



## öffentliche Sitzungsvorlage

Ausschuss für Mobilität und Verkehr am 01.10.2024

---

Amt: 66 Amt für Tiefbau und Verkehr  
Verantwortlich: Stefan Sommerfeld, Verkehrsmanager - Amt 66  
Vorlagennummer: 2024/66/761

### TOP 1

## Neuer ÖPNV – Sachstandsbericht Neues Busliniennetz, Standort für den nördlichen Umsteigepunkt

### Sachverhalt:

Der Stadtrat der Stadt Kempten hat bereits am 21.12.2023 die Umstellung auf ein neues Bussystem beschlossen, nachdem im September und Oktober bereits ausführlich dazu im Ausschuss für Mobilität und Verkehr berichtet worden war.

*„Der Stadtrat beschließt die Umstellung auf ein neues ÖPNV-System. Das aktuelle Konzept mit einer ZUM am Stadtpark soll aufgegeben werden. Stattdessen soll ein System mit zahlreichen Umsteigemöglichkeiten errichtet werden. An den Haltestellen Hauptbahnhof und Hofgarten werden zwei große Umsteigepunkte für Stadt- und Regionalbusse geschaffen.*

*Die Stadtverwaltung wird mit der Planung beauftragt. Entsprechende Haushaltsmittel sind einzustellen.“*

### Rückblick 2023

Im Vorlagebericht für die Stadtratssitzung wurde das Grundkonzept für das Bussystem vorgestellt, das die Abschaffung des derzeitigen ZUM-Konzeptes und den Ersatz dieser Zentralen Umsteigemöglichkeit durch zahlreiche Umsteigemöglichkeiten und zwei wichtige Umsteigepunkte am Hauptbahnhof und am Hofgarten vorsah. Die beiden Umsteigepunkte sollten durch eine im dichten 7,5-Minuten-Takt bediente ÖPNV-Achse miteinander verbunden werden - auch durch Linien, die direkt aus den Stadtteilen kommen, damit das Stadtzentrum von möglichst vielen Stadtteilen aus direkt erreichbar bleibt. Weitere Tangential- und Radiallinien sollten mit günstigen Anschlüssen an verschiedene Umsteigestellen sowie an beide Verknüpfungspunkte andocken.

- Bei der neuen Linienplanung sollten weder Kosten noch Fahrkilometer oder Buseinsatz durch die Neuplanung wesentlich erhöht werden.
- Geplant waren 6 die Stadt durchmessende Linien und die Ringbuslinien. (Liniennetzplan s. Stadtratssitzung 21.12.2023)
- Der Grundtakt auf den damals vorgestellten neuen Linien 1, 7X und 8X war ein 15- 20 Minuten-Takt, auf den Linien 2 bis 5 ein 30-Minuten-Takt und auf der Linie 6 ein 60-Minuten-Takt.

## **Aus- und Umbau des nördlichen und südlichen Umsteigepunktes**

Aus- und Umbauten von mehreren Haltestellen sollten zur Umsetzung dieses vorgeschlagenen Konzepts erfolgen, z. B. der Bau einer nördlichen Umsteigestelle **Hofgarten und die Anpassungen der Haltestellen am Hauptbahnhof**

Die neu vorgesehenen Umsteigepunkte sollten mit hohem Qualitätsanspruch geplant werden und weitere Funktionen, wie die Aufnahme der KVB-Geschäftsstelle (Kundenzentrum) oder die Anknüpfung an weitere Verkehrsträger, übernehmen. Da derart langfristige Umbauten umfangreiche Planungen, Beteiligungen und Bauzeiten erfordern und die Sparkasse ihrem ersten Zeitplan entsprechend bereits 2024 bauen wollte, hatte die Verwaltung für den nördlichen Umsteigepunkt einen provisorischen nördlichen Umsteigepunkt im Bereich der Haltestelle Residenz / Pfeilergraben vorgeschlagen und dafür auch bereits Mittel im Haushalt für 2024 eingestellt.

Das vorgestellte Idealziel sollte es daher sein, die dauerhaften Umsteigemöglichkeiten an den Haltestellen am Hauptbahnhof und am Hofgarten bis Anfang 2027 umgesetzt zu haben. Es wurde auch dargestellt, dass die Planung dieser beiden neuen Umsteigepunkte, inklusive des verkehrlichen und städtebaulichen Umfelds, ein komplexer und aufwendiger Prozess ist, für den entsprechende Haushaltsmittel bereitgestellt werden müssen. Die Kosten konnten im Dezember 2023 noch nicht beziffert werden.

Folgender Zeitplan wurde damals vorgestellt:

	2024		2025		2026		2027		2028		2029	
	1. HJ	2. HJ										
Baustelle Sparkasse												
Neues Bussystem Stadt Kempten												
Interimsstandort HS Residenz												
ÖPNV-Angebotskonzept Lkr. OA												
Neue Umsteigestelle Hofgarten												
Neue Umsteigestelle Hauptbahnhof												
Rückbau ZUM												

## **Landkreis Oberallgäu**

Auch die damalige Landkreis-Planung wurde in der Dezembersitzung 2023 so dargelegt, dass der Landkreis die Umsetzung seines ÖPNV-Angebotskonzeptes für Mitte 2026 plant. Ab 2027 könnte daher der „Neue ÖPNV“ inklusive der Abstimmung auf das Schienenangebot der Deutschen Bahn umgesetzt sein.

## **Was im Jahr 2024 bisher geschah**

In den darauffolgenden Monaten des Jahres 2024 wurde seitens der Verwaltung und der KVB kontinuierlich an der Umsetzung des Beschlusses gearbeitet. Konkret gab es folgende veränderte Rahmenbedingungen, Konkretisierungen und Planungen:

- Mit allen Beteiligten erfolgte eine genauere Prüfung und Untersuchung der möglichen Interimslösung an Pfeilergraben / Residenz sowie verkehrliche, sicherheitsrelevante und politische Einordnungen dazu – eine Interimslösung auf dem Residenzplatz / Pfeilergraben wurde für den notwendigen Zeitraum von 2,5 Jahren als politisch nicht konsensfähig eingeschätzt (1. HJ 2024).
- Die Verwaltung entwickelte parallel in enger Zusammenarbeit mit der KVB mehrere Planskizzen und Kostenschätzungen zu Alternativlösungen auf dem Feuerwehrparkplatz, der Rottachstraße sowie den Straßen Orangerieweg / Weidacher Weg (1. HJ 2024).

- Die Planung des neuen Liniennetzes wurde aufgrund von Anregungen der Busunternehmer sowie Veränderungen beim Ringbus im Vergleich zur VCDB-Planung mit einem eigenen Liniennetzplan, der von KVB und Busunternehmern ausgearbeitet wurde, nennenswert verändert. Gemeinsam mit VCDB wurden die beiden Varianten auf Unterschiede und Gemeinsamkeiten, auf Vor- und Nachteile geprüft. Daraus entsteht derzeit ein neuer (dritter) Vorschlag zum Liniennetz, der sich in wesentlichen Punkten vom ersten Konzept der VCDB unterscheidet. (2. + 3. Quartal 2024, Erläuterungen siehe unten). Auch das ÖPNV-Konzept des Landkreises steht erneut zur Debatte.
- Parallel arbeitete die Verwaltung an den notwendigen Planungen für den Umsteigepunkt Hauptbahnhof. Die Ergebnisse wurden am 18.07.2024 in einer gemeinsamen Sitzung dem Planungs- und Bauausschuss sowie dem Ausschuss für Mobilität und Verkehr öffentlich vorgestellt. Mit dem Start eines VGV-Verfahrens noch in diesem Jahr unter Nutzung der im Haushalt eingestellten Mittel für Planung und Bau der Interimslösung hätte die Zeitschiene für den im Stadtrat vorgestellten endgültigen Zeitpunkt (Anfang 2027) noch eingehalten werden können. Den vorgetragenen Inhalten konnte zwar fachlich zugestimmt werden, ein Beschluss wurde bisher noch nicht gefasst, da die Planungen zum neuen Liniennetz noch nicht abgeschlossen waren und die Prioritätensetzung der Haushaltsplanung für die kommenden Jahre noch nicht feststeht.
- Der geplante Baustart am Sparkassenquartier verzögerte sich um mindestens ein weiteres Jahr, aktuell ist der Abbruchbeginn für September 2025 (statt September 2024) geplant. Eine Interimslösung am Pfeilergraben wäre seitens der Verwaltung weiterhin denkbar. Der Interimszeitraum hat sich durch die fortschreitende Zeit auf nunmehr nur noch ca. 1,5 Jahre verringert.

Es bestand zudem Einigkeit zwischen allen Beteiligten, dass die konkrete Planung jedes der beiden dauerhaften Umsteigepunkte erst dann sinnvoll möglich ist, wenn zumindest das neue Stadtbusnetz steht und geklärt werden konnte, wie viele Haltestellen jeweils an den Umsteigepunkten zur Verfügung stehen müssen. Für die abschließende Netzplanung sind nach wie vor die Linienführungen, möglichen Takte und die Andienung der Verknüpfungspunkte nicht in allen Details geklärt. Es steht aber zumindest fest, dass die ursprünglichen 6 Haltestellen im Norden, die für die Interimshaltestelle an Residenz / Pfeilergraben erforderlich waren, auch weiterhin in einem ersten Bauabschnitt bzw. zum Zeitpunkt der ZUM-Auflösung zur Verfügung stehen müssen.

### **Aktueller Stand des neuen Bussystems**

Die konkreten Arbeiten am neuen Bussystem sind mittlerweile in der Endphase. Zuletzt wurde im August 2024 ein umfangreicher Workshop mit Verwaltung, KVB und VCDB durchgeführt. Die Inhalte dieses Workshops werden derzeit von der KVB zu einem vollständigen Liniennetz ausgearbeitet. Es ist beabsichtigt, das neue Liniennetz in der nächsten Aufsichtsratssitzung der KVB am 14.10.2024 vorzustellen. Nach Aussage der KVB ist es erst danach möglich und sinnvoll, die genauen Fahrpläne auszuarbeiten. Mit dem aktuellen Wissensstand kann noch keine detaillierte Bewertung der Neuplanung für die Fahrgäste in Bezug auf Fahrzeiten, Wege und Umsteigewartezeiten vorgenommen werden. Fahrzeugeinsatz und Fahrkilometer werden von der KVB auf ein ähnliches Niveau wie bisher geschätzt. Eine fachgutachterliche Bewertung fehlt.

### **Finanzierung Ringbus**

Grundvoraussetzung der derzeitigen Planung und die Umstellung auf das neue ÖPNV – System ist allerdings die Finanzierung des ÖPNV-Angebots und vor allem die Weiterführung der Ringbuslinien. Alle derzeitigen Annahmen und Planungen beruhen auf einer Fortführung des Ringbusses, davon gehen Verwaltung und KVB derzeit aus. Das Finanzierungskonzept für den Ringbus ab 2025 soll im November in den Haushaltsberatungen vorgestellt und diskutiert werden. Die Veränderungen zum vorgestellten Stand im Dezember 2023 werden hier in Kürze dargestellt:

### **Grundkonzept des neuen Bussystems**

Das Grundkonzept für das neue Bussystem beinhaltet weiterhin die Abschaffung des derzeitigen ZUM-Konzeptes, das Umsteigen an zahlreichen Umsteigemöglichkeiten und zwei wichtige Umsteigepunkte am Hauptbahnhof und am Hofgarten. Die beiden Umsteigepunkte sollen weiterhin durch eine ÖPNV-Achse miteinander verbunden werden, bisher ohne Takt, dafür „hochfrequent“ durch Linien aus den Stadtteilen. Es soll ein 5-7,5 Minuten-Takt entstehen.

Im derzeitigen Stand der Linienplanung werden 28-30 Fahrzeuge eingesetzt, die Kosten und Fahrkilometer werden vermutlich annähernd gleich oder geringfügig erhöht. Geplant sind aktuell 9 statt 6 die Stadt durchmessende Linien und die beiden Ringbuslinien. 5 dieser 9 Linien enden wieder an den Umsteigestellen, zusätzlich gibt es die beiden Ringlinien und 4 Durchmesser -/ Tangentiallinien. Alle 7 Stadtteil-Linien erreichen direkt die Innenstadt (Ausnahme: Ringbusse).

Aus- und Umbauten von mehreren Haltestellen werden weiterhin zur Umsetzung des vorgeschlagenen Konzepts benötigt, z. B. der Bau einer nördlichen Umsteigestelle Hofgarten und der Umbau der Haltestellen am Hauptbahnhof sowie der Ausbau mehrerer Haltestellen im Stadtgebiet. Die neu vorgesehenen Umsteigepunkte sollen ebenfalls weiterhin mit hohem Qualitätsanspruch geplant werden und vor allem im Süden weitere Funktionen, wie die Aufnahme der KVB-Geschäftsstelle (Kundenzentrum) oder die Anknüpfung an weitere Verkehrsträger, übernehmen. Durch die wieder an den Umsteigestellen endenden Linien und teilweise nur an den Umsteigehaltestellen möglichen Pausenzeiten werden voraussichtlich annähernd gleich große Umsteigepunkte erforderlich. Es werden mehr Haltestellen erforderlich werden als jetzt an der ZUM vorhanden sind.

### **Landkreis Oberallgäu**

Der Zeitpunkt der Landkreis-Planung bleibt unverändert – der Kreis Oberallgäu plant die Umsetzung seines ÖPNV-Angebotskonzeptes für den 01.07.2026. Ab 2027 könnte daher der „Neue ÖPNV“ inklusive der Abstimmung auf das Schienenangebot der Deutschen Bahn umgesetzt sein. Nach Aussagen der Deutschen Bahn wird der Hauptbahnhof zwischen 2025 und 2028 barrierefrei umgebaut.

## Zeitplan

	2024		2025		2026		2027		2028		2029	
	1. HJ	2. HJ										
Baustelle Sparkasse*												
Start Neues Bussystem *												
Interimsstandort HS Pfeilergraben*												
Bebauungsplanänderung Hofgarten												
VGW-Verfahren Umsteigestellen												
Übergabe Grundstück an die KVB												
Bauantrag, Förderanträge												
Planung, Beteiligung, Ausschreibung												
Bau UP Hofgarten												
Inbetriebnahme UP Hofgarten												
Inbetriebnahme UP Hauptbahnhof												
ÖPNV-Angebotskonzept Lkr. OA												
Barrierefreier Hbf. DB												

### Als nächste Handlungsschritte folgen aus diesem groben Zeitplan:

#### Okt 2024

- Sachstandsbericht AMV 01.10.24
- Aufsichtsratssitzung KVB 14.10.24

#### Nov 2024

- Finanzierung Bus-System mit Ringbus (HFA-Sitzungen)
- Finanzierung VGW-Verfahren, Interims- u. Umsteigestellen (HFA-Sitzungen)
- Ausarbeitung Fahrpläne KVB, Festlegung erforderlicher Haltepunkte, ggf. Interimskonzept
- Änderungsbeschluss B-Plan PBA 21.11.24
- Ausschreibungsunterlagen VGW-Verfahren PBA 21.11.24

#### Dez 2024

- Ausschreibung / Veröffentlichungen VGW-Verfahren

### Folgen für die Sparkassenbaustelle / Erforderlichkeit einer Interimslösung

Der geplante Baustart des Sparkassenquartiers ist nach aktueller Aussage für September 2025 vorgesehen. Die Entwicklung des Sparkassenquartiers ist bedeutsam für die Stärkung der nördlichen Innenstadt und soll daher möglichst zeitnah weiter betrieben werden. Eine weitere Verschiebung des Baustarts ist städtebaulich nicht sinnvoll und aus Sicht der Verwaltung zu vermeiden. Mit dem Start der Baustelle (bzw. bereits zur Festwoche 2025) wird die ZUM nicht mehr als Umsteigestelle, sondern nur noch als Haltepunkt auf der Hauptachse nutzbar sein.

Dies bedeutet, dass aus Sicht der Verwaltung weiterhin eine Interimslösung empfohlen wird, allerdings nur noch für einen Zeitraum von 1,5 Jahren. Als Alternative wäre der bereits im ersten Quartal 2024 diskutierte Interimsstandort auf dem Pfeilergraben möglich. Aus Gründen der Verkehrssicherheit wäre eine Sperrung des Autoverkehrs zwischen Königsstraße und Pfeilergrabenparkplatz die Vorzugsvariante. Eine Einbahnstraßenlösung in Nord-Süd-Richtung wäre ebenfalls denkbar.

Weitere Interimslösungen – allerdings ebenfalls mit großen Nachteilen wie zum Beispiel der Querung der Rottachstraße – wären auf der Rottachstraße vorstellbar.

Die Verwaltung empfiehlt, die Interimslösung nicht im Bereich der Umsteigestellen anzudenken, da sich daraus Konflikte zwischen Baustellenverkehren und Busumstiegen ergeben. Nach wie vor scheint die HS Residenz / Pfeilergraben als die am besten geeignete Lösung für den Interimsbetrieb.

Die einzige Möglichkeit ohne erforderlichen Interimsstandort auszukommen wäre, den Baustart des Sparkassenquartiers auf Frühjahr 2027 zu verschieben. Ein Baustart erst nach der abschließenden Herstellung der neuen Umsteigepunkte zur Umstellung des Bussystems würde dann eine weitere Verzögerung des Baustellenbeginns um mindestens 1,5 Jahre bedeuten.

### **Positionierung des nördlichen Umsteigepunkts**

Im Zuge der Weiterentwicklung des Liniennetzes wurden auch nochmals vertieft andere Varianten für einen nördlichen Umsteigepunkt angedacht. Anfang des Jahres 2024 wurde bereits eine ausführliche Matrix dazu von der Verwaltung erarbeitet, die sich damals mit möglichen Interimsstandorten beschäftigte und im Februar in den Gremien zur nichtöffentlichen Diskussion stand.

In Kürze bleibt festzuhalten, dass

- der **Pfeilergraben Parkplatz** sich im Eigentum des Freistaates Bayern befindet und nicht zum Verkauf steht,
- die **HS Pfeilergraben Residenz** als temporärer Standort mit Einbahnstraßenregelung für den motorisierten Individualverkehr möglich ist, jedoch als dauerhafter Standort ungeeignet erscheint
- der **Feuerwehrparkplatz** zwar geeignet ist, jedoch noch weiter von der Innenstadt entfernt / peripher und unattraktiv liegt. Weitere Negativpunkte sind Verlust von Parkplätzen, Konflikte mit evtl. Feuerwehrweiterungen und benachbarten Wohnlagen, hohe Baukosten sowie die Mangelnutzung eines hochwertigen innerstädtischen Grundstücks.

Der **Hofgarten-Parkplatz** ist in städtischem Eigentum, liegt strategisch günstig im neuen Bussystem, ist nahe der Innenstadt ohne, dass die Rottachstraße gequert werden muss. Negativ ist der Verlust an Parkplätzen und die hohe städtebauliche Wertigkeit des Grundstücks. In Abwägung aller Kriterien ist der Hofgarten-Parkplatz die beste Wahl für den nördlichen Umsteigepunkt.

### **Kosten und Finanzierung**

Die KVB ist Bauherr und Kostenträger. Grundstück muss an die KVB übergeben werden. Konkrete Finanzierung und Förderung sind noch offen.

#### **Grobe Kostenschätzung bei ca. 5.000 m<sup>2</sup> x 600 EUR pro m<sup>2</sup>**

- barrierefreier Ausbau der Haltestellen
- Straßenausbau Rottachstraße mit Zu- und Abfahrten
- Planungskosten und Baunebenkosten

#### **Hochbau**

- Servicegebäude + Wartebereich

#### **Ausstattung**

- Anzeigetafeln, Abfallsysteme, Beleuchtung

Tiefbau:	3,0 Mio. EUR	80% GVFG-Mittel,	EA: 600 T
Hochbau und Ausstattung:	1,5 Mio. EUR	80% GVFG-Mittel,	EA: 300 T
<b>Gesamtkosten ca.:</b>	<b>4,5 Mio. EUR</b>		<b>EA: 900 T</b>

**Beschluss:**

Der Ausschuss für Mobilität und Verkehr beschließt den Hofgarten-Parkplatz als dauerhaften Standort in zwei Phasen auszubauen. In der ersten Phase sollen sechs Haltestellen entstehen, gefolgt von bis zu acht weiteren Haltestellen in der zweiten Phase.

**Anlagen:**

- Präsentation