



## öffentliche Sitzungsvorlage

Ausschuss für Mobilität und Verkehr am 21.09.2023

---

Amt: 66 Amt für Tiefbau und Verkehr  
Verantwortlich: Stefan Sommerfeld, Verkehrsmanager - Amt 66  
Vorlagennummer: 2023/66/683

### TOP 2

## ÖPNV - Bericht zur Untersuchung der ZUM in Zusammenhang mit der Baustelle am Sparkassenquartier durch die Fa. VCDB

### Sachverhalt:

Die Sparkasse Allgäu beabsichtigt ab September 2024 mit dem Abriss und Neubau des Sparkassenquartiers an der Königstraße zu beginnen. Geplante Bauzeit ist drei Jahre.

Durch die Nähe zur ZUM wird eine starke Beeinträchtigung des ÖPNV befürchtet. An der ZUM treffen sich aktuell zeitgleich zweimal pro Stunde alle Stadtbuslinien. Außerdem halten hier alle Regionalbuslinien. ZUM ist die Abkürzung für „Zentrale Umsteigemöglichkeit“. Alle möglichen Umsteigebeziehungen im busgestützten ÖPNV können hier wahrgenommen werden. Umsteigemöglichkeiten an anderen Stellen existieren nicht.

Ausgelöst durch den Neubau des Sparkassenquartiers, beauftragte die Stadtverwaltung die Fa. VCDB drei Fragestellungen zu untersuchen. Die Fragestellungen reichen teilweise über die Betrachtungen der Auswirkungen der Baustelle hinaus und beleuchten generell neue Möglichkeiten für einen zukunftsfähigen ÖPNV.

### **Folgende Fragestellungen wurden untersucht:**

1. Kann die ZUM während der Sparkassen-Bauphase aufrechterhalten werden?
2. Ist die ZUM, unabhängig von der Baustelle, am heutigen Standort ausbau- und zukunftsfähig?
3. Ist ein dezentrales System mit zwei Hubs außerhalb der ZUM zukunftsfähig?

Die Fa. VCDB stand bei der Erstellung der Studie im engen Austausch mit der KVB, den Kemptenern Busunternehmen und dem Landkreis Oberallgäu.

### Ergebnisse

#### **Kann die ZUM während der Bauzeit weiter betrieben werden, ohne dass der ÖPNV kritisch gestört wird?**

Ergebnis: Es ist eine kritische Beeinflussung des Busbetriebs zu befürchten und eine vollständige Verlegung der ZUM ist zu empfehlen.

#### **Ist die ZUM, unabhängig von der Baustelle, am heutigen Standort ausbau- und zukunftsfähig?**

Ergebnis: Die ZUM ist heute an Ihrer Belastungsgrenze angelangt. Der aktuelle Busbetrieb kann hier zwar noch abgewickelt werden, bei einer Ausweitung des Angebots des Stadt- und Regionalbusverkehrs stößt die ZUM durch die fehlende Flächenverfügbarkeit an ihre Grenzen. Bereits heute wirken die zahlreichen Beeinträchtigungen durch Veranstaltungen sehr störend auf den ÖPNV-Betrieb!

### **Wie kann ein dezentrales ÖPNV-System realisiert werden und welche Vor- und Nachteile hätte es gegenüber dem zentralen System?**

Ergebnis: Fa. VCDB erstellte einen Vorschlag für ein dezentrales Bussystem. Es wurden Linienpläne für sechs Stadtbuslinien, zuzüglich den zwei Ringbuslinien, neu entworfen. Der Hauptunterschied dieses dezentralen Systems ist, dass nicht alle Buslinien zeitgleich an einem Ort zusammenkommen und während einer gemeinsamen Wartezeit alle Umsteigerelationen zeitgleich zur Verfügung stehen. In einem dezentralen System entstehen Umsteigemöglichkeiten an mehreren Orten zu unterschiedlichen Uhrzeiten. Für die Umsetzung sind infrastrukturelle Anpassungen notwendig, z. B. der Bau eines Nord- und Südhubes sowie der Ausbau mehrerer Haltestellen. Die ZUM am heutigen Standort könnte rückgebaut werden und die Fläche neu überplant werden.

#### **Vorteile**

1. Reduktion der Linienanzahl schafft Übersichtlichkeit
2. Netz verdeutlicht die neue Grundstruktur mit 2 Hubs, die durch eine starke Achse verbunden werden
3. starke Nord Süd Achse im 7,5' Takt
4. Vereinheitlichung und Taktverdichtung der Angebote in den Potenzialgebieten Bühl und Thingers
5. direkte Anbindung von Waltenhofen / Lanzen an Innenstadt bleibt bestehen
6. Schaffung zusätzlicher Tangentialverbindungen
7. weitere dezentrale Umsteigepunkte (z. B. Berliner Platz, Ostbahnhof, CamboMare, Dachser Straße)

#### **Nachteile**

1. Keine Direktanbindung an den Hauptbahnhof aus Thingers und Bühl
2. Umsteigeerfordernis steigt insgesamt
3. zentrale Innenstadthaltestelle (ex ZUM) wird insbesondere von Osten und Westen nicht mehr direkt angefahren
4. stärkere Diversifizierung der Zugangsstellen zum ÖPNV im Bereich Innenstadt
5. Investition in Infrastruktur: Nord- und Süd-Hub, Haltestellen. Dadurch Wegfall von Parkplätzen am Bahnhofsvorplatz und in der Rottachstraße.

Fa. VCDB präsentiert die Ergebnisse in der Ausschusssitzung mit beiliegenden Unterlagen im Detail.

#### **Landkreis Oberallgäu**

Der Landkreis Oberallgäu plant die Umsetzung seines neuen ÖPNV-Angebotskonzeptes ab 2026. Der Landkreis hat einen Bedarf von 7 Haltestellen plus eine unbekannte Anzahl an Überliegerplätze (Parkplatz für Ruhezeiten) am Südhub angemeldet. Am Nordhub werden vier Haltestellen plus Überliegerplätze benötigt. Die einfallenden Regionalbuslinien sollen nicht an den Hubs enden und einen Umstieg in den Stadtbus erzwingen. Stattdessen sollen die Fahrgäste mit den Regionalbussen ohne Umstiege in die Innenstadt fahren können.

## **Empfehlung**

Die Stadtverwaltung und die KVB empfehlen dauerhaft auf ein dezentrales Bussystem umzustellen. Die mangelnde Entwicklungsmöglichkeit sowie die zahlreichen Störungen durch Veranstaltungen an der ZUM sind für diese Empfehlung ausschlaggebend.

Die Umstellung soll noch vor Beginn der Baustelle am Sparkassenquartier (aktuell geplant auf August 2024) erfolgen, damit die Fahrgäste sich nur einmal an ein neues System gewöhnen müssen und nur geringe Störungen durch die Baustelle verursacht werden.

Die Umsteigebeziehungen am Nordhub sollen durch ein Provisorium im Bereich Pfeilergraben (zwischen Kreisverkehr und Gerberstraße) ermöglicht werden. Eine Alternative wäre ein Standort auf dem Feuerwehrparkplatz.

Am Südhub stehen bis zur Umsetzung des ÖPNV-Angebotskonzeptes des Landkreises Oberallgäu genügend Bushaltstellen am Bahnhofsvorplatz für einen provisorischen Betrieb zur Verfügung.

Als bald soll mit der verkehrlichen und städtebaulichen Planung für eine dauerhafte Lösung am Nordhubs im Bereich Klecksparkplatz und am Südhubs im Bereich Bahnhofsvorplatz begonnen werden. Ebenso mit einer Planung für die Neugestaltung der heutigen ZUM-Fläche.

Mit dem Bau eines Nordhubs auf dem Klecksparkplatz und eines Südhubs auf dem Bahnhofsvorplatz fallen entsprechende Parkflächen weg. Die Errichtung von neuen Parkmöglichkeiten in Parkhäusern ist an beiden Standorten notwendig, um die heutige Anzahl an Parkplätzen auch zukünftig bieten zu können.

## **Der Bericht dient zur Kenntnis.**

### **Anlagen:**

- Präsentation
- Zusammenfassung: Dezentrales ÖPNV-System in Kempten - Was, Wann, Wo?