

Anlage 2 zum PBA AMV 18.07.2024

Aufgabenstellung – Entwurfsstand: **Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes in Kempten (Allgäu)**

VgV-Verfahren mit Lösungsvorschlägen

01. Anlass

Der Hauptbahnhof Kempten (Allgäu) hat als einer von 16 Hauptbahnhöfen in Bayern eine hohe Verkehrsbedeutung. Bereits in den 1960er-Jahren wurde der Kemptener Hauptbahnhof von täglich rund 10.000 Reisenden frequentiert, pro Tag verkehrten 200 Reise- und 42 Güterzüge. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung wurde der zentrale Kopfbahnhof der Stadt Kempten (Allgäu), der aus den 1880er Jahren stammte und nah an der zentralen Innenstadt lag, aufgegeben und zu Gunsten eines zeitsparenderen Durchgangsbahnhofs mit besserer Verkehrsanbindung für den MIV an den südlichen Stadtrand und den neu entstehenden Ring verlegt.

1961 wurde die grundlegende Umgestaltung der Kemptener Bahnanlagen beschlossen, 1965 begannen die Bauarbeiten und 1969 konnte der neue Bahnhof eröffnet werden. Der Bahnhofsvorplatz mit Parkplätzen, Bushaltestellen und einem Taxisstand wurde autogerecht kreuzungsfrei an den Mittleren Ring / Stadtring Kemptens angeschlossen. Das im Osten des Platzes liegende Empfangsgebäude ist ein viergeschossiger Bau mit 14.000 m³ umbautem Raum, nördlich des Platzes entstand zusätzlich ein neues Dienstgebäude der ehem. Deutschen Bundespost (heute Privatbesitz). Die Gleise liegen in Nord-Süd-Richtung hinter dem Bahnhofsgebäude. Besondere Bedeutung wurde damals der sieben Meter breiten Unterführung zu den 5 Bahnsteigen beigemessen; erstmals bei der DB entstand ein gemeinsames Bauwerk für den Gepäcktransport und die Reisenden.

Die Situation der 60er Jahre besteht in den Grundzügen bis heute unverändert fort, entsprechend in die Jahre gekommen sind Anmutung und Funktionalität. Nach wie vor sind Bahnhofsvorplatz und Gebäude weder barrierefrei noch entsprechen sie in Gänze und in den Details heutigen Vorstellungen funktionierender und zukunftsfähiger Verkehrslösungen. Aus dem strategischen Ziel der Stadt Kempten „Klima, Umwelt, Mobilität – nachhaltig planen und handeln“ entstand das im November 2017 beschlossene Mobilitätskonzept Kempten 2030, das unter anderem als Leitziele einen höheren Nutzungsanteil für den Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖPNV) auf mindestens 50% im Jahr 2030 vorgibt und die Weiterentwicklung des Hauptbahnhofs zu einem attraktiven und hervorragend erreichbaren Mobilitätsknotenpunkt festschreibt. Mit der Neukonzeption des Kemptener ÖPNV, der mit einer Aufgabe der bisherigen zentralen Umsteigestelle (ZUM) in der Kemptener Innenstadt einhergeht, wird die Verknüpfungsfunktion zwischen den verschiedensten Verkehrsangeboten des öffentlichen Personennah- und Fernverkehrs, des MIV, Fuß- und Radverkehrs sowie der E-Mobilität am Bahnhof gestärkt und erfordert neue räumliche Lösungen.

Deswegen soll der Bahnhofsvorplatz als zentrale Mobilitätsdrehscheibe und wichtiger Verknüpfungsort neugestaltet und in seiner Bedeutung als öffentlicher Stadtraum gestärkt werden, um einen angemessenen und positiven ersten Eindruck der Allgäu-Metropole zu ermöglichen.

02. Planungsgrundstück und städtebauliches Umfeld

Der Kemptener Hauptbahnhof liegt im Süden der Stadt am Mittleren Ring in einer Höhe von 703 m über dem Meeresspiegel. [GeoHack \(47.7117; 10.3178\)](#) Räumlich entsteht der Eindruck einer Tieflage, da der Bahnhof und das Bahnhofsgebäude vom Ring aus gesehen rund 8 m tiefer liegen. Einen ersten Eindruck der Gesamtsituation liefert Bild 1:



Bild 1: Perspektive von Süden Richtung Hauptbahnhof:

Links die kreuzungsfreie Anbindung an den Ring, zentral Bahnhof und Bahnhofsvorplatz, rechts Bahnbetriebsgebäude und Eicher Straße mit Bahnhofszufahrt von Osten, Zugang von Osten nur über Treppen in die Bahnhofsunterführung

Die Bahn hat bereits 2019 mit den Planungen für eine barrierefreie Umgestaltung der Verkehrsstation (Verknüpfung Fußgängerunterführung mit Gleisanlagen über Aufzüge, Anhebung der Bahnsteige auf Flurhöhe 0,76 m und neue Bahnsteigüberdachungen) begonnen. Die Umsetzung beginnt im Frühjahr 2025 und soll Ende des Jahres 2028 abgeschlossen sein. Das Empfangs- und die weiteren Bahnhofsgebäude sind aktuell im Fokus der Bahn. Hier starten die ersten Planungsüberlegungen, um Gebäudeschäden zu beheben, Mangelnutzungen zu beseitigen und wieder dauerhafte und attraktive Nutzungen in die Obergeschosse des Empfangsgebäudes zu bringen. Der Bahn gehört auch noch ein kleiner Teil des Vorplatzareals inklusive der beiden seitlichen Rampenzugänge. Die nördlich und südlich des Empfangsgebäudes angeordneten Stellplätze sollen im Bahnbesitz erhalten bleiben. Die Zufahrt zu den Parkplatzanlagen muss bei der Umgestaltung sicher gestellt bleiben, die Flächen sollen gleichzeitig nicht öffentlich zugänglich gemacht werden. Aus städtebaulicher Sicht ist die etwas periphere Lage des Bahnhofs zur Innenstadt und die ausschließlich autoorientierte Zufahrts- und Platzgestaltung insgesamt verbesserungsfähig. Große, ausschließlich dem Verkehr zugeordnete Flächen beinhalten auch eine große Chance auf bauliche Entwicklungen und grundlegende Umgestaltungen des gesamten Areals. Die Gesamtsituation des Bahnhofsumfelds und der räumliche Zusammenhang zwischen Bahnhof, Hochschul- und Schulgeländen (Berufliches Schulzentrum) im Norden und Westen und der Innenstadt erfordern einen größeren stadträumlichen Blick und zu gegebener Zeit evtl. einen städtebaulichen Wettbewerb. Der Gesamtzusammenhang als Großprojekt soll jedoch in erster Linie bzw. in kurzfristiger Perspektive nicht im Fokus stehen, da eine zeitnahe Umsetzbarkeit nicht möglich erscheint. Gleichzeitig ist die Weiterentwicklung des ÖPNV dringend, um im Bereich der Verkehrswende erste größere Erfolge erzielen zu können.

Aus diesem Grund wird der erste Teil der Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes auf den Bereich unmittelbar westlich des Gebäudes beschränkt. Der unmittelbare Vorplatzbereich soll unter Berücksichtigung aller funktionalen und verkehrlichen Erfordernisse zu einem ansprechenden öffentlichen Stadtraum umgestaltet werden. Grundsätzlich soll die Platzgestaltung für alle Verkehrsteilnehmer gleichermaßen größtmögliche Bewegungsfreiheit gewährleisten. Die vielfältigen Wegebeziehungen am Bahnhofsvorplatz sind dabei so anzuordnen, dass möglichst wenige Konflikte entstehen und die räumliche Orientierung erleichtert und befördert wird. Die bisherige Zu- und Abfahrtsbeziehung zum Ring soll bei der Neugestaltung in den Grundzügen unverändert erhalten werden, zudem wird die Barrierefreiheit für alle Nutzergruppen bei der Neukonzeption selbstverständlich vorausgesetzt.

Der Planungsumgriff befindet sich in Bild 2:



Bild 2: Planungsumgriff Bahnhofplatz
Rot – Eigentum Stadt Kempten, DB, Hellrot – Privatbesitz

Weiteres Umfeld des Hauptbahnhofs

Der große städtische Bahnhofplatz ist und bleibt die Hauptzugangssituation und –schnittstelle zwischen Stadt und Schiene. Die Bahnhofstraße verbindet traditionell den neuen Durchgangsbahnhof mit der Innenstadt bzw. dem ehemaligen Kopfbahnhof, heute Forum Allgäu (Einkaufszentrum am südlichen Rand der Einkaufsinnenstadt) am südlichen Ende der Fußgängerzone bzw. der Innenstadt. Sie ist jedoch auch als Teil des Mittleren Rings in Kempten gestaltet worden und verteilt die Verkehre nicht nur auf den nördlich des Bahnhofs nach Osten abzweigenden Schumacherring, sondern auch auf den etwas weiter im Süden nach Westen abzweigenden Heussring. Über den Mittleren Ring werden alle Stadtteile Kemptens mit dem MIV und mittlerweile auch vom Ringbus (ÖPNV-Angebot) gut erreicht. An der Bahnhofstraße schräg gegenüber dem Hauptbahnhof liegt auch die Kemptener Hochschule für angewandte Wissenschaften mit rund 5.500 Studierenden, außerdem Nahversorger, diverse Dienstleister und ein großes Ärztehaus mit Sanitätshaus und Apotheke. Die Gestaltung der Bahnhofstraße ist autogerecht, sie wurde nur in Teilen zu Gunsten der Bus- und Fahrradinfrastruktur (Fahrrad- und Busspur) angepasst.

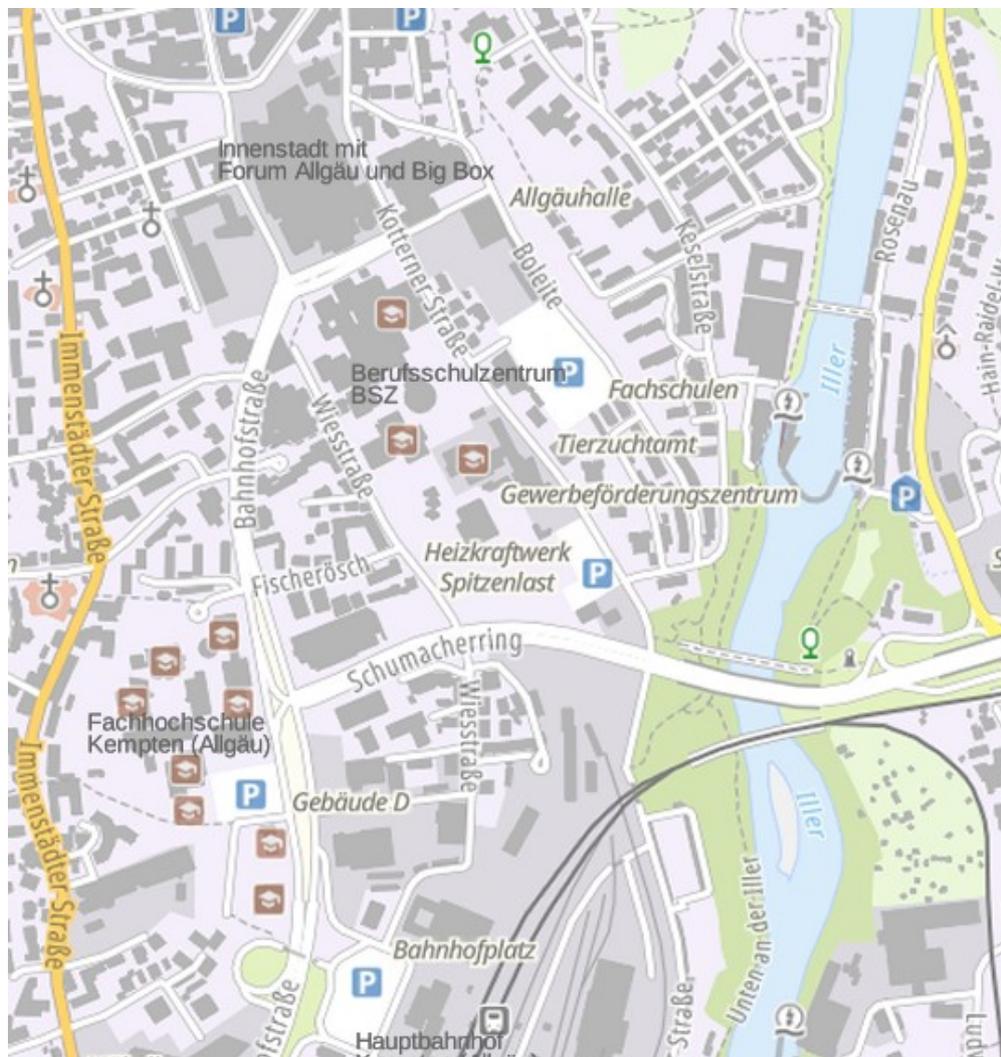


Bild 3: Weiteres Umfeld des Hauptbahnhofs

Die direkte und ruhigere Verbindung in die Innenstadt, die vom Fuß- und Radverkehr bevorzugt wird bzw. werden soll, ist die Wiesstraße. Die Wiesstraße erschließt sich jedoch dem Ortsunkundigen nicht auf den ersten Blick als wichtige oder angenehme Wegebeziehung zur Innenstadt oder in Richtung der bigBOX Allgäu (Veranstaltungshalle). Auf der Wiesstraße werden derzeit im südlichen Teil Fuß- und Radverkehr auf einem gemeinsamen Geh- und

Radweg geführt, nach den beiden eher unübersichtlichen Kurven zu Beginn der Wiesstraße wechselt der Radverkehr auf die Fahrbahn. Im nördlichen Teil wird dem Radverkehr Vorrang vor dem MIV eingeräumt, er führt hier am Berufsschulzentrum vorbei zum Forum Allgäu.

Nicht zu vernachlässigen ist außerdem der Ostzugang zum Hauptbahnhof. Er knüpft über die Eicher / Kotterner Straße ebenfalls direkt an die Innenstadt an. Darüber hinaus ist der Hauptbahnhof über diesen Zugang aus dem städtischen Fuß- und Radwegenetz entlang der Iller und über die Illerbrücken ohne Umwege und mit erheblicher Zeitersparnis für den von Osten und aus der Innenstadt kommenden Langsamverkehr zu erreichen. Auch als kürzester Weg zwischen den Bahnsteigen und einem geparkten Auto bietet sich eher der Osteingang als der Haupteingang des Bahnhofs an. Er wird von Eiligen, aber auch von gepäckbeladenen Kunden der Bahn trotz der dort nicht gegebenen Barrierefreiheit gerne genutzt. Außerdem ist die rund um die Uhr offene Bahnstufung auch für den Langsam-, vor allem den Fußverkehr zwischen den Ortsteilen von hoher Bedeutung, ebenso wie die im Bahnhof angesiedelten Geschäfte und Angebote für die Nahversorgung der südlichen Ortsteile bzw. für die Versorgung mit Backwaren an Sonn- und Feiertagen relevant sind. Vom Platz aus betrachtet links befindet sich im Empfangsgebäude derzeit ein Bäckereicafé, das zusätzlich zur Innengastronomie auch in geringem Umfang eine Außenbestuhlung anbietet. Weitere Nutzungen im Empfangsgebäude sind die üblichen Bahnhofsangebote (Literatur und Kiosk, Imbissangebote, Servicecenter der DB, Wartebereiche, derzeit auch noch eine Spielhalle im hinteren Bereich).

Topographie, Bäume und aktuelle Flächennutzung

Das Planungsgrundstück ist topografisch überwiegend eben, weitestgehend versiegelt und bereits jetzt für die Zugangssituation zum Bahnhof, den MIV und den ÖPNV genutzt. Fahrradverkehr wird bisher nicht separat betrachtet oder geführt. Der Haupteingang des Empfangsgebäudes liegt 4 Treppenstufen höher als der Vorplatz selbst, der direkte Zugang ist bisher nur über eine Treppenanlage möglich. Seitlich führen jeweils geneigte Flächen zum Eingang, die Nutzung der Rampen erfordert jedoch größere Umwege.

Auf dem Gelände der Bahn befindet sich erhaltenswerter Baumbestand mit Baumhaseln in großen Pflanztrögen aus den 60er Jahren in überwiegend gutem Zustand. Ein Eingriff in diesen Baumbestand ist gut abzuwägen, da das Grün hier auch eine bereits vorhandene relativ gute Abschirmung insbesondere zu den südlichen bahneigenen Stellplätzen bietet. Auf den städtischen Flächen befinden sich acht jüngere Bergahorne als Straßenbegleitgrün mit grundsätzlich negativer Erhaltungsbewertung. Die Bäume zeigen alle deutliche Spuren von Vergreisung und sind für ihr Alter sehr kümmerlich gewachsen. Zum großen Teil weisen sie auch massive Schäden auf (Frostrisse, Fäulen usw.) Zudem generieren Sie aufgrund ihrer kleinen Kronen kaum Schatten, der auf der massiv versiegelten Fläche dringend notwendig wäre.

Studien, Voruntersuchungen und Baurecht

ISEK Integriertes Stadtentwicklungskonzept Kempten (Allgäu)

Der Stadtrat der Stadt Kempten hat am 15. November 2013 das Integrierte Stadtentwicklungskonzept ISEK Kempten (Allgäu) als Handlungs- und Entscheidungsvorlage für die Stadtentwicklung beschlossen.

Als flexibles und informelles Planungsinstrument soll das Integrierte Stadtentwicklungskonzept Kempten - ISEK Kempten - eine konzeptionelle Gesamtperspektive der Stadtentwicklung für die nächsten 10-15 Jahre formulieren. Die großen Herausforderungen durch veränderte wirtschaftliche und strukturelle Rahmenbedingungen, demographischen und sozialen Wandel

der Stadtgesellschaft und den Klimawandel sollen in jeweils definierten Projekten und Maßnahmen konsequent angegangen werden.

Das ISEK beinhaltet Leitlinien und Ziele der Stadtentwicklung und ein städtebauliches Rahmenkonzept, außerdem die wesentlichen städtebaulichen Projekte und Maßnahmen, um Teils widersprüchliche soziale, ökonomische und ökologische Ziele in komplexen Stadtentwicklungsprozessen miteinander in Einklang zu bringen.

Im Rahmenkonzept werden für die innere Stadt mehrere Fokusgebiete beschrieben und abgegrenzt. Als Fokusgebiet VI wurde der Bereich Bahnhof / Hochschule ins ISEK aufgenommen. Die allgemeine Zielstellung besteht darin, eine verbesserte Anbindung des Hauptbahnhofs an die Innenstadt zu schaffen (u.a. durch das neue ÖPNV-Konzept bereits in Arbeit), Synergien zwischen Hochschule und Bahnhof entstehen zu lassen, den Bahnhofsvorplatz als Visitenkarte für Bahnreisende aufzuwerten und das Bahnhofsumfeld neu zu ordnen. Als konkrete Maßnahme wird die Erstellung eines Gutachtens vorgeschlagen, wie der öffentliche Raum aufgewertet werden kann, die Stellplatzproblematik gelöst und eine eindeutige Wegeführung für Fußgänger und Radfahrer vom Bahnhof zu Hochschule und Innenstadt konzipiert werden kann.

[Stadtentwicklung ISEK \(kempton.de\)](http://www.kempton.de/stadtentwicklung/isek)

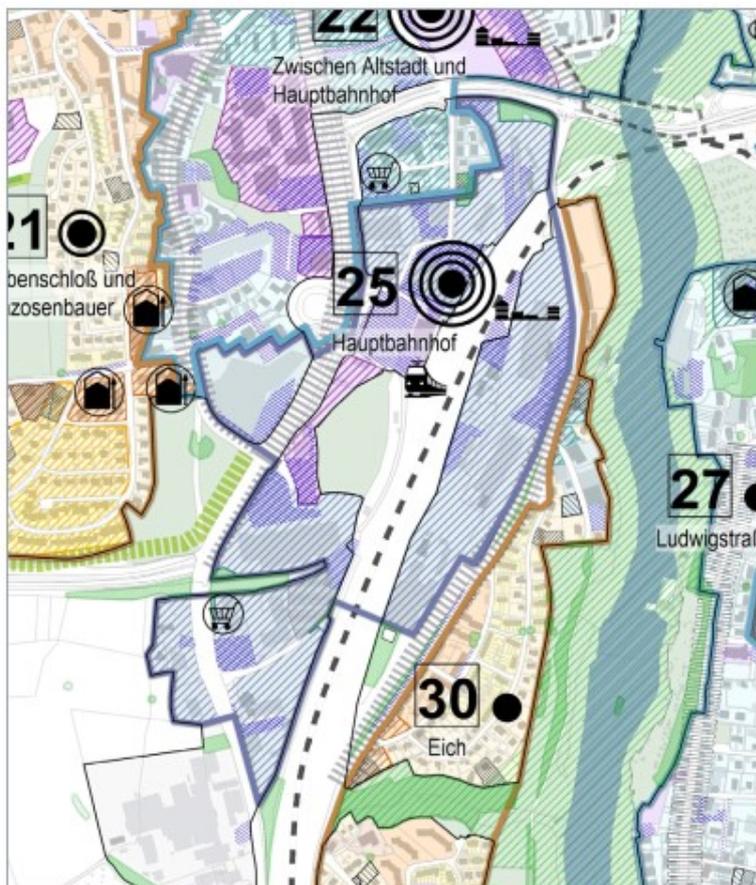
Innenentwicklungskonzept

Für den neuen Flächennutzungsplan beauftragte die Stadtverwaltung 2019 ein externes Büro damit, das bestehende Baulückenkataster in Kempten zu überarbeiten und zu ergänzen. Auf dieser Basis erstellten die Fachbüros ein für die Stadt Kempten maßgeschneidertes Innenentwicklungskonzept. Die Erstellung des Konzepts wurde durch das von der Bayerischen Staatsregierung aufgelegte Förderprogramm „Innen statt Außen“ bezuschusst. Unter anderem geht es dabei grundsätzlich um die Bewahrung natürlicher Lebensgrundlagen, den Klimaschutz, den Werterhalt des vorhandenen bebauten Bestands sowie die kostengünstige Flächenentwicklung durch Erhalt und Nutzung vorhandener Infrastruktur in den bereits bebauten Bereichen. Die Stadt Kempten (Allgäu) hat in der Sitzung des Stadtrats am 29. Juli 2021 das Innenentwicklungskonzept gem. §176 BauGB beschlossen.

Das Konzept beinhaltet eine detaillierte Ermittlung innerstädtischer Potenziale (beispielsweise Baulücken, Leerstände, oberirdische Parkplatzflächen, gering genutzte Flächen). Anhand der ermittelten Potenziale empfiehlt das Konzept Strategien zur weiteren Innenentwicklung. Eines der Gebiete mit den größten Innenentwicklungspotentialen in der Stadt ist dabei der Bereich C „Hauptbahnhof“, der das weitere Umfeld des Bahnhofs umfasst. Im Konzept sind die wesentlichen weiteren Entwicklungsmöglichkeiten nachzulesen, die beim jetzigen ersten Schritt – dem Umsteigeknoten und unmittelbaren ersten Teilbereich vor dem Eingang des Bahnhofsplatzes – bereits mitzudenken sind.

Ein zusammenfassender Auszug aus dem Innenentwicklungskonzept ist als Bild 4 auf der nächsten Seite angefügt.

Hauptbahnhof (2)



> POTENZIAL ZU ZIELTYP

- Hohe Nachverdichtungspotenziale der Höhe, Ergänzungsbauten, bei Umgestaltung des Gebietes 'Gebiet' mit gemischter Nutzung
- Hohe Potenziale im Bereich der Parkieranlagen

Chancen und Empfehlungen:

- Umwandlung des Gebietes in 'Gebiet' mit einer dichten Mischung, die von der Bahnnähe profitiert
 - Bildung
 - Verwaltung
 - Dienstleistungen
 - Hotel / Gastronomie
 - Kultur
 - Unterhaltung (Kino, Events, ...)
 - Kreativwirtschaft
 - Flexible Arbeitsplatzkonzepte
 - Wohnverträgliches Gewerbe
 - Wohnen(Vgl. z.B. Umgestaltung der Bahnhofsvorplätze in München)

Bild 4: Auszug Innenentwicklungskonzept

Mobilitätskonzept Moko 2030

Das Mobilitätskonzept entstand in einem zweijährigen Prozess in Zusammenarbeit mit den Bürgerinnen und Bürgern und ist der Masterplan für eine zukunftsfähige, emissionsarme, generationenübergreifende und klimafreundliche Mobilität. Im Detail wurden über 160 konkrete Maßnahmen definiert, die das Ziel verfolgen den öffentlichen Personennahverkehr und den Rad- und Fußverkehr zu stärken. Die Maßnahmen werden unter Berücksichtigung neuer gesellschaftlicher und technischer Entwicklungen fortgeschrieben.

Das Moko 2030 wurde 2018 vom Stadtrat beschlossen und schlägt eine Vielzahl von Maßnahmen für eine zukunftsfähige Verkehrsinfrastruktur vor, unter anderem

- Stärkung des ÖPNV mit kürzeren Taktzeiten und leistungsfähiger Verbindung
- Schaffung von attraktiven, dezentralen Umsteigemöglichkeiten
- Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für Radfahrer im Bereich der Königstraße, Wiesstraße und Bahnhofstraße
- Sichere Querungen für Fußgänger
- Umbau Bahnhofsvorplatz und Neusortierung ZUM

Mittlerweile wurden einige Detailspekte des Moko 2030 durch den Zeitfortschritt Veränderungen unterworfen (z. B. Fahrpläne, Taktangaben etc.), die grundlegenden Ziele haben jedoch weiter Bestand.

Insbesondere die Langsamverkehre und der ÖPNV haben nach wie vor einen hohen Optimierungsbedarf, die Aufgabe der ZUM in der Stadtmitte erfordert eine neue Schwerpunktsetzung auf dem Umsteigebereich / Mobilitätsknotenpunkt am Hauptbahnhof. [Mobilitätskonzept 2030 \(kempten.de\)](http://kempten.de)

Baurecht

Der Hauptbahnhof Kempten liegt nicht im Geltungsbereich eines Bebauungsplans. Es besteht Baurecht nach § 34 BauGB. Auf den Flurstücken 2369/9 und 2227 liegt allerdings eine Widmung als öffentliche Verkehrsfläche.

03 Verkehr und Erschließung

Die vor Ort vorhandene Zu- und Abfahrtssituation zum Bahnhof ist autogerecht und kreuzungsfrei ausgeführt, die Straßen sind in gutem Zustand und ausreichender Dimensionierung. Der MIV ist mit Vorrang vor allen anderen Verkehrsarten ausgestaltet. Die grundlegenden Zu- und Abfahrtssituationen vom Ring zum Bahnhof sowie die Wegebeziehung vom Bahnhof zur Wiesstraße müssen vorerst zwingend unverändert erhalten bleiben, um den finanziellen Rahmen des beginnenden Umbaus nicht zu sprengen.

04 Aufgabenumfang Lösungsvorschläge

Allgemeine Aufgabenstellung

Die Planung des neuen Bahnhofsvorplatzes soll einen verkehrs- und stadtentwicklungspolitisch bedeutsamen Ort mit dem Fokus auf Funktionalität und stadträumlicher und gestalterischer Qualität zukunftsfähig umgestalten.

Der Platz soll für alle Zielgruppenverkehre (Geschäftsreisende, Urlaubsgäste, Schülerinnen und Schüler, Pendlerverkehre u.a.) einen angemessenen und positiven ersten Eindruck der Allgäu-Metropole ermöglichen und insbesondere seine Funktion als zentrale Mobilitätsdrehscheibe und Verknüpfungsort für überregionale, regionale und lokale Verkehrsbeziehungen erfüllen. Dabei ist der Platz als Verkehrsdrehscheibe für alle Verkehrsteilnehmer bestmöglich zu organisieren. Alle Verkehre sollen möglichst optimal an die Schiene angebunden werden und das Empfangsgebäude erreichen können. Mit den neuen Bussteigen entsteht ein Busbahnhof, der auch viele Umstiege zwischen Bussen generieren wird, aber auch den Umstieg von Bus zu Schiene und zu allen anderen Verkehren gut ermöglichen soll. Die Anordnung der Funktionsräume und ihre Beziehung zueinander ist also ein entscheidender Faktor für das Gelingen des Konzepts.

Die zentrale Herausforderung bei der Umgestaltung und Neuorganisation ist es, den Bahnhofplatz unter Berücksichtigung aller funktionalen und verkehrlichen Erfordernisse in seiner Bedeutung als öffentlichen Stadtraum zu stärken und die Neugestaltung sowohl nachhaltig als auch kostengünstig zu konzipieren. Grundsätzlich soll die Platzgestaltung größtmögliche Bewegungsfreiheit gewährleisten, das heißt die vielfältigen Wegebeziehungen am Bahnhofplatz sicherstellen und die räumliche Orientierung befördern. Letztlich soll eine optimale Verbindung von öffentlichem örtlichen und regionalen Nahverkehr und Fernverkehr (Bus und Schiene) in Kombination mit den Fahrradfahrern und den Fußgängern sowie dem MIV erreicht werden.

Dabei soll die Aufenthaltsqualität des Ortes sowohl für kurze und längere Aufenthalte sowohl für Reisende als auch für Bürgerinnen und Bürger der angrenzenden Wohngebiete und die Schüler- /Studentenschaft der Stadt zumindest einen zufriedenstellenden Charakter erreichen. Ansprechende Aufenthaltsmöglichkeiten im öffentlichen Raum sollen baulich und durch eine kluge Grüngestaltung vor Regen, Schnee und Hitze schützen und dabei Prinzipien der Schwammstadt berücksichtigen. Auch ein Trinkwasserbrunnen ist vorzusehen.

Übergeordnete Grundsatzziele

Der Bahnhofsvorplatz soll mit der Umgestaltung drei wesentlichen Zielen gerecht werden:

- An erster Stelle soll er als wichtigste Mobilitätsdrehscheibe der Stadt eine hohe Funktionalität und sichere Benutzbarkeit gewährleisten. Für alle Bereiche gilt, dass kurze, direkte und barrierefreie berollbare Wegebeziehungen erreicht werden sollen.
- Andererseits ist der Bahnhofplatz auch eine wichtige und an Bedeutung zunehmende Adresse der Stadt und soll neuen öffentlichen Stadtraum mit Aufenthaltsqualität schaffen, der sich nachhaltig zukunftsorientiert und klimaangepasst zeigt und der Stadt Kempten als „Allgäu-Metropole“ und zentralem Schul- und Hochschulstandort des Allgäus gerecht wird.
- Gleichzeitig sind sowohl die hohe Funktionalität als auch die Adressbildung mit nachhaltiger Aufenthaltsqualität mit möglichst kostengünstigen Lösungen zu erreichen.

Busverkehr, Busumsteigestelle, Busbahnhof

Der Busverkehr in Verbindung mit den Langsamverkehren und Sharingangeboten bildet den wichtigsten Baustein für einen nachhaltigen, umweltfreundlichen Stadtverkehr. Für den Busverkehr soll daher das optimale Angebot geschaffen werden, um das öffentliche Verkehrsangebot auch komfortabel nutzen zu können.

In den Räumlichkeiten des Bahnhofsgebäudes finden Nutzerinnen und Nutzer bereits im Empfangsgebäude über der Ausgangstür eine digitale Anzeige der Busverbindungen. Geplant ist zudem eine Servicestelle des Stadt- und Regionalbusverkehrs in den Räumlichkeiten des Bahnhofs, hierfür werden aktuell Verhandlungen mit der InfraGo geführt. Eine öffentliche Toilettenanlage im Bahnhof ist vorhanden, allerdings oft geschlossen bzw. noch bis auf weiteres in schlechtem baulichen Zustand. Es ist noch mit der Bahn zu klären, inwiefern dieser Zustand zeitnah verbessert werden kann, ansonsten ist gemeinsam mit InfraGo über andere Lösungen, evtl. auch nur ein zeitweises Angebot an Toilettenanlagen, nachzudenken.

Das Busangebot des „Neuen ÖPNV“ soll barrierefrei und überdacht unmittelbar vom Haupteingang des Bahnhofs aus erreicht werden können. Für die Stadt- und Regionalbusse sowie den Busfernverkehr (Flixbusse und grenzüberschreitende Linienverkehre) sind 14 barrierefrei gestaltete Haltestellen mit einer Erweiterungsoption vorzusehen. Die Anordnung der Bussteige soll dabei auch für die Nutzerinnen und Nutzer bestmögliche, kurze und barrierefreie Umsteigebeziehungen zwischen den Bussen ermöglichen. Die Bussteige sind für die Nutzer großzügig, übersichtlich, einladend, hell, sicher und barrierefrei zu gestalten und mit digitalen Informationssystemen und Überdachungen auszustatten.

Alle Haltestellen sind übersichtlich und gut befahrbar, gleichzeitig platzsparend anzuordnen. Für den Aufenthalt wartender bzw. pausierender Busse sind weitere 3 Busparkplätze ohne Haltestellenanforderungen zu schaffen. Lademöglichkeiten für E-Busse sind an diesen Pausen-/

Wartehaltestellen ebenfalls anzubieten, die Nutzung regenerativer Energien und Speicher ist zukunftsorientiert mitzudenken.

Nach derzeitiger Planung sind die 14 Haltestellen erforderlich, um den geplanten Linienführungen zu entsprechen. Folgende Haltestellenbelegungen sind angedacht:

- 6 Haltestellen für den Stadtbus
- 6 Haltestellen für die Regionalbusse
- 2 Haltestellen für Fernbusse (Flixbusse und grenzüberschreitenden Linienverkehr)

Fahrrad- und Fußverkehr /Langsamverkehre

Im Zuge der Neugestaltung des Bahnhofplatzes wird eine Neuordnung und qualitative Verbesserung sowohl des Rad- als auch des Fußverkehrs erwartet.

Radverkehr

Bisher besteht kein durchgängiges und klares eigenes Radwegenetz im Umfeld des Bahnhofs. Die vorhandenen Radwege sind eher schmal und umwegig geführt.

Der von Süden kommende Radverkehr muss die Straße zur Abfahrt an den Bahnhof nutzen.

Nach Süden besteht momentan noch die Gelegenheit, über den Gehweg mit Radfahrer frei - Beschilderung wieder in Richtung der Kreuzung Bahnhofstraße / Immenstädter Straße zu fahren, allerdings kann der Punkt, an dem Radfahrer auf dem Gehweg starten können, nur mit geschobenem Rad oder verkehrswidrig gegen die Fahrtrichtung erreicht werden.

Die vorhandenen überdachten Radabstellanlagen der Bahn liegen nördlich des Empfangsgebäudes auf Bahnflächen, die schwer einsehbar und in der Ausstattung und Wegführung bisher unattraktiv sind. Von dort aus führt ein kombinierter Geh- und Radweg (mit Benutzungspflicht für den Radfahrer) nach Norden und dann nach Westen zwischen einer Stellplatzreihe und dem Vorplatz des Gebäudes Bahnhofstraße 1 zur Wiesstraße.

In Richtung Innenstadt kann der Fahrradfahrer dann über einen kombinierten Geh- und Radweg mit Benutzungspflicht und im späteren Verlauf der Wiesstraße mit dem MIV auf der Straße geführt nach Norden abzweigen.

Zur Auffahrt auf die Bahnhofstraße Richtung Norden und Süden wechselt der Radfahrer ab der Wiesstraße wieder auf die Straßenauffahrten zum Ring, alternativ besteht die Möglichkeit, die Gehwege mit Radfahrer frei - Beschilderung zu nutzen und im Verlauf der Bahnhofstraße auf den Radweg zu wechseln.

Die Situation ist generell unbefriedigend und führt zu Konflikten mit dem Fußgänger, Bus - und MI-Verkehr.

Fahrradstellplätze sind im neuen Konzept im unmittelbaren Bahnhofsumfeld angestrebt und sollen künftig im neu zu ordnenden Zu- und Ablauf des Radfahrerstroms platziert werden. Die Wege sind möglichst übersichtlich, klar, kreuzungsfrei oder mit klar definierten Kreuzungspunkten und kurz zu halten. Einer oder mehrere Standorte für Radabstellanlagen sollen einerseits auf die Radverkehrsachsen aus den verschiedenen Stadtteilen zum Bahnhof, andererseits auf die Zugänge zum Bahnhofsgebäude bzw. zu den Bahnsteigen ausgerichtet werden.

Für den Radverkehr sind folgende Services anzubieten:

- 150 Radabstellplätze überdacht (zusätzlich zu den vorhandenen Bahnabstellanlagen auf den Bahnflächen)
- Sammelschließanlage für mind. 50 Räder
- E-Bike-Ladestationen

Die Abstellanlagen sollen hell, sicher und übersichtlich gestaltet sein und in belebten Zonen liegen. Es dürfen keine Angsträume entstehen, einem möglichen Missbrauch der Abstellanlagen sowie Vandalismus ist bereits in der Gestaltung vorzubeugen. Möglichkeiten der Diebstahlsicherung sollen im Konzept beinhaltet sein. Ein Rückgriff auf bestehende Systemangebote ist aus Kostengründen erwünscht.

Die üblichen Serviceangebote einer Radstation (Gepäckboxen, Schließfächer, Reparaturangebot, Luftstation) sind als notwendige Elemente mit anzubieten.

Fußverkehr

Fußgänger erreichen die Haupttreppe zum Bahnhofseingang über eine zentrale „Achse“, die die Bahnofsunterführung, die Pendlerparkplätze, Bussteige und unmittelbare Bahnhofsvorzone verbindet. Diese „Achse“ ist mit wechselnden Belägen, überwiegend holprigen Plattenbelägen und nur teilweise barrierefrei ausgebildet, der Fußgänger ist den anderen Verkehren nachrangig (Zebrastreifen zwischen Stellplätzen und vor der Bahnhofstreppe). Steile Rampen beidseits der Treppenanlage ermöglichen das Schieben oder Ziehen von Gepäck und oder / Kinderwägen, die barrierefreien seitlich hinter Bepflanzungen nach oben führenden Rampen sind jedoch nur durch große Umwege zu erreichen, zudem weisen diese nennenswerte Belagsschäden auf.

Zwischen zwei Pendlerparkplatzzeilen führt eine mittige schmale Fußwegverbindung zum Auto, genutzt wird jedoch überwiegend die Fahrbahn, da nicht überall Fußwege vorhanden bzw. der Fußweg von den Stellplätzen durch einen Hochbord getrennt ist. Ansonsten wird der Fußgängerverkehr parallel zum Radverkehr an den äußersten Platzrändern geführt. Teilweise sind die Fußwege sehr schmal, überwiegend zudem unattraktiv und unübersichtlich gestaltet. Kombinierte Geh- und Radwege mit nicht ausreichend breiten und häufig kreuzenden Verkehrsrichtungen erzeugen Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern.

Für die Fußgänger sind daher die Hauptwegeachsen neu zu definieren. Fußwege sind offen, hell und in ausreichender Breite, kreuzungsarm, barrierefrei und in möglichst direkten Wegführungen zwischen Ziel- und Herkunftsorten zu führen. Die Übersichtlichkeit der Wegführungen zu den Funktionszonen wird vorausgesetzt, es soll zudem ein durchgängiges Informations- und Leitsystem angeboten werden. Sitzgelegenheiten in Aufenthaltsbereichen und an längeren Wegstrecken sind anzubieten. Zudem soll ein Trinkwasserbrunnen, möglichst in einem kühlen Bereich (überdacht, verschattet, begrünt), allen Reisenden zur Verfügung gestellt werden.

Sharing- Konzept

Für ein möglichst attraktives, reibungsloses und wetterunabhängiges Sharing-Konzept zur Zurücklegung der sogenannten „Letzten Meile“ oder um nicht mit dem ÖPNV erreichbare Orte anzufahren, soll am Bahnhof ebenfalls eine Sharing-Zone angeordnet werden. Es obliegt den Planern, die Auffindbarkeit und Zuordnung des Sharing-Angebotes sinnvoll zu gestalten.

Folgende Sharingangebote sollen zur Verfügung gestellt werden:

- Bike-Sharing- / Scooter-Sharing-Zonen
- Carsharing-Zone, 5 Stück

MIV / Taxi

Kempton als Metropole einer Flächenregion und bisher stark auf den MIV ausgerichtete Kommune wird auch in Zukunft auf einen funktionierenden MIV angewiesen sein. Der Pendlerparkplatz vor dem Bahnhof unmittelbar am Ring (westliche Hälfte des Bahnhofplatzes) soll daher bis auf weiteres uneingeschränkt erhalten bleiben. Zwei Parkplätze für Elektroautos mit Ladeinfrastruktur und zwei E-Sharing-Stellplätze sind dort ebenfalls schon vorhanden.

Für eine direkte Zugänglichkeit der Bahngleise steht für den MIV auch die autogerecht

gestaltete Ostseite des Bahnhofs zur Verfügung. Diese wird heute bereits wegen der kurzen Wege direkt zu den Gleisen häufig und gerne genutzt. Auch auf dieser Seite des Bahnhofs werden Kurzzeit- und Dauerparkplätze für den MIV auf Bahngelände angeboten, die von der Eicher Straße erschlossen werden. Allerdings beabsichtigt die Bahn bis auf weiteres nicht, den nur als Treppe vorhandenen Zugang zur Gleisunterführung barrierefrei umzugestalten.

Umso wichtiger ist es daher, vom Pendlerparkplatz auf dem Bahnhofplatz aus eine durchgängig barrierefreie Verbindung einschließlich Rast- bzw. Aufenthaltsmöglichkeiten von den Pkw-Stellplätzen zum Haupteingang anzubieten. Die Gestaltung des Vorplatzes soll daher für die Fußgänger, die vom Pendlerparkplatz kommen, wie bereits bisher eine direkte Erreichbarkeit des Haupteingangs sicherstellen. Zu verbessern sind jedoch Barrierefreiheit und gute Berollbarkeit, zudem sind auf dem Weg Aufenthaltsmöglichkeiten für kurze Pausen und Erholung anzubieten.

Der bisher direkt am Haupteingang flächenintensiv vorbei geführte MIV soll auch auf dem neuen Bahnhofsvorplatz einen gut gestalteten unmittelbaren Zufahrtsbereich mit sparsamerer Flächenzuteilung erhalten. Der MIV-Bereich soll sicherstellen, dass Taxis und private Pkw den Hol- und Bringverkehr ebenfalls nah am Haupteingang abwickeln können und mobilitätseingeschränkte Menschen möglichst nah an barrierefreien Zugängen zum Eingang parken können.

Vorzusehen sind folgende Flächen:

- Hol- und Bringzone Privat-Pkw (durchfahrbar, nur Ein- und Ausstieg ermöglichen!)
- Kurzzeitparkplätze, 10 Stück (für Bahnsteigbegleitung, Gepäckunterstützung etc.)
- Behindertenstellplätze, 4 Stück
- Taxistände, 5 Stück

Feuerwehr- / Rettungsandienung

Feuerwehr- bzw. Rettungswagenvorfahrten müssen möglich bleiben und nachgewiesen werden.

Beleuchtung

Das Beleuchtungskonzept soll Sicherheit, Übersichtlichkeit und eine angenehme Helligkeit gewährleisten. Alternativ ist eine gleichmäßige Ausleuchtung des Platzes oder eine Differenzierung und Unterstützung des Konzepts bei angemessener Basislichtstärke auf der Gesamtfläche vorzusehen.

Beleuchtungsvorschläge müssen den Insektenschutz, eine CO₂-neutrale Energieversorgung und eine automatisierte Abschaltung bzw. Beleuchtung mit Bewegungssensoren berücksichtigen.

Nachhaltigkeit, Klimawandelanpassung und Grüngestaltung

Die Stadt hat sich zum Klimaschutz verpflichtet und möchte dem Klimawandel nicht nur entgegentreten, sondern sich auch an den bevorstehenden Wandel anpassen. Entsprechend werden an die neue Platzgestaltung auch hohe Nachhaltigkeitsanforderungen gestellt, so sind z. B. stromsparende Konzepte für Beleuchtung und Anzeigetechniken vorzuschlagen und Flächen für erneuerbare Energien sowie evtl. Speicher für die Energieversorgung vorzusehen. Trotz der hohen Verdichtung und intensiven verkehrlichen Nutzung sollen sowohl eine zu starke Aufheizung als auch eine Überflutung des Platzes in genutzten Bereichen vermieden werden. Bisher hat kein Starkregenereignis trotz der Tieflage des Bahnhofs für einen Wasseranstau gesorgt. Die vorhandenen Entwässerungsleitungen waren bisher ausreichend dimensioniert.

Dennoch sollen ergänzend und vorbeugend kreative Lösungsmöglichkeiten für eine Gestaltung mit pflegeleichtem, klimawandelangepasstem Stadtgrün und einem Rückhalt von Regenwasser vorgeschlagen werden. Infrastruktur für Ver- und Entsorgungstrassen und Grünelemente sollten zusammen gedacht und entsprechend angeordnet werden, zusammenhängende Baumstandorte sind Einzelstandorten vorzuziehen. Um Hitzestau vorzubeugen, soll eine großzügige Beschattung der Fläche (Bäume und begrünte Dächer / Rankstrukturen) vorgesehen werden.

Energiegewinnung, Verschattung, Verdunstung und Rückhaltung sollen von Anfang an sinnvoll in die Umgestaltung einbezogen werden.

Kostenbewusstsein in der Planung

Eine ressourcenschonende, wirtschaftliche und energetisch optimierte Bauweise unter Berücksichtigung der ökologischen Aspekte und der Nachhaltigkeit sowie eine zukunftsweisende stadträumliche Gestaltung wird erwartet.

Es sind dauerhafte, bewährte, unterhalts- und pflegeleichte Materialien für Straßen- und Platzflächen zu verwenden. Helle Asphaltoberflächen werden auf den Hauptverkehrswegen aller Verkehrsteilnehmer explizit gewünscht.

Aufgrund der Witterungsverhältnisse in Kempten muss auch die Räum- und Streupflicht der Stadt auf den Hauptverkehrsflächen problemlos und mit den üblicherweise eingesetzten Geräten (Größenangaben) möglich sein. Schneeräumflächen und Straßenentwässerungsanlagen sollen aufgrund des Salzeintrags nicht mit Pflanzeinrichtungen gekoppelt werden.

Auch für Überdachungen und Bauwerke jeder Art sollen nachhaltige und günstige Materialien mit unkompliziertem Alterungsverhalten gewählt werden. Nach Möglichkeit ist auf bestehende Systemlösungen bzw. die mögliche Nutzbarkeit modularer Einheiten zurück zu greifen, um Kostensicherheit in der Planung gewährleisten zu können. Aufwändige Sonderlösungen sind nicht gewünscht.

Soweit möglich ist ein artenreiches und klimawandelangepasstes Stadtgrün in die Gestaltung einzubinden. Es sind offene bzw. nichtgebundene Flächen auf Böden und Dächern für Versickerung und Regenwasserrückhaltung vorzusehen. Pflegeleichte Grünelemente sind für Verschattung, Regen- und Schneeschutz und Kühlung vorzusehen. Großbäume und Baumpflanzungen sind explizit gewünscht, deren Wasserversorgung ist durch geeignete Wasserführung möglichst gut sicher zu stellen.

Kostenschätzung aktueller Stand

Eine erste grobe Kostenschätzung erreicht eine Näherungssumme von ca. 7,5 - 9 Mio € brutto auf der Gesamtfläche von rund 9.000 m². Das Maximum beruht auf einem Flächenansatz von 1000 € / m², das Minimum auf jeweils ersten Kostenansätzen von 4,5 Mio € für barrierefreie komplexe Verkehrs- und Platzoberflächen mit einem Flächenansatz von 500 € / m², zusätzlich 2,2 Mio € für Hochbauanlagen wie z. B. Überdachungen etc. sowie 0,8 Mio € für 200 Fahrradabstellplätze.