

Gemeinsame Sitzung  
**Planungs- und Bauausschuss und  
Ausschuss für Mobilität und Verkehr**  
am 18.07.2024

TOP 1

**Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes im  
Zusammenhang mit dem „Neuen ÖPNV“**

**Beschluss zur Durchführung eines Verhandlungsverfahrens  
mit Teilnahmewettbewerb und Lösungsvorschlägen**



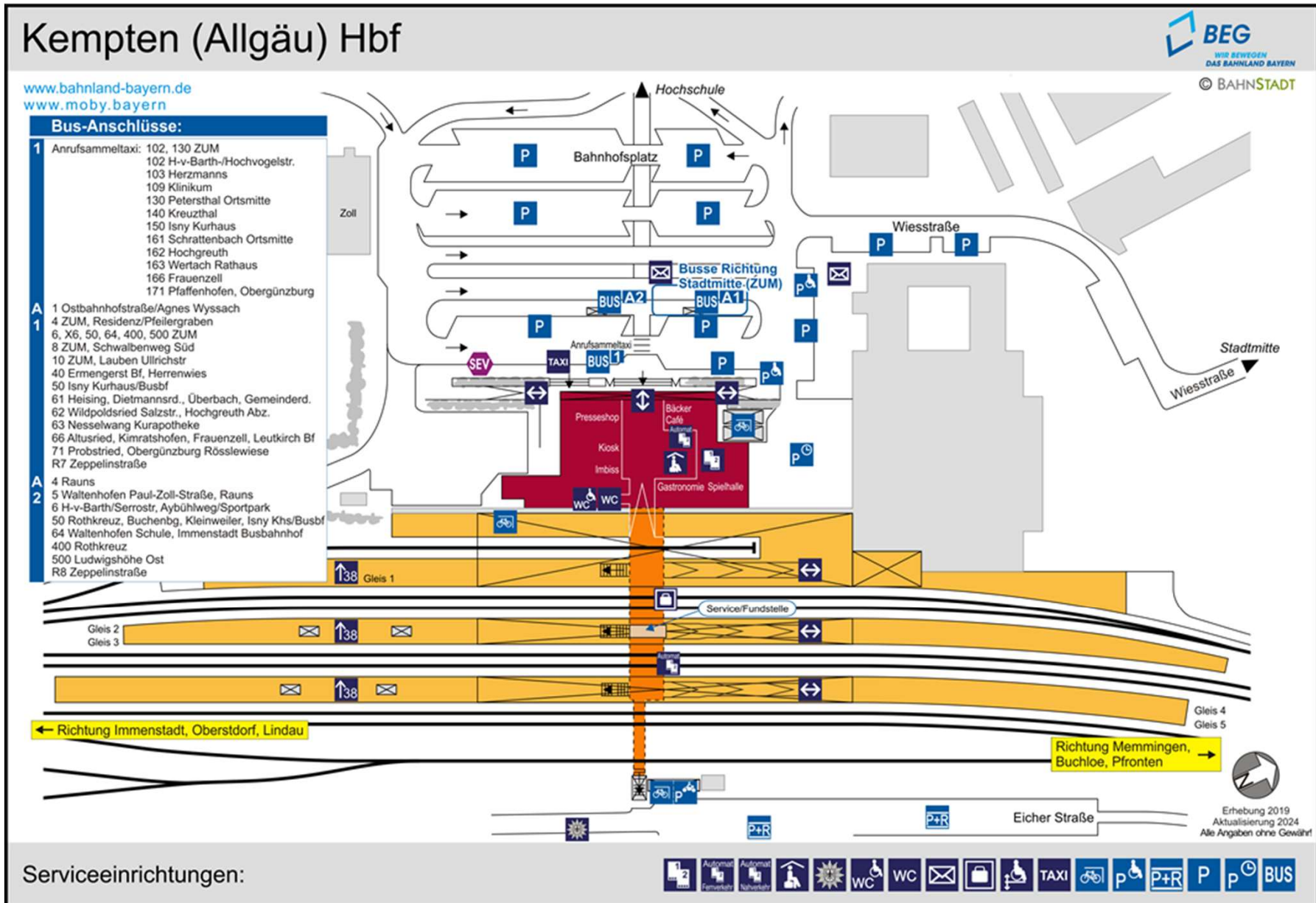
1854: Kopfbahnhof Bahnhofstraße (Forum)



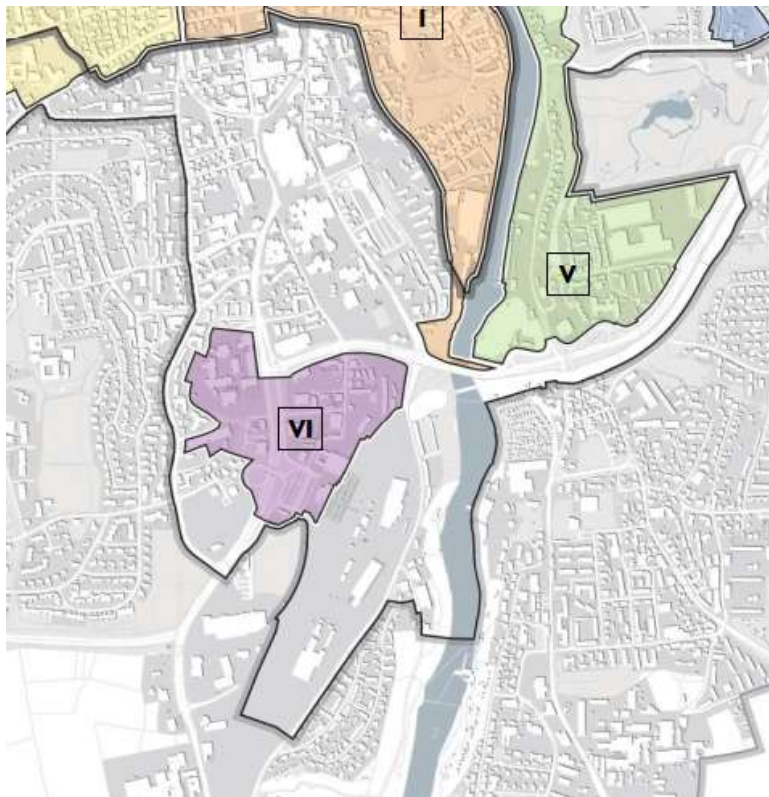
Neuer Durchgangsbahnhof 1969: Stil der Moderne, Funktionalität autogerecht



Beinahe unveränderter Ist-Zustand der 60er Jahre



### Fokusgebiet VI Bahnhof/Hochschule



**Rahmenbedingungen** Nach der Verlagerung des Hauptbahnhofs der Stadt Kempten im Jahr 1969 aus dem Zentrum an den südlichen Stadtrand war eine Distanz von gut 1,5 km zwischen Bahnhof und Innenstadt entstanden. Verschiedene Konzepte zur besseren Anbindung des Bahnhofs an die zentralen Umsteigepunkte des Kemptener ÖPNV wurden in der Vergangenheit verfolgt, mussten jedoch aus Kostengründen aufgegeben werden.

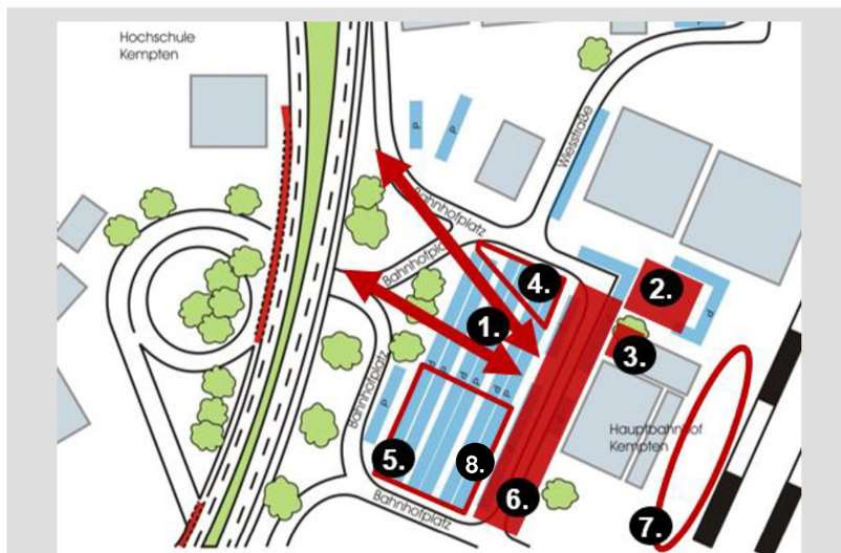
**Defizite** Der Bahnhof stellt sich in seiner städtebaulichen Lage isoliert dar. Die Anbindung an die Innenstadt weist sowohl stadträumliche wie auch verkehrstechnische Defizite auf. Das Bahnhofsumfeld mit Bahnhofsvorplatz und nördlich anschließender Bebauung stellt sich für Bahnreisende unattraktiv dar. Die unmittelbare Nachbarschaft zur Hochschule Kempten führt zu großen Problemen im Hinblick auf die vorhandenen Stellplatzkapazitäten. Gerade die Nähe zur Hochschule sollte jedoch als Entwicklungsimpuls für das Bahnhofsumfeld verstanden und Synergien genutzt werden.

**Allgemeine Zielstellung** Eine verbesserte Anbindung des Bahnhofs an die Innenstadt sollte vorrangiges Ziel bleiben. Im Rahmen von vertiefenden Analysen sollten Möglichkeiten geprüft werden, wie räumliche Synergien von Hochschule und Bahnhof entstehen können, wie der Bahnhofsvorplatz als die Visitenkarte der Stadt für Bahnreisende aufgewertet werden kann und wie das nördliche Bahnhofsumfeld neu geordnet werden kann.

### Besondere Bedeutung des Hauptbahnhofs im Gesamtkonzept!

#### 4.1

### Verkehrsmittelübergreifende Leitziele



- ❶ Fußgänger-/Fahrradachse Richtung Innenstadt (Maßn. F3) / Hochschule
- ❷ KISS + RIDE und Behindertenparkplätze
- ❸ Bestehende Fahrradstellplätze überdacht
- ❹ Weitere Fahrradabstellplätze
- ❺ Bereich für Kurz- sowie Langzeitparker
- ❻ Busbahnhof überdacht
- ❼ Optional: Überlegungen zu einer Bushaltestelle direkt an den Gleisen
- ❽ Taxistände

1. In den „strategischen Zielen 2030“ hat die Stadt Kempten wichtige Ziele für die zukünftige Gestaltung der Mobilität festgelegt. Um diese zu erreichen, muss eine aktive Umgestaltung des Verkehrssystems im Sinne einer zukunftsfähigen, emissionsarmen, generationenübergreifenden und klimafreundlichen Mobilität erfolgen.
2. Der Nutzungsanteil des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV) soll von aktuell 39% auf mindestens 50% im Jahr 2030 erhöht werden. Hierzu wird eine bevorzugte Förderung von Fuß- und Radverkehr sowie Bus, Bahn und Car Sharing im Rahmen der städtischen Verkehrs- und Bauplanung erfolgen.
- ...
5. Der Hauptbahnhof der Stadt Kempten wird zu einem attraktiven Mobilitätsknotenpunkt weiterentwickelt. Seine Erreichbarkeit wird dabei deutlich verbessert.
- ...
7. Bei neuen Vorhaben und Planungen sowie im Bestand wird das „Design für Alle“ bzw. die Barrierefreiheit systematisch berücksichtigt. Es werden keine Nutzergruppen ausgeschlossen oder gefährdet.
- ...
10. Im Rahmen der Straßenraumgestaltung werden Kfz-Verkehrsflächen für den Fußverkehr und als Aufenthaltsflächen zurück gewonnen. Es sind Räume und Verkehrsflächen mit hoher Aufenthaltsqualität zu schaffen.

Abbildung 6.23: Grobentwurf Gestaltung Bahnhofsvorplatz

### Bestandsanalyse ÖPNV Bahnhof

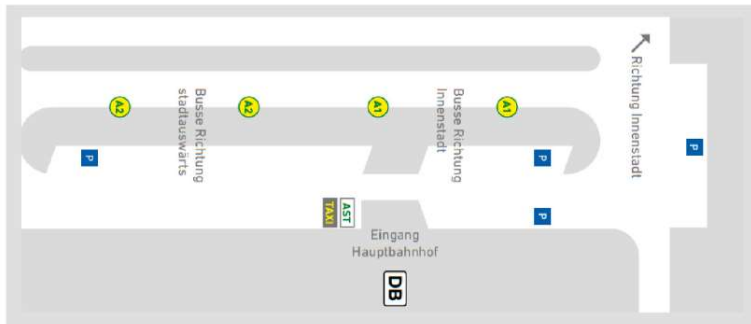


Abbildung 3.22: Bussteigbelegung Hauptbahnhof

Die Haltepunkte sind mit einzelnen Fahrgastunterständen ausgestattet und besitzen Fahrplanaushänge sowie eine grobe Kennzeichnung der Fahrtrichtung der abfahrenden Busse. (vgl. Abbildung 3.23) Danach folgen weitere Parkmöglichkeiten.



Abbildung 3.23: Haltesteig an der Haltestelle Hauptbahnhof<sup>09</sup>

Optimierungsbedarf wird in der Lage und Gestaltung der Haltestelle gesehen. Wesentlich attraktiver wäre ein überdachter Übergang zwischen dem SPNV und den Bussen, optimaler Weise durch eine Verlegung der Haltestelle direkt an das Bahnhofsgebäude.

### Verkehrsmittelübergreifende Maßnahme V9:

### Umgestaltung des Vorplatzes am Hauptbahnhof

#### Unterpunkte:

- 9.1 Attraktiver und bedarfsgerechter ÖPNV-Umsteigepunkt

WK KK

V9.1	Umgestaltung des Vorplatzes am Hauptbahnhof: Einordnung eines attraktiven und bedarfsgerechten ÖPNV-Umsteigepunkts	4	IV
------	--	---	----

- 9.2 Zusätzliche Radabstellmöglichkeiten

V9.2	Umgestaltung des Vorplatzes am Hauptbahnhof: Schaffung zusätzlicher Radabstellmöglichkeiten am Hauptbahnhof	4	III
------	---	---	-----

- 9.3 Kapazität / Bewirtschaftung MIV-Flächen

V9.3	Umgestaltung des Vorplatzes am Hauptbahnhof: Kapazität und Bewirtschaftung der Parkflächen für den Kfz-Verkehr	3	IV
------	--	---	----

- 9.4 Intermodale / elektromobile Wegeketten

V9.4	Umgestaltung des Vorplatzes am Hauptbahnhof: Realisierung intermodaler und elektromobiler Wegeketten	3	III
------	--	---	-----

Innenentwicklungskonzept, beschlossen 07/21:

### Hauptbahnhof (25) \_ ca. 40 ha



#### > POTENZIAL ZU ZIELTYP 'Urbanes Gebiet'

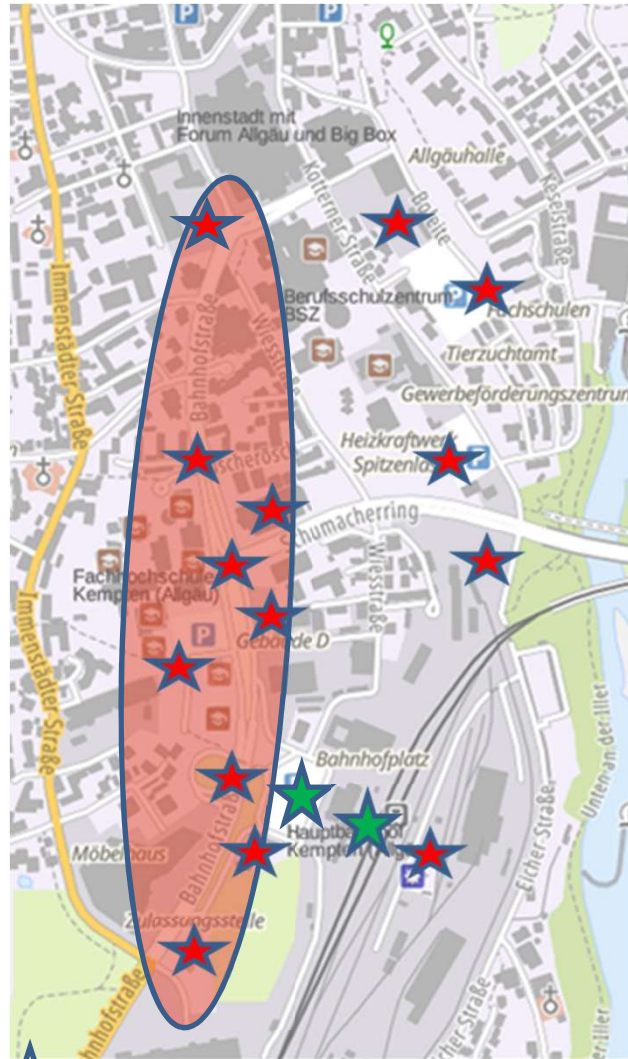
Bauleitplanung: nur in kleinem Teilbereich B-Plan

Städtische Liegenschaften: Bahnhofsplatz und drei südlich angrenzende Grundstücke, ggf. zu einem späteren Zeitpunkt Zugriff auf Bahnflächen möglich

- Hohe Nachverdichtungspotenziale (Anhebung in der Höhe, Ergänzungsbauten, Neuordnung etc.) bei Umgestaltung des Gebietes in ein 'Urbanes Gebiet' mit gemischter Nutzung
- Hohe Potenziale im Bereich der großflächigen Parkieranlagen

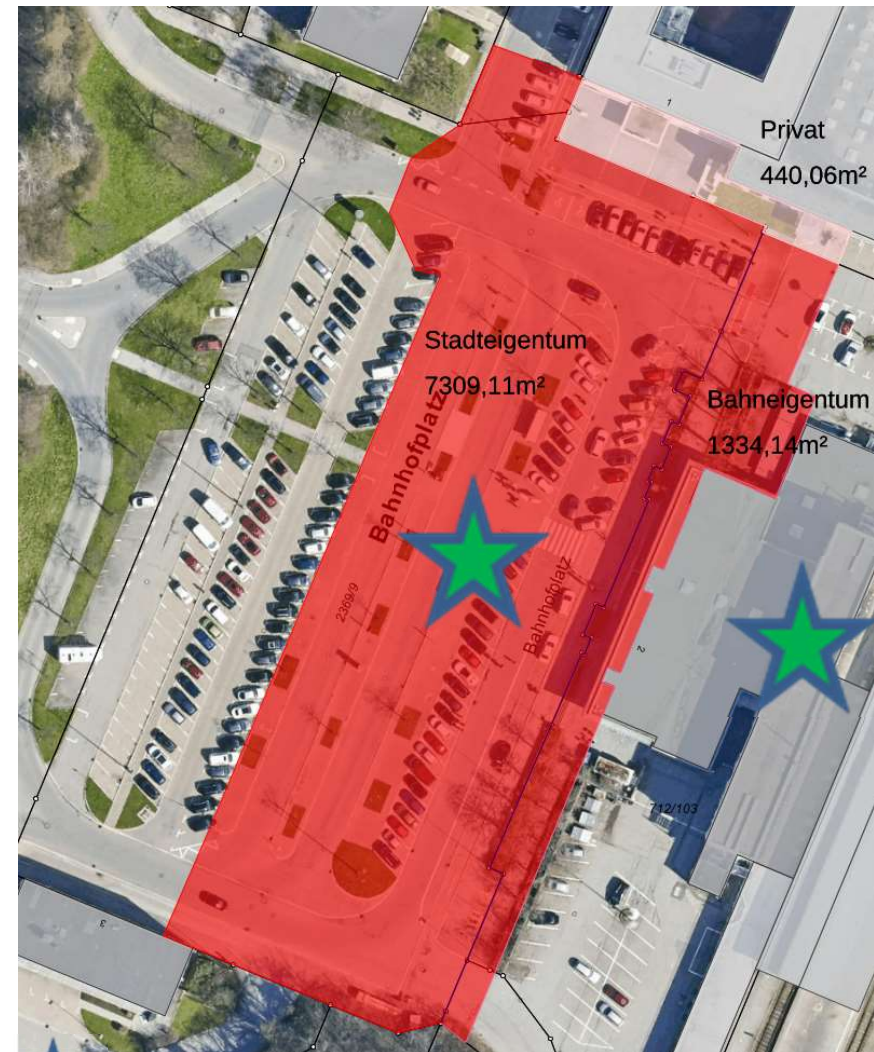
#### Chancen und Empfehlungen:

- Umwandlung des Gebietes in ein 'Urbanes Gebiet' mit einer dichten Mischung von Nutzungen, die von der Bahnnähe profitieren:
  - Bildung
  - Verwaltung
  - Dienstleistungen
  - Hotel / Gastronomie
  - Kultur
  - Unterhaltung (Kino, Events, Clubs)
  - Kreativwirtschaft
  - Flexible Arbeitsplatzkonzepte (Co-working)
  - Wohnverträgliches Gewerbe
  - Wohnen
 (Vgl. z.B. Umgestaltung der Bahnflächen in München)
- Zwischen Bahnhof und KFZ-Zulassungsstelle liegende Grünfläche (Grüntebuckel): grüne Mitte des neuen Quartiers (Naherholung)
- Qualifizierung des zukünftigen Quartiers durch Straßenraum- und Dachbegrünungen und die Anpflanzung von Großbäumen



☆ Entwicklungsprojekte

Stadträumliche Entwicklungsachse



★ Initialprojekt Barrierefreier Bahnhof

Bahnhofsvorplatz, Verkehrsstation / Gebäude

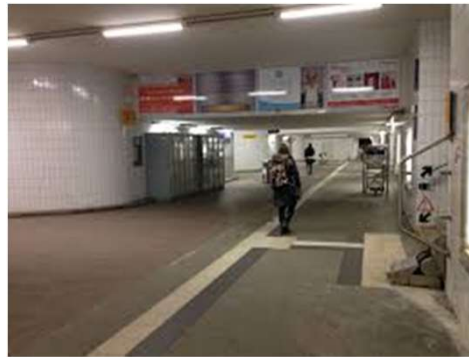
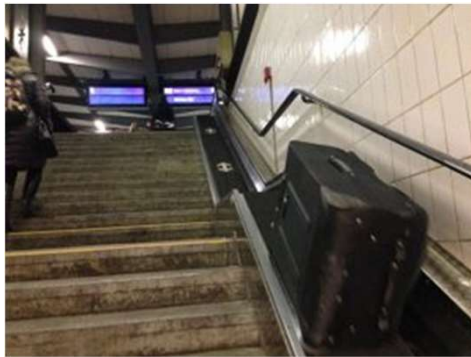


Antrag Fraktion Freie Wähler:

Städtebaulicher Wettbewerb zur Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes

Vorgehensvorschlag Verwaltung:

- Schrittweises Vorgehen
- Planungsumgriff gem. Anlage 1, Gesamtfläche 9.000 m<sup>2</sup>, davon 7.300 m<sup>2</sup> Stadt
- Kosten ca. 7,5 - 9 Mio €, Förderung GVFG möglich - Förderhöhe 80%
- Verhandlungsverfahren ohne vorgelagerten Planungswettbewerb
- Teilnahmewettbewerb für Bietergemeinschaften aus Stadt- und Verkehrsplanern sowie Landschaftsarchitekten
- Ausarbeitung Lösungsvorschläge
- Ziel: Vergabe Planungsauftrag Q1 2025



### Barrierefreier Umbau der Verkehrsstation:

Flurhöhenanpassung Gleise, neue Dächer,  
Aufzüge zu den Gleisen (geplant 2025-2028)

### Empfangsgebäude in Vorkonzeptionierung:

Nutzungsintensivierung, Modernisierung,  
Sanierung Gebäudeschäden

### Vorplatzbereich in enger Abstimmung

### mit der Stadt Kempten (Allgäu):

Mit- Überplanung Bahnflächen angedacht

### Ostausgang vorerst unverändert

### **Busbahnhof / Busumsteigestelle**

- Unmittelbar vom Haupteingang des Bahnhofs aus erreichbar, barrierefrei und überdacht auf kürzestem Weg
- Voraussichtlich 14 Haltestellen für Stadt-, Regional- und Fernbusse, übersichtlich und gut befahrbar, gleichzeitig möglichst platzsparend angeordnet und barrierefrei gestaltet
- Anordnung der Bussteige soll bestmögliche, kurze und barrierefreie Umsteigebeziehungen zwischen den Bussen ermöglichen
- Bussteige großzügig, übersichtlich, einladend, sicher, barrierefrei gestaltet, mit digitalen Informationssystemen sowie Überdachungen ausgestattet
- weitere 3 Busparkplätze ohne Haltestellenqualität für den Aufenthalt wartender bzw. pausierender Busse, ggf. mit Lademöglichkeiten

### Langsamverkehr

Neuordnung /qualitative Verbesserung sowohl des Rad- als auch des Fußverkehrs  
Wege möglichst übersichtlich, klar, kurz, kreuzungsfrei oder mit klar definierten  
Kreuzungspunkten

Standorte für Radabstellanlagen im unmittelbaren Bahnhofsumfeld und im Zu- und Ablauf  
des Radfahrerstroms

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

Hauptwegeachsen Fußwege offen, hell, in ausreichender Breite, barrierefrei und in  
möglichst direkten Wegeführungen zwischen Ziel- und Herkunftsorten

Übersichtlichkeit der Wegeführungen, durchgängiges Informations- und Leitsystem  
Sitzgelegenheiten in Aufenthaltsbereichen und an längeren Wegstrecken

Trinkwasserbrunnen, möglichst in einem kühlen Bereich (überdacht, verschattet, begrünt),

### **Sharing / MIV / Taxi**

Pendlerparkplätze außerhalb der Planungszone bleiben in Zahl und Lage erhalten

Direkte Erreichbarkeit des Haupteingangs für Fußgänger vom Pendlerparkplatz bleibt, künftig barrierefrei, mit guter Barrollbarkeit, Aufenthaltsmöglichkeiten für kurze Pausen

2 Parkplätze mit Ladeinfrastruktur Elektroautos + 2 E-Sharing-Stellplätze vorhanden

Direkte Zugänglichkeit der Bahngleise auch über P+R Ostseite mit Kurzzeit- und Dauerparkplätzen von der Eicher Straße erschlossen (nicht barrierefrei)

Vor dem Haupteingang zur Verfügung zu stellen:

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

### **Kostenbewusstsein, Nachhaltigkeit und Klimawandelanpassung**

- Ressourcenschonende, wirtschaftlich optimierte Bauweise, Verwendung nachhaltiger Materialien mit unkompliziertem Alterungsverhalten
- Systemlösungen, Nutzen modularer Einheiten für kostensichere Planung
- Dauerhafte, bewährte, unterhalts- und pflegeleichte Materialien für Verkehrs- und Platzflächen
- Artenreiches und klimawandelangepasstes Stadtgrün, pflegeleichte Grünelemente
- Großbäume und Baumpflanzungen in Gruppen mit salzfreier Wasserversorgung sind explizit gewünscht
- Energiegewinnung, Verschattung, Verdunstung und Rückhaltung sind mitzudenken

### Grundsatzziele:

- **Bahnhofsvorplatz wird wichtigste Mobilitätsdrehscheibe der Stadt**  
hohe Funktionalität, sichere Benutzbarkeit, kurze, direkte und barrierefreie Wegebeziehungen für und zwischen allen Verkehrsteilnehmern
- **Bahnhofsvorplatz wird Adresse der Stadt**  
öffentlicher Stadtraum mit Aufenthaltsqualität, nachhaltig zukunftsorientiert, klimaangepasst, angemessener Auftakt für die „Allgäu-Metropole“ und den zentralen Schul- und Hochschulstandort des Allgäus
- **Kostengünstige Lösung**  
Erreichen hoher Funktionalität und guter Adressbildung mit nachhaltiger Aufenthaltsqualität auf kostengünstige Weise durch Nutzung wirtschaftlicher Bauweisen, bewährter, unterhalts- und pflegeleichter Materialien, Systemlösungen und modulare Einheiten

## Beschluss:

Dem schrittweisen Vorgehen zur Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes und dem vorgeschlagenen Planungsumgriff wird zugestimmt.

Als wesentliche Hauptziele der Umgestaltung werden benannt:

- Barrierefreie Funktionalität als Mobilitätsdrehscheibe für alle Verkehrsarten,
- Zukunftsgerechte nachhaltige Gestaltung mit Aufenthaltsqualität und
- Bevorzugung kostengünstiger Lösungen

Die Verwaltung wird beauftragt, ein Verhandlungsverfahren mit Bieterwettbewerb und Lösungsvorschlägen durchzuführen.

Für den ÖPNV vorgesehene Mittel im Haushalt des Amts für Tiefbau und Verkehr werden zur Durchführung des VGV-Verfahrens verwendet.