



# 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?

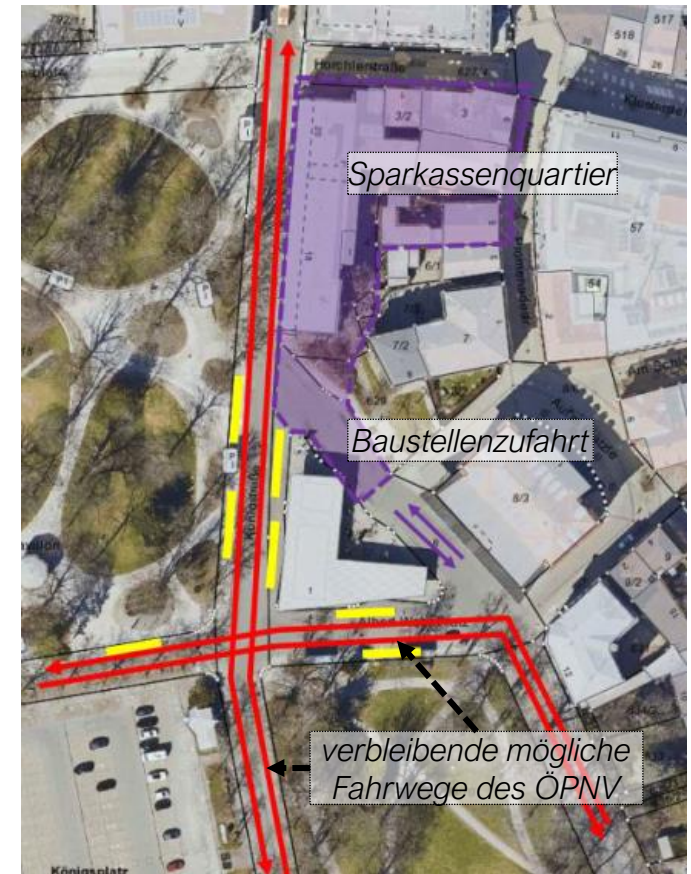
1

## 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

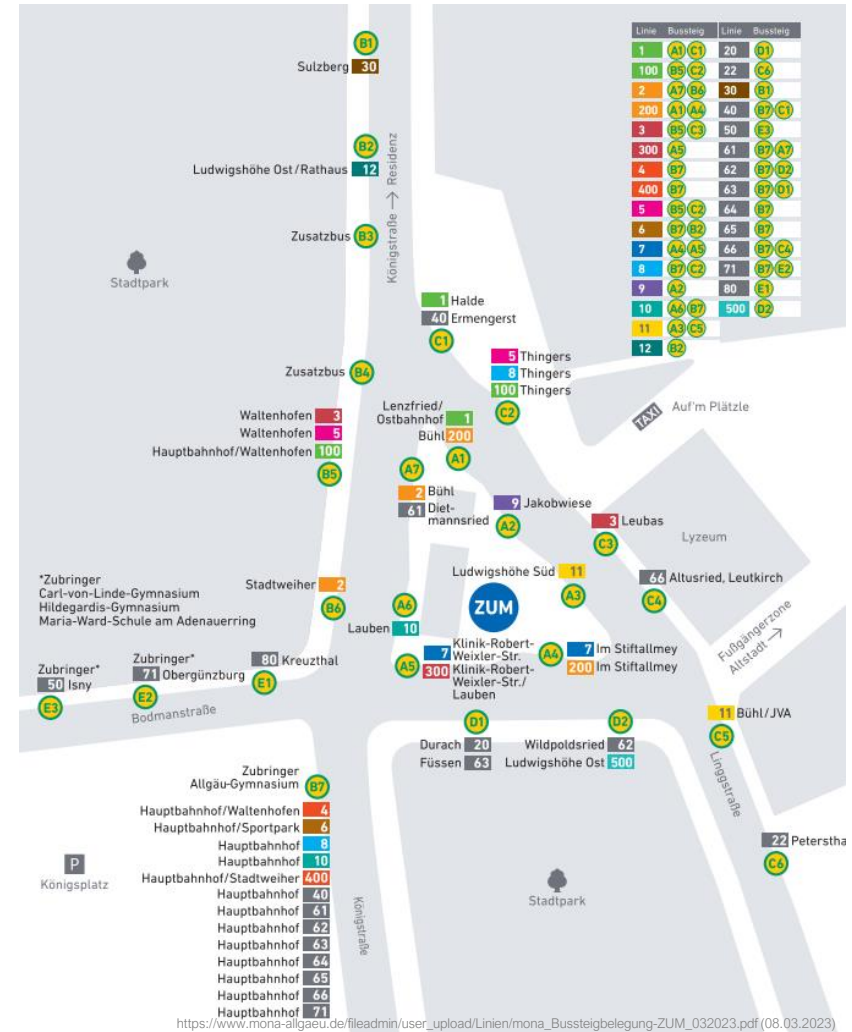
2

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

# Übersicht der ZUM

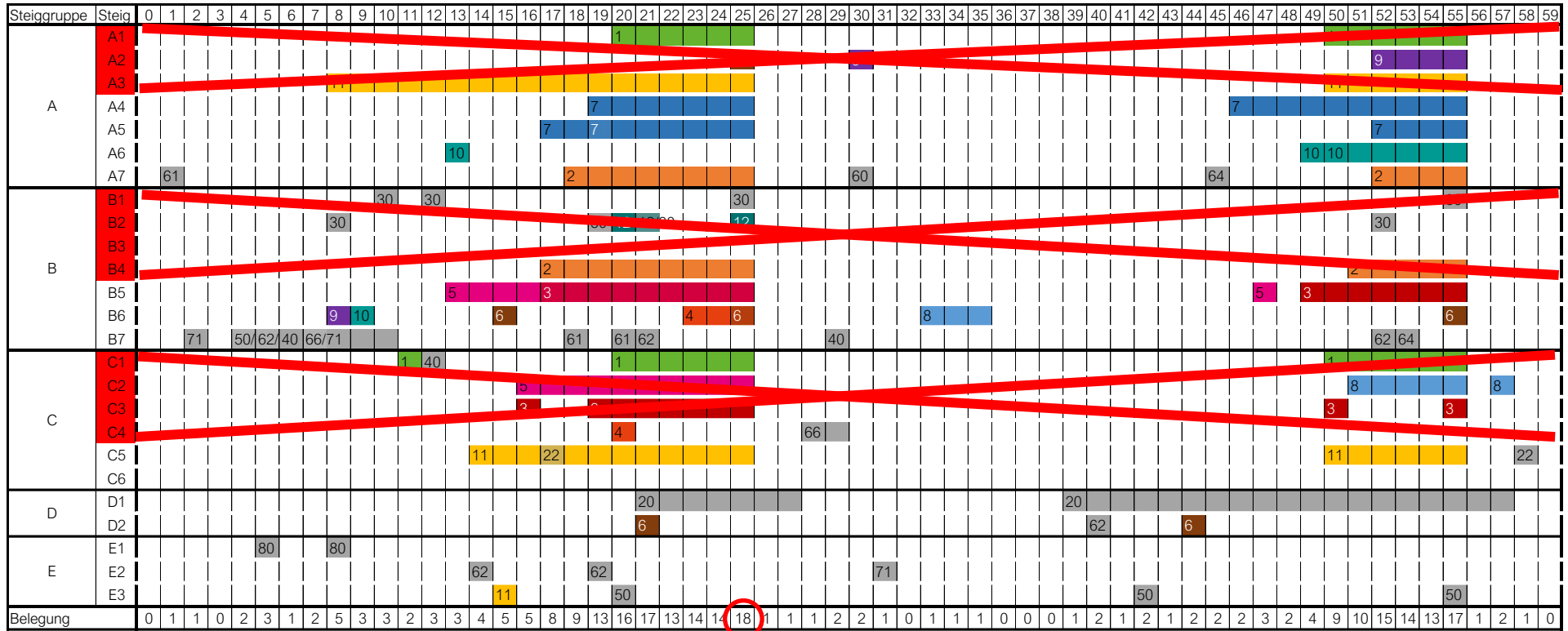
## Die ZUM bietet viele Fahrt- und Haltemöglichkeiten

- 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

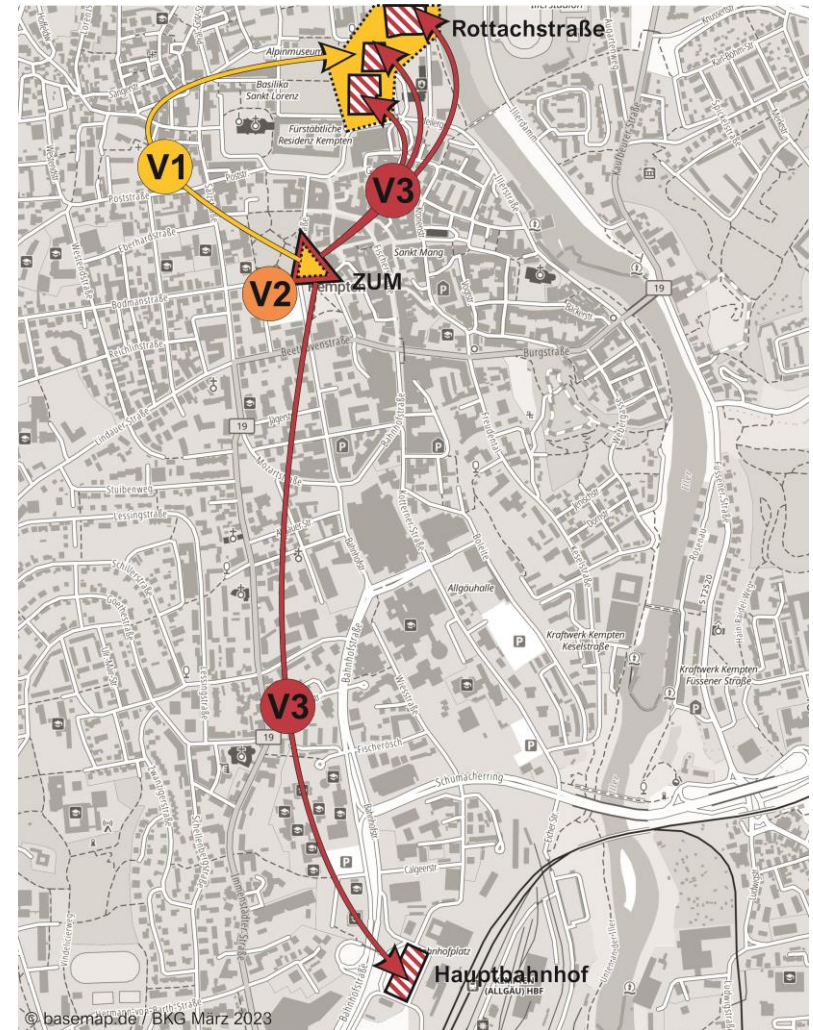
Interimslösung an der ZUM und Verlegung weiterer Funktionen an die Rottachstraße

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

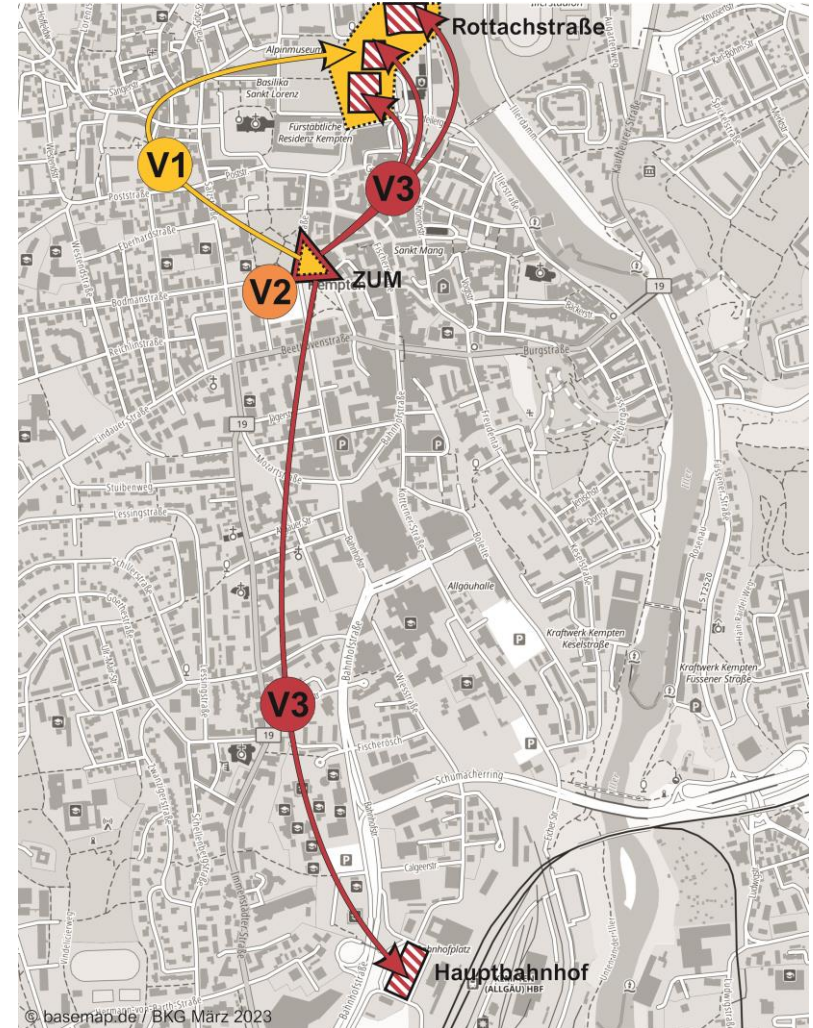
Interimslösung an der ZUM und Verlegung weiterer Funktionen an die Rottachstraße

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

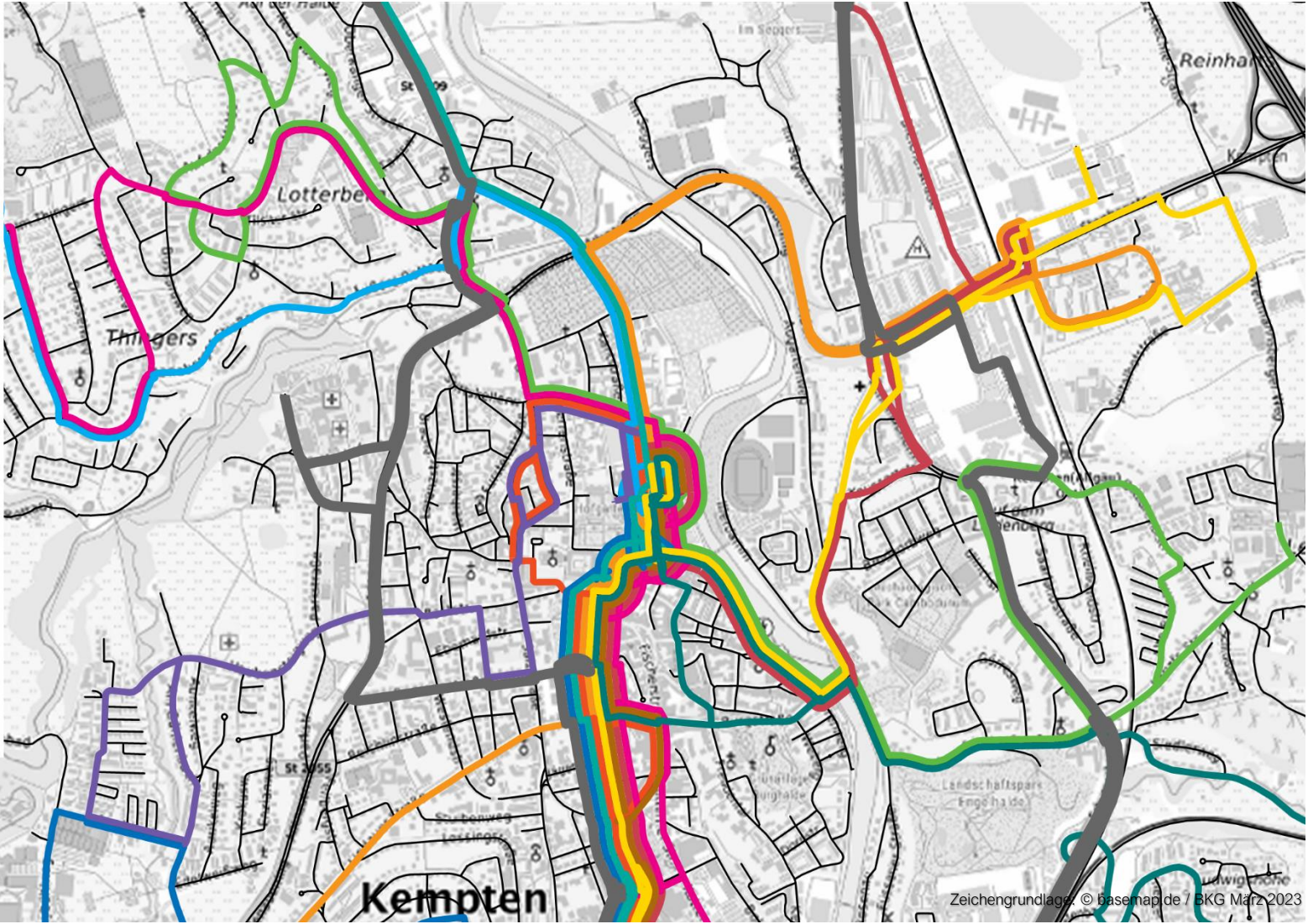




# Linienwege der Variante 1 im Tagesverkehr

## Buslinien (Tag)

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



Zeichengrundlage: © Basemap.de / BKG März 2023

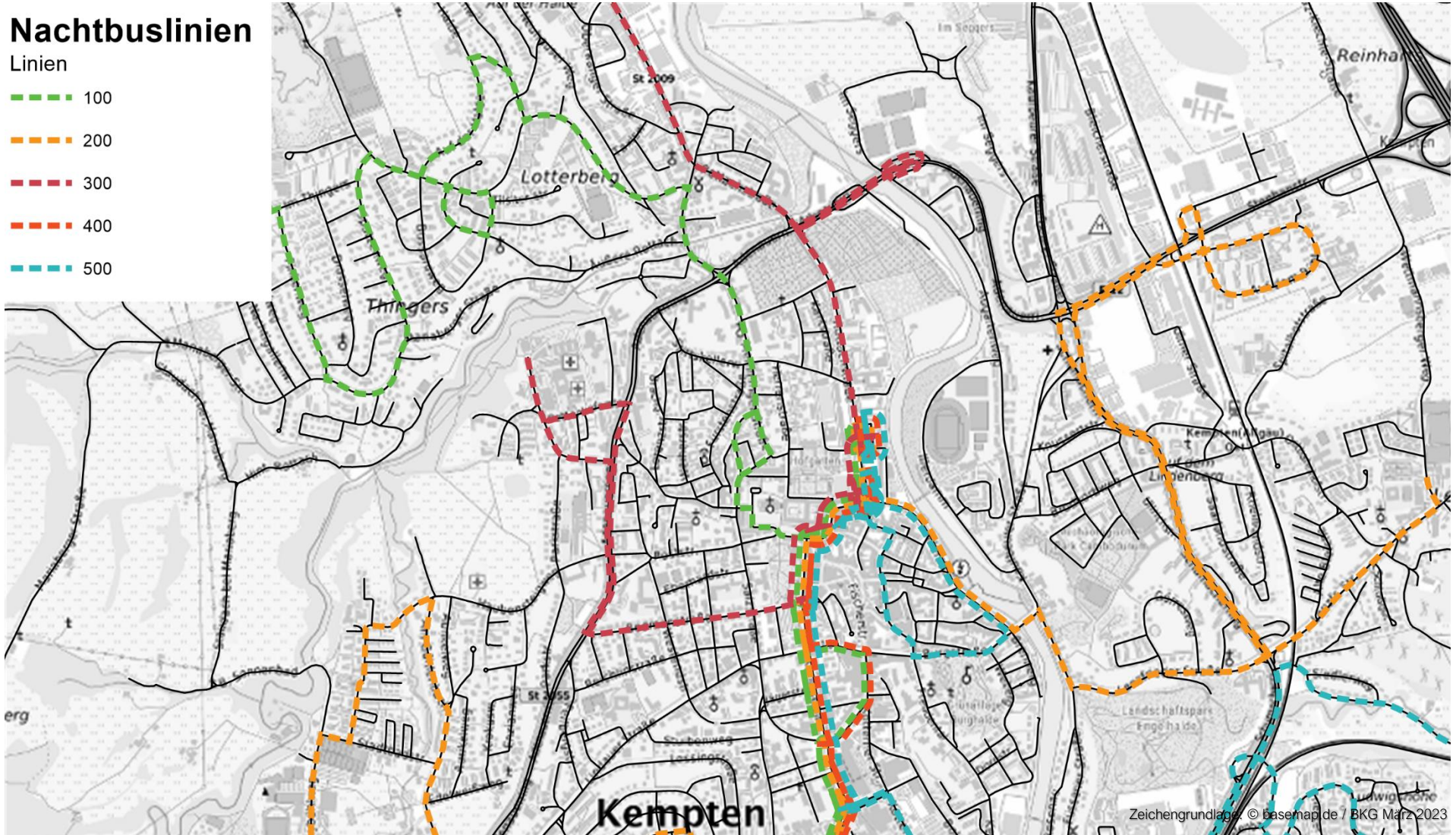


# Linienwege der Variante 1 im Abend-/Sonntagsverkehr

## Nachtbuslinien

Linien

-  100
-  200
-  300
-  400
-  500

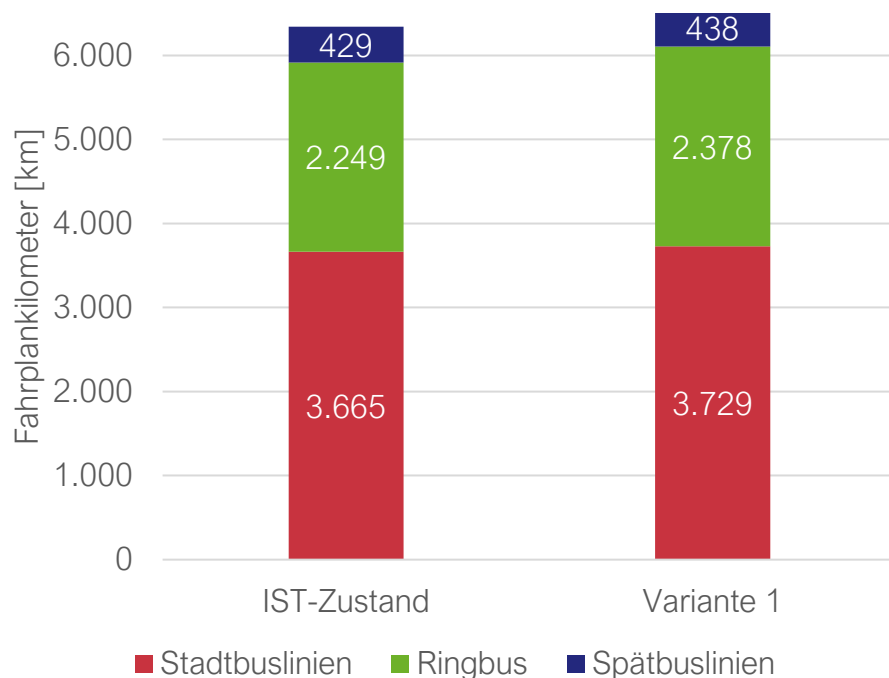


# Betriebliche Kennzahlen

## 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

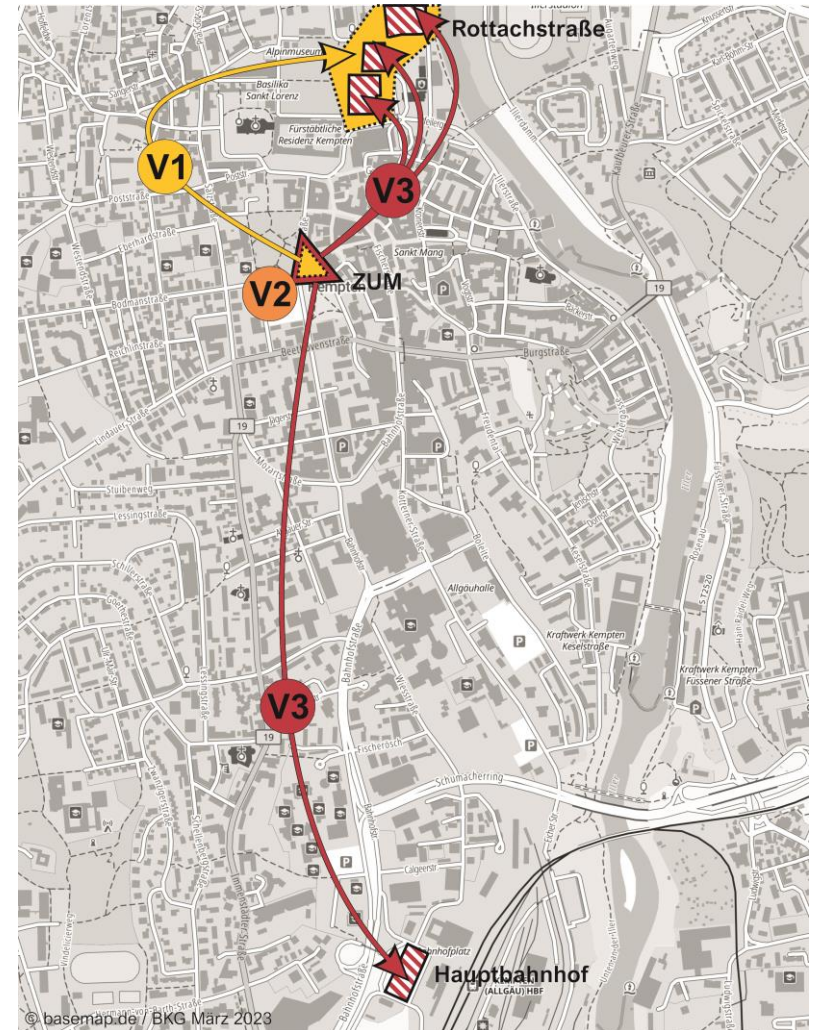
Interimslösung an der ZUM und Verlegung weiterer Funktionen an die Rottachstraße

Variante 2

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

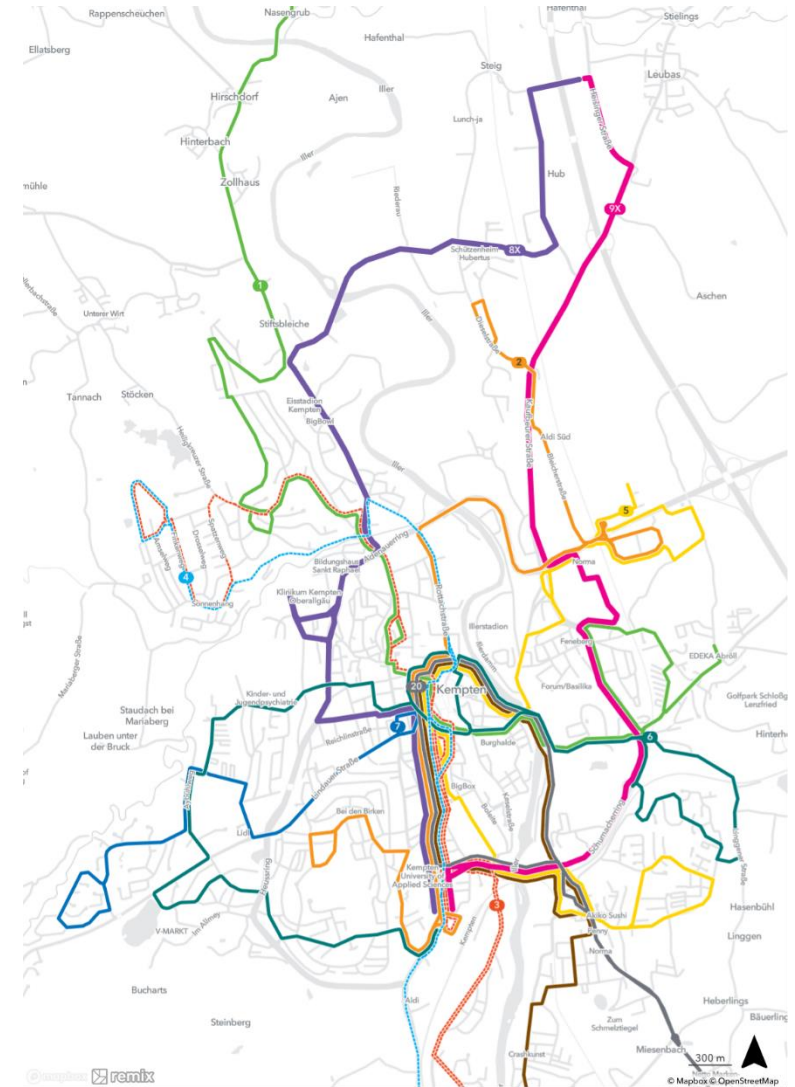
Variante 3

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

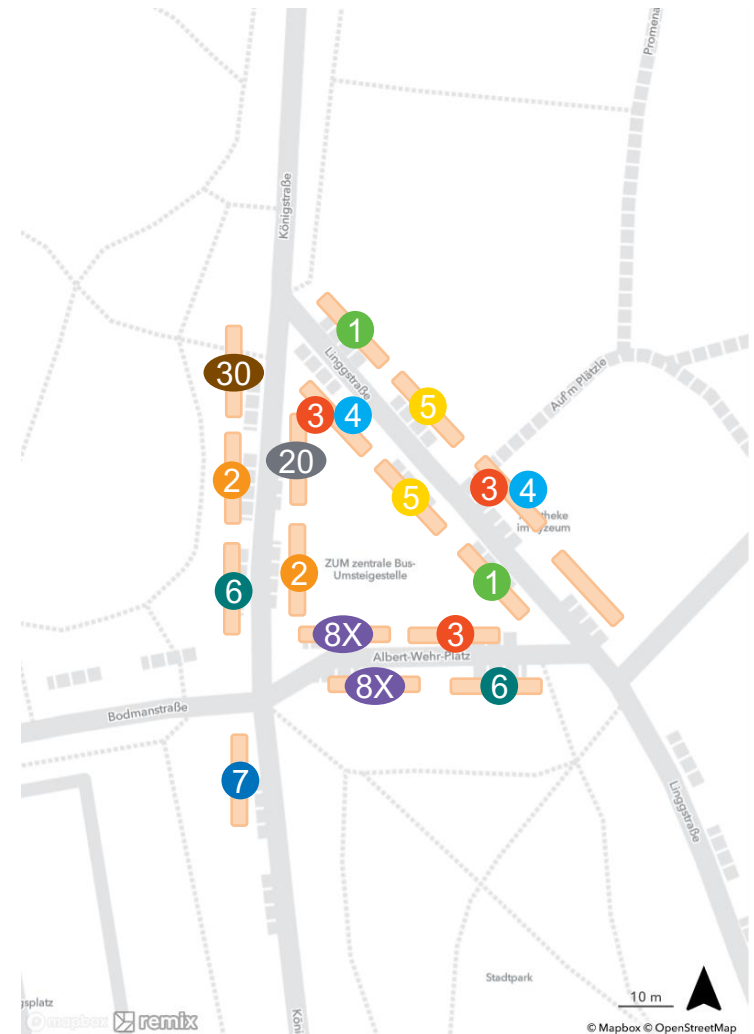


## Vor/Nachteile – was wird besser, was wird schlechter?

- ✓ 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)

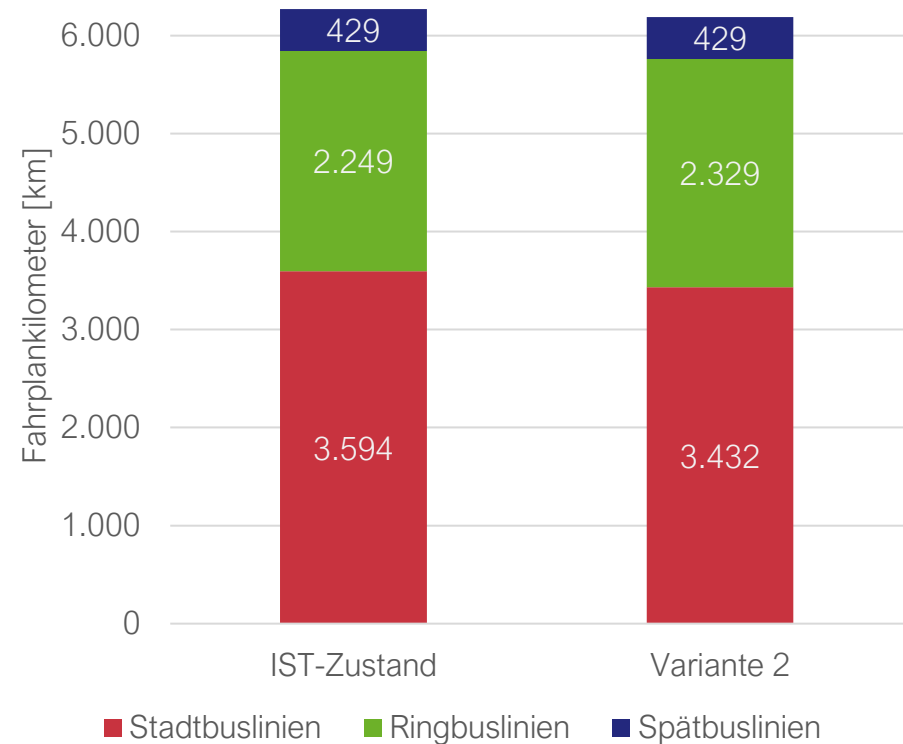
## Busbedarf:

- 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

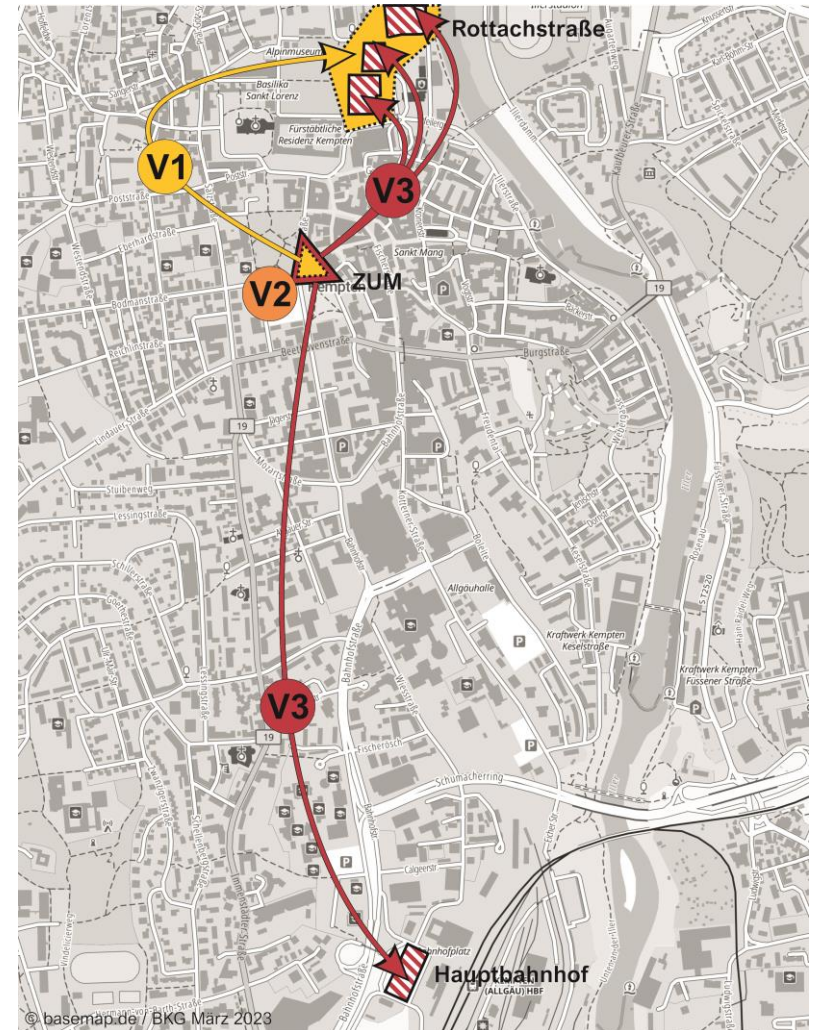
Interimslösung an der ZUM und Verlegung weiterer Funktionen an die Rottachstraße

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

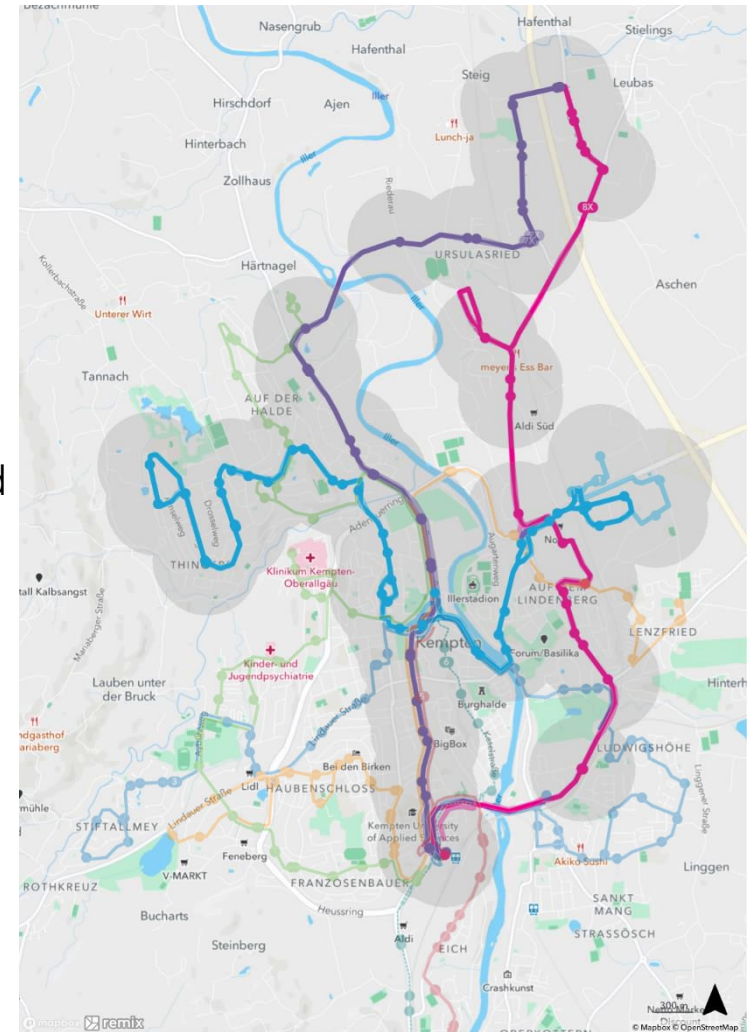






## Liniennetz Variante 3

- 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**

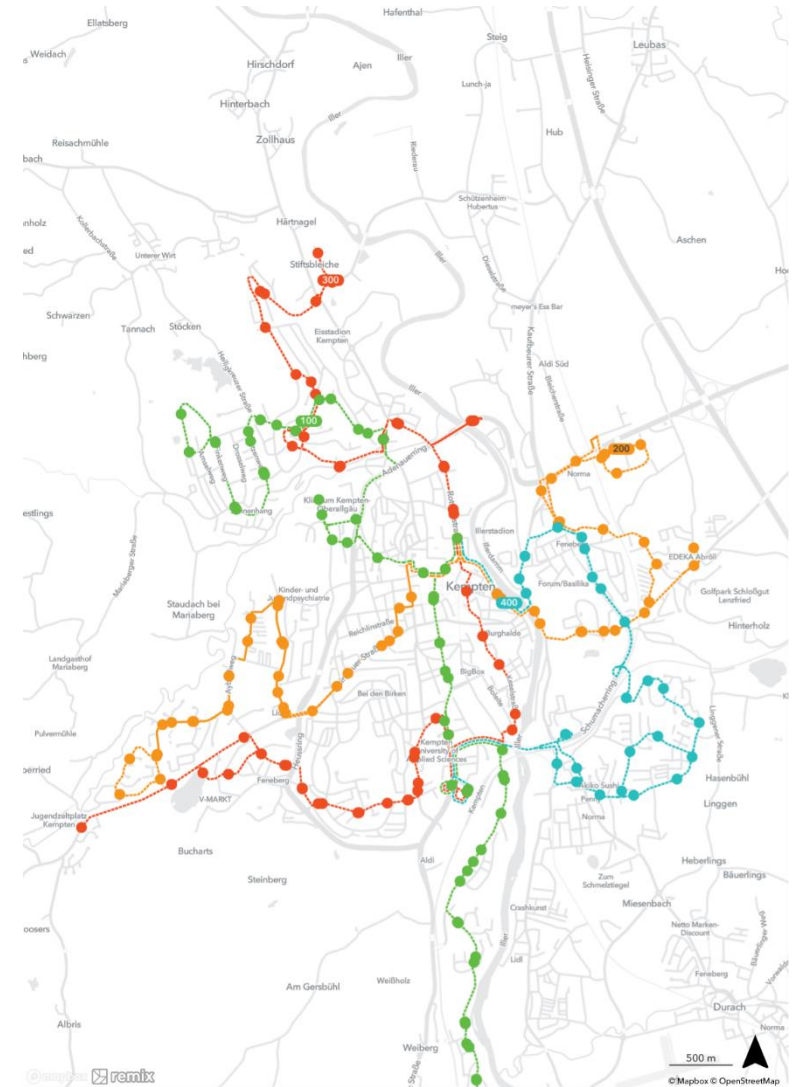


Erschlossene Gebiete im 15'-Takt (400 m-Radius)



# Spätverkehr-/ Wochenendnetz Variante 3

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



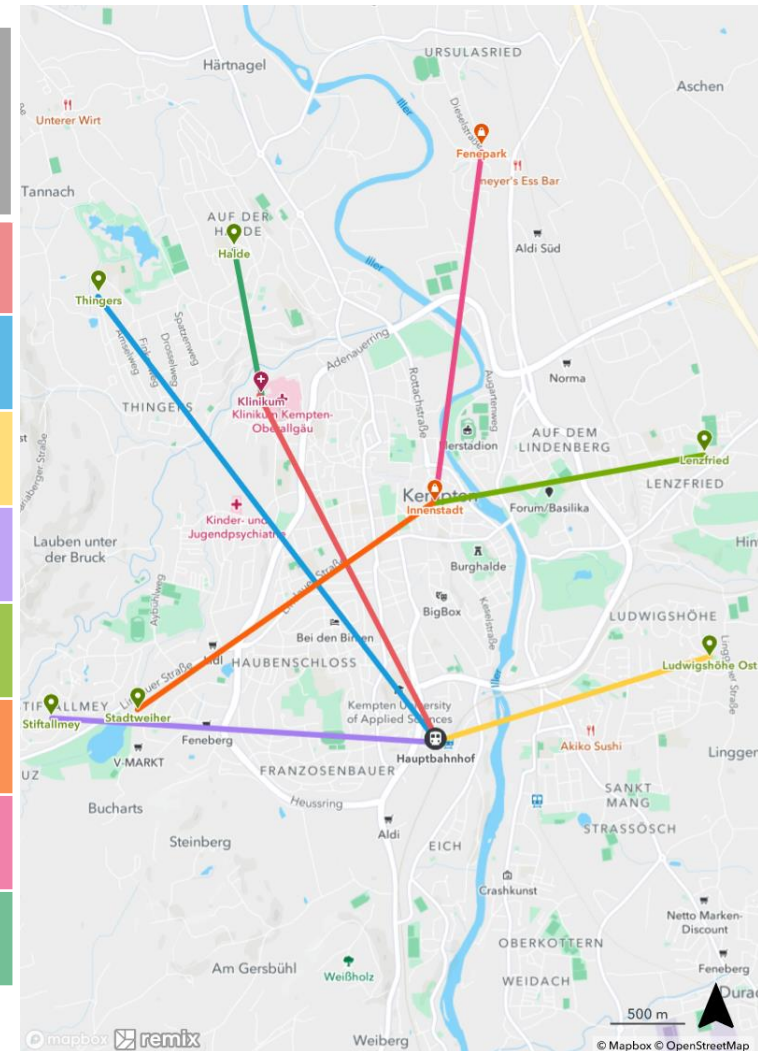
## Vor/Nachteile – was wird besser, was wird schlechter?

- ✓ 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
- ✗ Umsteigeeffort 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)

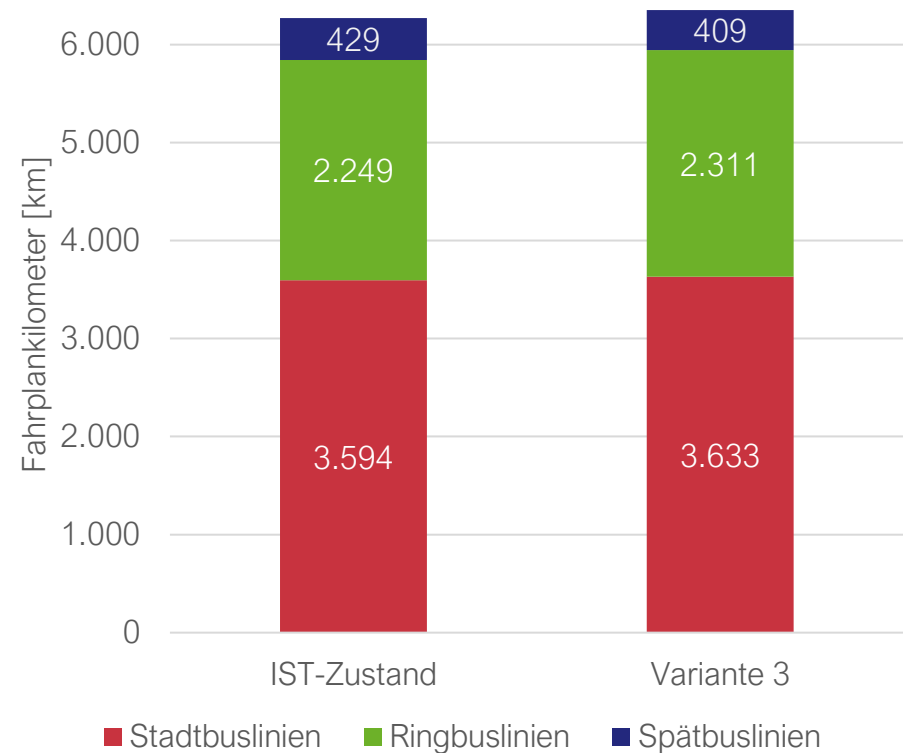
## Busbedarf

- 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!**