



öffentliche Sitzungsvorlage

Planungs- und Bauausschuss am 03.06.2025
Ausschuss für Mobilität und Verkehr am 03.06.2025

Amt: 66 Amt für Tiefbau und Verkehr
Verantwortlich: Markus Wiedemann, Leiter Amt 66
Vorlagennummer: 2025/66/820

TOP 1
TOP 1

Neuer ÖPNV **Umgestaltung und verkehrliche Neuordnung an der Umsteigestelle** **Hauptbahnhof** **Beschluss**

Sachverhalt:

Die Einführung des neuen Bussystems mit vielen stadtgebietsvernetzenden Umsteigemöglichkeiten, einer „starken Achse“ zwischen Innenstadt und Hauptbahnhof sowie zwei wichtigen Knotenpunkt- Umsteigestellen stellt eine wesentliche Verbesserung des ÖPNV-Angebots in Kempten dar. Die vielen positiven Folgen der ÖPNV-Umstellung führen zu einer neuen Bedeutung des Hauptbahnhofs bzw. des Bahnhofsvorplatzes:

- Durch die Änderung der Stadtbuslinien und eine verbesserte Taktung entsteht ein neuer Mobilitätsschwerpunkt, der eine direkte Anbindung aller Stadtteile an den Hauptbahnhof ermöglicht.
- Zudem ist künftig durch die kurze Taktung auf der Hauptachse eine hervorragende Anbindung der Innenstadt gegeben.
- Die Vorteile des neuen Bussystems bleiben insbesondere auch bei Festen und Veranstaltungen in der Innenstadt ohne Komplettumstellungen des Fahrplans erhalten.
- Zusätzlich werden alle weiteren wichtigen Ziele in Kempten (Klinikum, Schulen, große Arbeitgeber, aber auch alle Kulturorte sowie die besucherstärksten Sport- und Freizeiteinrichtungen) direkt mit Buslinien erreicht.
- Künftig erfolgt auch die Hauptabwicklung des Schülerverkehrs nicht mehr durch Umsteigen an der ZUM, sondern in weiten Teilen durch eine Direktanbindung von Schiene zu Schule oder durch Bus-Bus-Umstiege am Bahnhof.

Das neue ÖPNV-Konzept bietet ein attraktives neues Mobilitätsangebot für die Alltagswege vieler Personengruppen in und um Kempten (Menschen, die ihren Arbeits- oder Bildungsort aufsuchen, einkaufen, bummeln, sich erholen, Besorgungen erledigen, sich sportlich betätigen, Kliniken, Ärzte oder kulturelle Veranstaltungen besuchen oder mit der Bahn reisen möchten).

Das Konzept bietet also grundsätzlich eine gute Grundlage, um das Mobilitätsverhalten von Bürgerinnen und Bürgern zu verändern. Um dieses Potential zu heben, sind allerdings Veränderungen am Bahnhofsvorplatz erforderlich, die mangels Zeit und Kapital zunächst eine zügig umsetzbare Interimslösung und danach möglichst zeitnah eine preiswerte Umgestaltung am Hauptbahnhof als Lösungsschritte erfordern.

Schritt 1: Interimslösung

Eine stadträumlich umfassende Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes vor dem Start des neuen Bussystems war auch aufgrund der Größe der Aufgabe nicht möglich. Aufgrund des knapp bemessenen Zeitraums bis zum Start sind größere bauliche Maßnahmen nicht mehr umsetzbar. Der Start des neuen Bussystems am 08.09.2025 muss also vorerst mit einer Interimslösung ermöglicht werden, die Lage der erforderlichen Haltestellen wird in den Anlagen schematisch dargestellt. Die am Hauptbahnhof vorhandenen Verkehrsflächen werden zur Herstellung provisorischer Bushaltestellen im baulich mangelhaften Bestand genutzt. Mobile Wartehäuschen sollen zumindest in Ansätzen einen Wetterschutz bieten.

Diese Interimslösung hat allerdings drei ganz erhebliche Nachteile:

- Keine Barrierefreiheit im ÖPNV (keine einzige barrierefreie Haltestelle!!!)
- Weite Wege und nicht barrierefreie Umstiege (sowohl zwischen den Bussen als auch zwischen Bussen und Schiene)
- Kreuzungsverkehre und Verkehrsrisiken zwischen Kraftfahrzeugen und Fußgängern (sowohl zwischen fahrenden / stehenden Bussen und Fußgängern als auch zwischen Fußgängern und dem fahrenden / ruhenden MIV)

Mit der Interimslösung werden erhebliche Nachteile insbesondere in den Punkten Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit und Nutzungskomfort in Kauf genommen. Es werden weder barrierefreie Haltestellen noch barrierefreie Wegebeziehungen entstehen. Die Verkehrssicherheit insbesondere der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer und die Schulwegsicherheit müssen als suboptimal bezeichnet werden, sind allerdings für den Interimszeitraum hinzunehmen. Diese erheblichen Nachteile sowie der fehlende Komfort wirken sich negativ auf die ÖPNV-Nutzung aus.

Es ist daher zwingend erforderlich, möglichst schnell und ohne weitere Verzögerungen in der Planung eine kosteneffiziente Neuorganisation der Verkehre mit einer Verbesserung der Infrastruktur, Verkehrssicherheit für alle Beteiligten und weitgehender Barrierefreiheit herzustellen – ohne dabei den in Betrieb befindlichen Interimsstandort ganz aufgeben zu müssen.

Schritt 2: Umgestaltung und verkehrliche Neuordnung (Lösungsvorschlag)

Die Verwaltung hat in enger Abstimmung mit der KVB, den Busunternehmen und der deutschen Bahn einen Lösungsvorschlag erarbeitet. Dieser Lösungsvorschlag stellt mit dem obersten Ziel der Kosteneffizienz (nur umbauen, was zwingend für den ÖPNV und die Verkehrssicherheit erforderlich ist) die benötigten barrierefreien Haltestellen in möglichst enger Zuordnung zum Bahnhof her. Die generell vorhandene Struktur des

Bahnhofsvorplatzes wird daher nur angepasst, nicht grundlegend umgestaltet. Allerdings legt die vorgeschlagene Neuordnung Wert darauf, dass möglichst große zusammenhängende Flächen für eine künftige städtebauliche Weiterentwicklung erhalten bleiben. Ebenfalls ist zu beachten, dass die Baudurchführung so möglich gemacht werden muss, dass der Interimsbetrieb durchgeführt werden kann.

Das aktuelle Ziel und der anvisierte zeitliche Rahmen für die Umgestaltung soll es sein, im September 2025 den erforderlichen Förderantrag für GVFG-Mittel zu stellen sowie Planung und Bau der neuen Lösung bis Ende 2026 zu ermöglichen.

Die Umgestaltung und die vorgeschlagene Neuorganisation der Verkehre durch die Umgestaltung sind jeweils in den Plänen der Anlagen dargestellt.

Busverkehr

Der Busverkehr soll die ersten beiden Fahrspuren vor dem Bahnhofsgebäude nutzen und dabei in der ersten Reihe auch im Gegenverkehr Bus / Bus und Bus / Taxi verkehren. Dafür wird eine Zweispurigkeit im Nordarm der Zufahrt zum Bahnhof erforderlich, die aufgrund der vorhandenen Straßenbreiten problemlos möglich ist. Angrenzend an die erste Fahrspur soll eine barrierefrei ausgebaute Businsel mit 8 Haltestellen entstehen, die sowohl den Stadtbussen (KVB) als auch den Regionalbussen (Mona) zur Verfügung steht. Der SEV (Schienenersatzverkehr der DB) soll wie bisher an den Haltestellen direkt vor dem Bahnhof südlich der Taxistände abgewickelt werden. Dort sollen auch Flix- und Fernbusse an- und abfahren. Es ist noch offen, ob diese Busse ggf. gegen Entgelt auch an die „neuen“ Haltestellen der Insel verlegt werden können. Bleiben die bahnhofsnahe Haltestellen für den SEV und die Fernbusse erhalten, wäre es sinnvoll, auch diese Haltestellen sowie die Verbindungen zwischen Bus und Schiene barrierefrei auszubauen. Eine kleine Unannehmlichkeit dieser Lösung ist, dass einzelne Busse eine Schleife um die Insel fahren müssen, um ihren Weg fortzusetzen. Dafür bietet diese Lösung hervorragende Bedingungen für ÖPNV-Nutzende und die Verkehrssicherheit aller Beteiligten: kurze Wege, Übersichtlichkeit, klare Struktur, gute Organisation, Ausbaufähigkeit, wenige Wegekonflikte, einen sicheren Schulwegverkehr. Außerdem ist durch die Lage der Businsel nah am Bahnhofsgebäude gewährleistet, dass ein möglichst großer Bereich des Bahnhofsvorplatzes für künftige städtebaulich / stadträumliche Neuordnungen zur Verfügung steht.

Taxi

Die vorhandenen Taxistände sind bereits lageoptimiert und unmittelbar dem Bahnhofseingang zugeordnet. Von den Taxibewegungen ist aufgrund der geringen Zahl und der klar geregelten An- und Abfahrt auf den Taxiständen keine Behinderung des Busverkehrs zu erwarten. Von den verkehrsteilnehmenden Taxis geht aufgrund der klaren Regulierung und routinierter Verkehrsteilnahme auch keine Gefährdung von Fußgängern und insbesondere Schülern aus. Veränderungen sind daher nicht erforderlich.

MIV Veränderungen fließender Verkehr, Kiss and Ride

Die Priorisierung des Individualverkehrs vor dem Bahnhofseingang soll geändert werden. Kurzzeitparkplätze und eine leicht und flüssig anfahrbare Kiss- and Ride-Zone werden neu angeordnet und künftig unmittelbar westlich der Bus-Insel angeboten. Dadurch ergeben sich für MIV-Nutzende geringfügig weitere Wege zum Haupteingang gegenüber ÖPNV-Nutzenden - es sind 16 m mehr Wegstrecke auf dem Weg zum Auto zurück zu legen als zu der dem Haupteingang nächstgelegenen Bushaltestelle. Mit dem

MIV Anreisende haben jedoch immer noch kürzere Wegstrecken zum Haupteingang des Bahnhofs (ca. 40 m Weglänge) als Menschen mit Behinderungen bereits jetzt zu bewältigen haben (ca. 50 m Weglänge). Die Veränderung ist daher für mobile Menschen unproblematisch und erscheint auch für mobilitätseingeschränkte bzw. Gepäck tragende Reisende zumutbar.

Die Vorteile, die sich durch die Reservierung der ersten Reihe für Busse und Taxis ergeben, sind vielfältiger Art:

An erster Stelle wird ein hoher Qualitätsgewinn für die Flüssigkeit des Verkehrs und die Sicherheit der ÖPNV-Nutzenden, insbesondere die Sicherheit der Schülerinnen und Schüler, erreicht. Unmittelbar vor dem Bahnhof entstehen keine Verkehrssituationen mehr, bei denen Busse und Taxis durch Anfahrnde, Parkplatzsuchende und auf der Fahrbahn haltende und wartende Kfz beeinträchtigt werden. Solche Situationen sind insbesondere deswegen künftig als schwieriger zu bewerten, da Busse und Taxis im Zweirichtungsverkehr unterwegs sein werden und daher erhöhte Aufmerksamkeitsanforderungen an den MIV gestellt werden. Durch die Reservierung der Fahrspur für Busse und Taxis entstehen auch keine Situationen mehr, bei denen die Fußgänger Verbindung zwischen ÖPNV und SPNV von bereits wieder abfahrenden Kfz mit teilweise hohem Tempo gequert wird (z. B. von Bahnmitarbeitenden oder Wertstoffcontainerbesuchern).

Die Neuordnung wird zudem dem Vorfeld der meisten Bahnhöfe Deutschlands entsprechen: Hier sind Taxis meist das nächstgelegene, da komfortabelste Verkehrsmittel. Dann folgt die gute Verbindung zum lokalen ÖPNV sowie an dritter Stelle eine klar ausgewiesene Kiss and Ride -Zone.

Und zusätzlich zur Lösung verkehrlicher und sicherheitsrelevanter Aspekte werden auch stadträumliche Verbesserungen erreicht, da ein ruhigeres, geordneteres Umfeld entsteht, in dem die Orientierung leichtfällt und weitere Entwicklungen und Anpassungen sowie qualitative Verbesserungen (z. B. durch andere Oberflächen, mehr Aufenthaltsqualität oder Überdachungen) für die Zukunft möglich bleiben.

MIV fließender Verkehr, Kurzzeit- und Langzeitstellplätze

Für den MIV bleibt der Hauptbahnhof unverändert hervorragend erreichbar. Schnelle und direkte Anbindungen mit Tempo 50 km/h können von beiden Seiten des Hauptbahnhofs für die Erreichbarkeit genutzt werden. Flüssige Zu- und Abfahrten werden weiterhin durch überwiegende Einbahnstraßenlösungen oder in sehr breiten Begegnungsverkehrsachsen abgewickelt. Für den fließenden Verkehr und die Erreichbarkeit aller Parkplätze sind keine Verschlechterungen zu erwarten.

Durch die geplante Umgestaltung werden allerdings 16% weniger Stellplätze angeboten. Von den kostenfreien bzw. zeitlich begrenzten Stellplätzen entfallen 5, dafür wird allerdings eine eigene Fahrspur für den Kiss and Ride-Verkehr entstehen und den Autofahrenden zur Verfügung gestellt. Diese neue eigens dafür vorhandene Fahrspur ermöglicht ein problemloses Ein- und Ausladen von Reisenden und Gepäck ohne die Behinderung anderer Verkehrsteilnehmer. Zusätzlich werden entlang der Fahrspur 16 Kurzzeitparkplätze entstehen.

Rund um den Bahnhof ist zudem aktuell kein Parkplatzsuchverkehr oder daher auch keine Parkplatzknappheit festzustellen. Das bedeutet: jeder, der den Bahnhof derzeit anfährt, findet einen Stellplatz. Gebührenpflichtige Dauerstellplätze können daher weiter reduziert werden. Durch die Neuorganisation werden kostenpflichtige Parkplatzangebote von 165 Stellplätzen auf 138 reduziert, das bedeutet 27 Stellplätze weniger. Diese Reduzierung kann aus Sicht der Verwaltung verkraftet werden, da mit der Einführung der Kostenpflicht bereits bisher die Nutzung der Stellplätze zurückgegangen ist. Eine weitere

Reduzierung wird also voraussichtlich weiterhin nicht zu einer Knappheit führen.

Beschlussvorschlag:

Der AMV / PBA stimmt einer Neuordnung der Verkehrssituation vor dem Eingang des Hauptbahnhofs zu. Im Rahmen der Umgestaltung soll eine neue ÖPNV-Insel mit acht barrierefreien Bushaltestellen in naher Zuordnung zum Haupteingang entstehen. Für den MIV entsteht eine eigene Hol- und Bringzone ohne Verkehrskonflikte und in zumutbarem Abstand zum Haupteingang.

Anlagen:

- Präsentation und Pläne