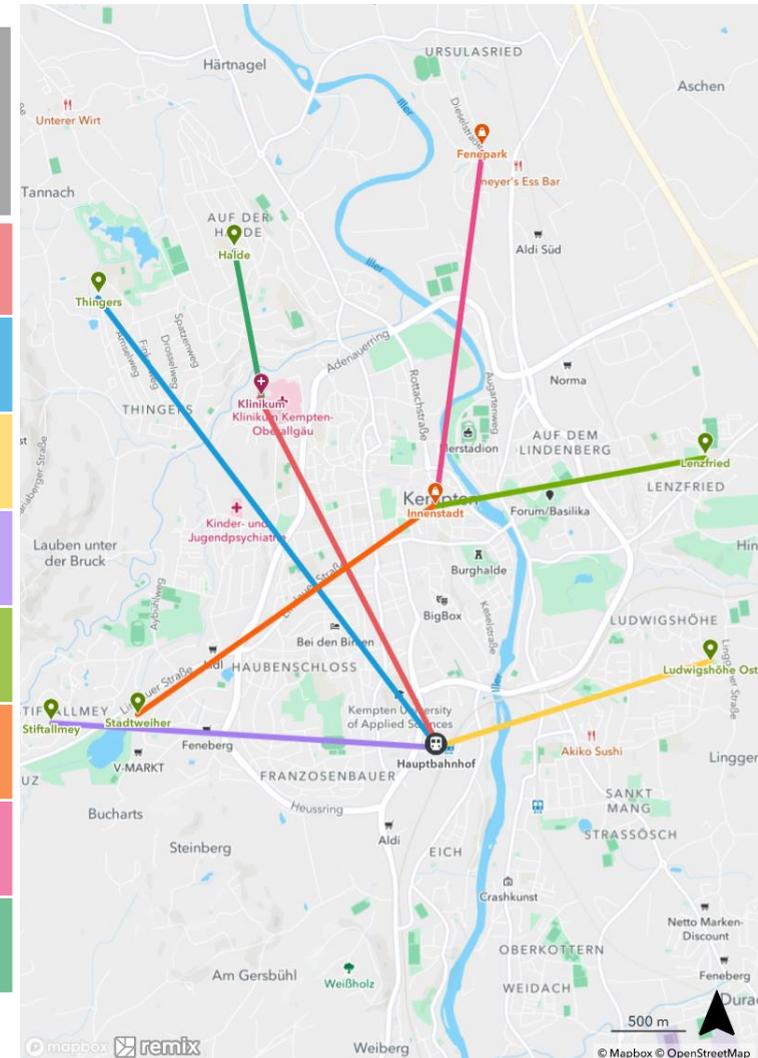


Vor/Nachteile – was wird besser, was wird schlechter?

- ✔ Reduktion der Linienanzahl schafft Übersichtlichkeit
- ✔ Netz verdeutlicht die neue Grundstruktur mit 2 Hubs, die durch eine starke Achse verbunden werden
- ✔ starke Nord-Süd-Achse im 7,5'-Takt
- ✔ Vereinheitlichung und Taktverdichtung der Angebote in den Potenzialgebieten Bühl und Thingers
- ✔ direkte Anbindung von Waltenhofen / Lanzen an Innenstadt bleibt bestehen
- ✔ Schaffung zusätzlicher Tangentialverbindungen
- ✔ weitere dezentrale Umsteigepunkte (z. B. Berliner Platz, Ostbahnhof, CamboMare, T.-Dachser-Straße)
- ✔ bei Allgäuer Festwoche oder anderen Veranstaltungen keine Änderungen im Liniennetz notwendig
- ✘ keine Direktanbindung an den Hauptbahnhof aus Thingers und Bühl, aber mit attraktiven Umsteigezeiten und dichterem Takt
- ✘ Umsteigeefordernis steigt auf einigen Verbindungen
- ✘ zentrale Innenstadthaltestelle (ex ZUM) wird insbesondere von Osten und Westen nicht mehr direkt angefahren
- ✘ stärkere Diversifizierung der Zugangsstellen zum ÖPNV im Bereich Innenstadt

Vergleich ausgewählter Busverbindungen

Verbindung	IST			PLAN			Vgl.
	Anzahl Fahrten / Std.	Reisezeit [min]	Umstiegs-häufigkeit	Anzahl Fahrten / Std.	Reisezeit [min]	Umstiegs-häufigkeit	
Klinikum – Hbf.	2	20/17	1	4	16 16/20	0 (2x/h) 1 (2x/h)	➤
Thingers – Hbf.	2	19/21 28/24	0 (1x/h) 1 (1x/h)	4	27/28	1	➤
Ludwigshöhe Ost – Hbf.	2	22/23	1	2	10	0	➤
Stiftallmey – Hbf.	2	24/20	1	2	22/16	1	➡
Lenzfried – Innenstadt	2	10/15	0	2	15/14	0	➡
Stadtweiher – Innenstadt	1	16/10	0	2	25/19	0	➡
Innenstadt – Fenepark	1	16/18	0	4	15/14	1	➤
Halde – Klinikum	2	27/25	1	2	19/16	0	➤



Betriebliche Kennzahlen (ohne Schülerfahrten)

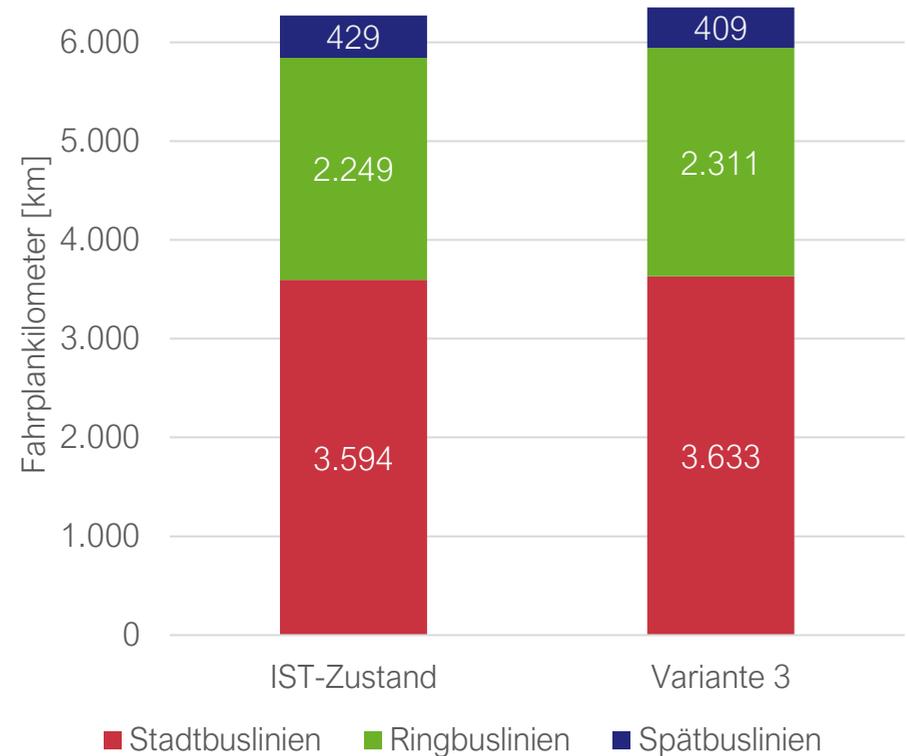
Busbedarf

- Tageslinien **1**, **2**, **3**, **4**, **5** und **6**: 18 Busse
- Ringlinien **7X** und **8X**: 8 Busse
- Spätlinien **100**, **200**, **300**, **400**: 7 Busse

Fahrplankilometer

- IST-Linien gesamt: 6.272,4 km
- PLAN-Linien gesamt: 6.352,3 km
- Differenz: +79,9 km (+1,3 %)

➔ Ein dezentrales System mit zwei Hubs (Innenstadt und Hauptbahnhof) lässt auch weitere zukünftige Angebotsverbesserungen zu und ist somit zukunftsfähig.



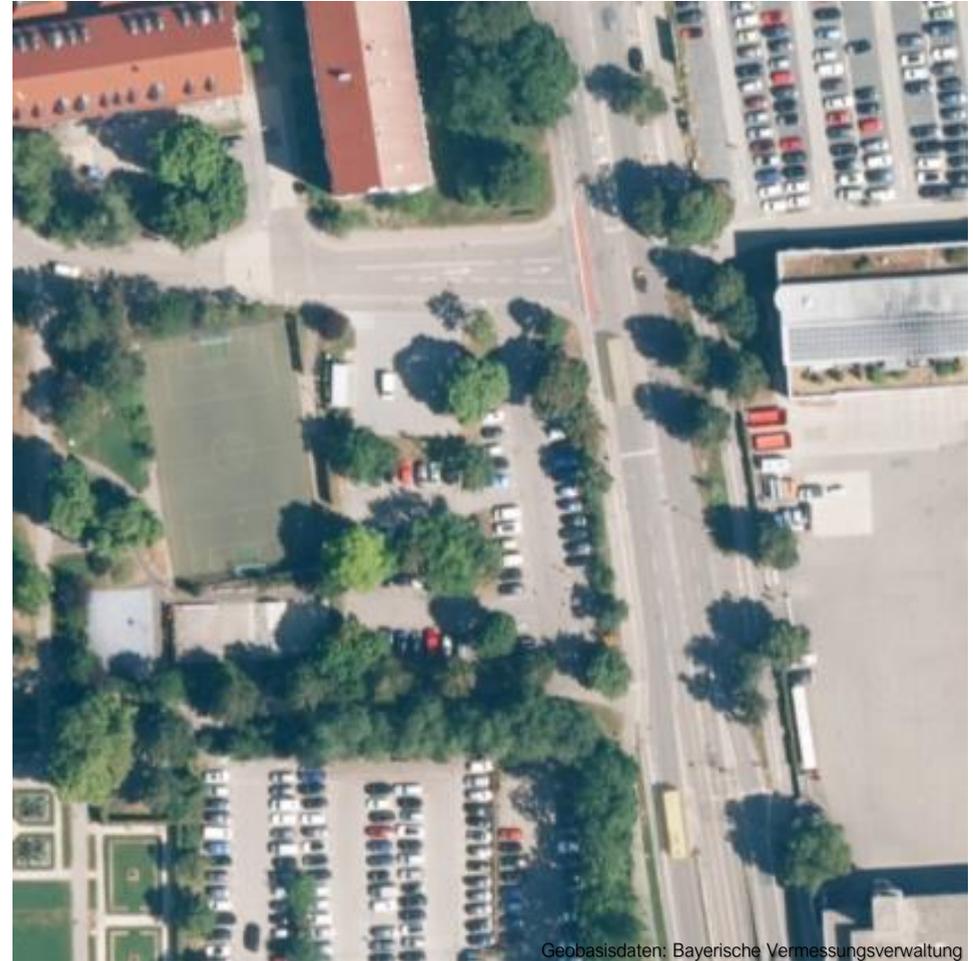
Stellplatzbedarf Nordhub (Klecks-Parkplatz)

Stadtverkehr

- Tagesverkehr:
 - 4 Haltepositionen
 - 2 Standflächen zur Wendezeitverbringung
- Spät-/Sonntagsverkehr: 7 Haltepositionen
- ➔ maßgebend: Anschlusstreffen in Schwachverkehrszeiten

Regionalverkehr:

- 2 Haltepositionen als Durchfahrtshaltestelle
- 3 Standflächen zur Wendezeitverbringung



Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung

Konzeptskizze Nordhub (Klecks-Parkplatz)

- Befahrung des Hubs nur von Nord nach Süd
- aufgrund der Platzverhältnisse nur 6 Haltepositionen auf Klecks-Parkplatz möglich
- weitere Haltepositionen auf Rottachstraße
 - 2 Bussteige pro Richtung
 - davon einer für Stadtbus (Spätverkehr)
 - weiterhin ein Fahrstreifen pro Richtung für MIV
- Überliegerplätze auf Rottachparkplatz
- Potentialfläche für Kundenzentrum auf Grünfläche



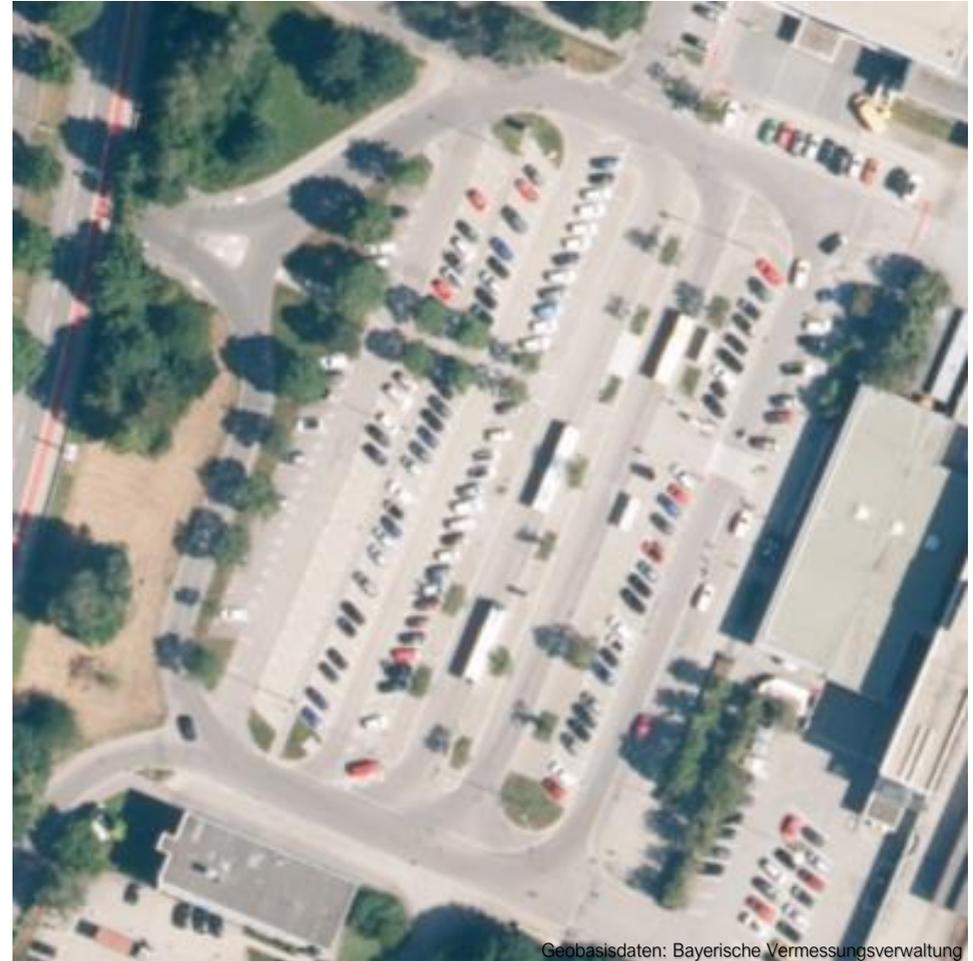
Stellplatzbedarf Südhub (Hauptbahnhof)

Stadtverkehr

- 2 Haltepositionen für Nord-Süd-Achse (2, 5, 7X)
 - 1x in Richtung Innenstadt fahrend
 - 1x aus Innenstadt kommend
 - + 1 Überliegerplatz für Wendezeitverbringung 7X
- 4 Haltepositionen für endende oder andere durchfahrende Linien (3, 4, 6, 8X)

Regionalverkehr

- hohe Stellplatzanzahl aufgrund von Anschlussbeziehung zur Bahn
- insgesamt 7 Haltepositionen (Vorgabe Ramboll)
- + unbekannte Anzahl Überliegerplätze



Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung

Konzeptskizze Südhub (Hauptbahnhof)

- Stadtbussteige nahe des Bahnhofsingangs
 - Ausnahme Linie 6, hält bei den Regionalbuslinien
- Regionalbussteige als Haltestelleninsel
 - optimal für Anschlusstreffen zu Bahnlinien
 - führt zu etwas geringerem Platzbedarf
 - Befahrung im Uhrzeigersinn
- Überliegerplätze außerhalb des Bahnhofsvorplatzes
- Tausch Pkw-Vorfahrt und Bussteige möglich



Dipl.-Ing.
Felix Friedrich

Projektleiter
Verkehrsplanung

+49 351 48 23 184
f.friedrich@vcdb.de

Dipl.-Ing.
Paul Michauk

Projektingenieur
Verkehrsplanung

+49 351 48 23 220
p.michauk@vcdb.de

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!