

(Teil-)Fortschreibung des Nahverkehrsplans des Landkreises Oberallgäu und der Stadt Kempten (Allgäu)

Stadtrat Kempten

Kempten (Allgäu), 18. Dezember 2025

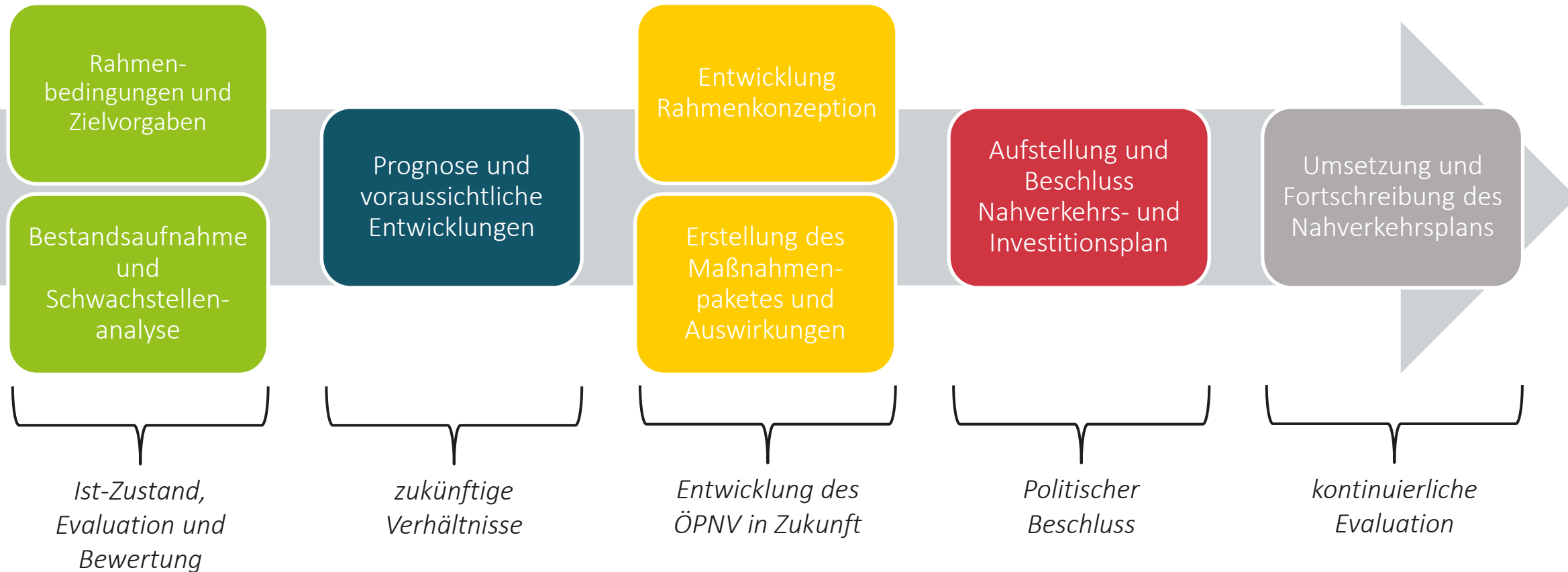


Agenda

- 1 Prozess und Arbeitsschritte
- 2 Raumstruktur, Verkehrs- und Schwachstellenanalyse
- 3 Rahmenkonzeption und Maßnahmen
- 4 TöB-Beteiligung
- 5 Fragen

1 Prozess und Arbeitsschritte

Prozess der kommunalen Nahverkehrsplanung



- gesetzliche Grundlage bildet das Personenbeförderungsgesetz (§ 8) und das Bayerische ÖPNV-Gesetz (Art. 13)
- Ziel ist die Planung zur Sicherung und Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs durch den Aufgabenträger

Beteiligung im Prozess

Politische Beteiligung

Teilnehmende: Aufgabenträger, VCDB, Politik

Termine: Dezember 2025

Träger öffentlicher Belange

Teilnehmende: Gemeinden, Verkehrsunternehmen, BEG, Pro Bahn, Unternehmen, Gleichstellungsbeauftragte, Schulen

Zeitraum: 29.08. – 31.10.2025

Lenkungskreis

Teilnehmende: Aufgabenträger, VCDB, Verkehrsunternehmen, Vertreter

Menschen mit Behinderung, politische Vertreter

Häufigkeit: 4 Sitzungen

Bürgerbeteiligung

Teilnehmende: Aufgabenträger, VCDB, Bürger

Termine: 2 Marktstände im April 2024 in Sonthofen und Kempten

Arbeitskreis

Teilnehmende: Aufgabenträger, VCDB

Häufigkeit: alle 6-8 Wochen

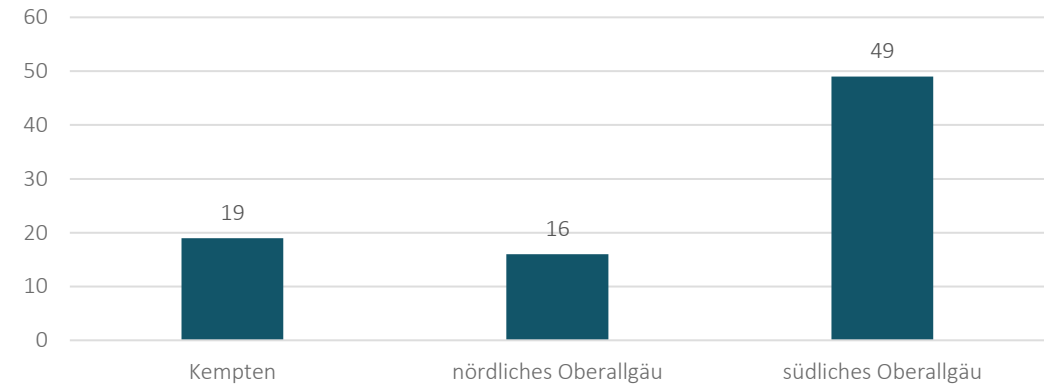


2 Raumstruktur, Verkehrs- und Schwachstellenanalyse

Abgestuftes Verkehrsnetz in der Region

- Schienenpersonennahverkehr als Rückgrat des schnellen ÖPNV im Nahverkehrsraum mit den Knoten Kempten und Immenstadt
- vielgestaltiges Regionalbusnetz
 - Jedermannverkehr mit Hauptlinien und Linien in der Schulverkehrszeit
 - Verkehre ins Kleinwalsertal
 - stark touristisch geprägtes Angebot insbesondere im südlichen Oberallgäu
- verdichtete Stadtverkehre im Landkreis
 - Ortsbus Oberstdorf
 - Stadtbusse in Immenstadt und Sonthofen
- Stadtverkehr Kempten mit dichtem Angebot und Nachtbusangebot

Anzahl Linien nach Gebiet



Gebiet und Funktion	Anzahl Linien
Stadt Kempten (Allgäu)	19
Stadtbus	14
Nachtbus	5
Landkreis Oberallgäu	56
Regionalbus	48
Stadtbus	8
Landkreis Lindau	4
Österreich	5

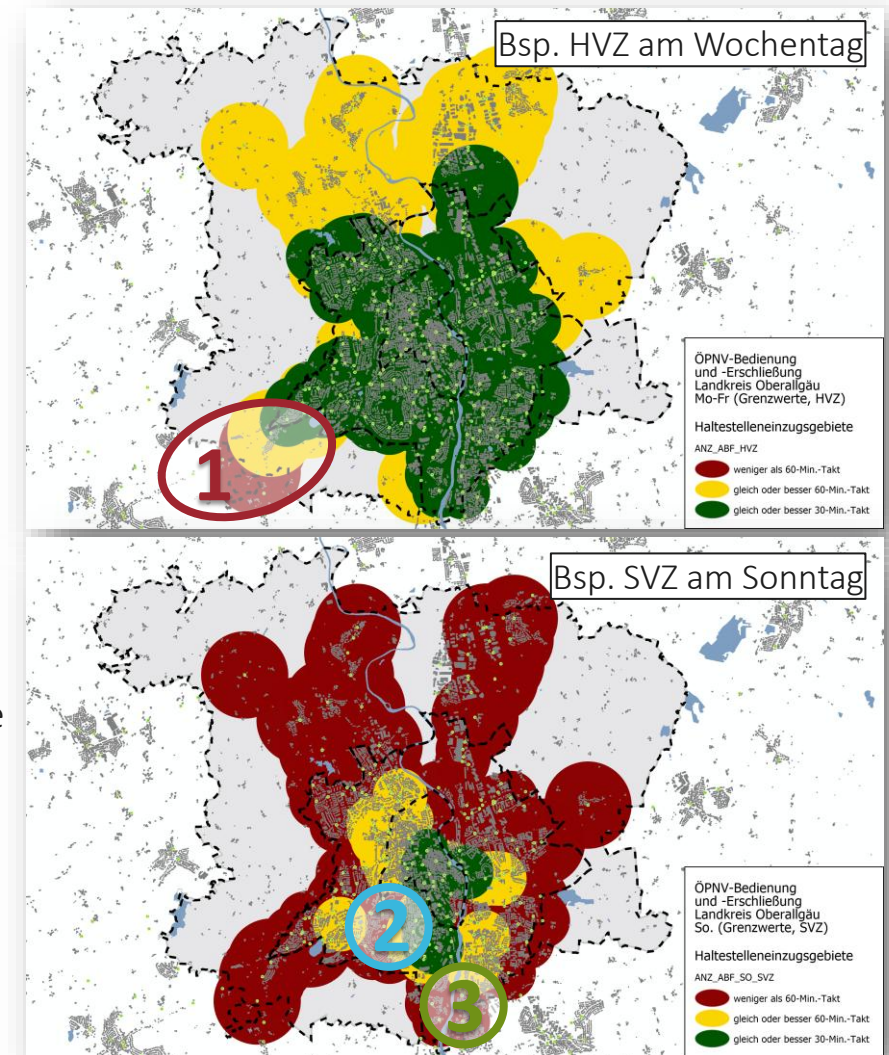
Verkehrliche Schwachstellenanalyse in der Stadt Kempten

Identifikation von Schwachstellen

- Basis: Fahrplanangebot im Sommer 2023 für Wochentag, Samstag, Sonntag
- Beachtung der verschiedenen Raumtypen und Verkehrszeiten
- Betrachtung von räumlicher Erschließung, Bedienungshäufigkeit und Erreichbarkeiten von zentralen Orten
- keine formellen Defizite in der Erschließung der Orte

Schwerpunkte der Defizite

- 1** Bedienungsdefizite in den Ortsteilen, z. B. Heiligkreuz, Rothkreuz
- 2** zu geringe Bedienungshäufigkeiten im Bereich der westlichen Bodmanstraße
- 3** später Bedienbeginn am Sonntag → Anpassung Vorgabe an Nachfrage

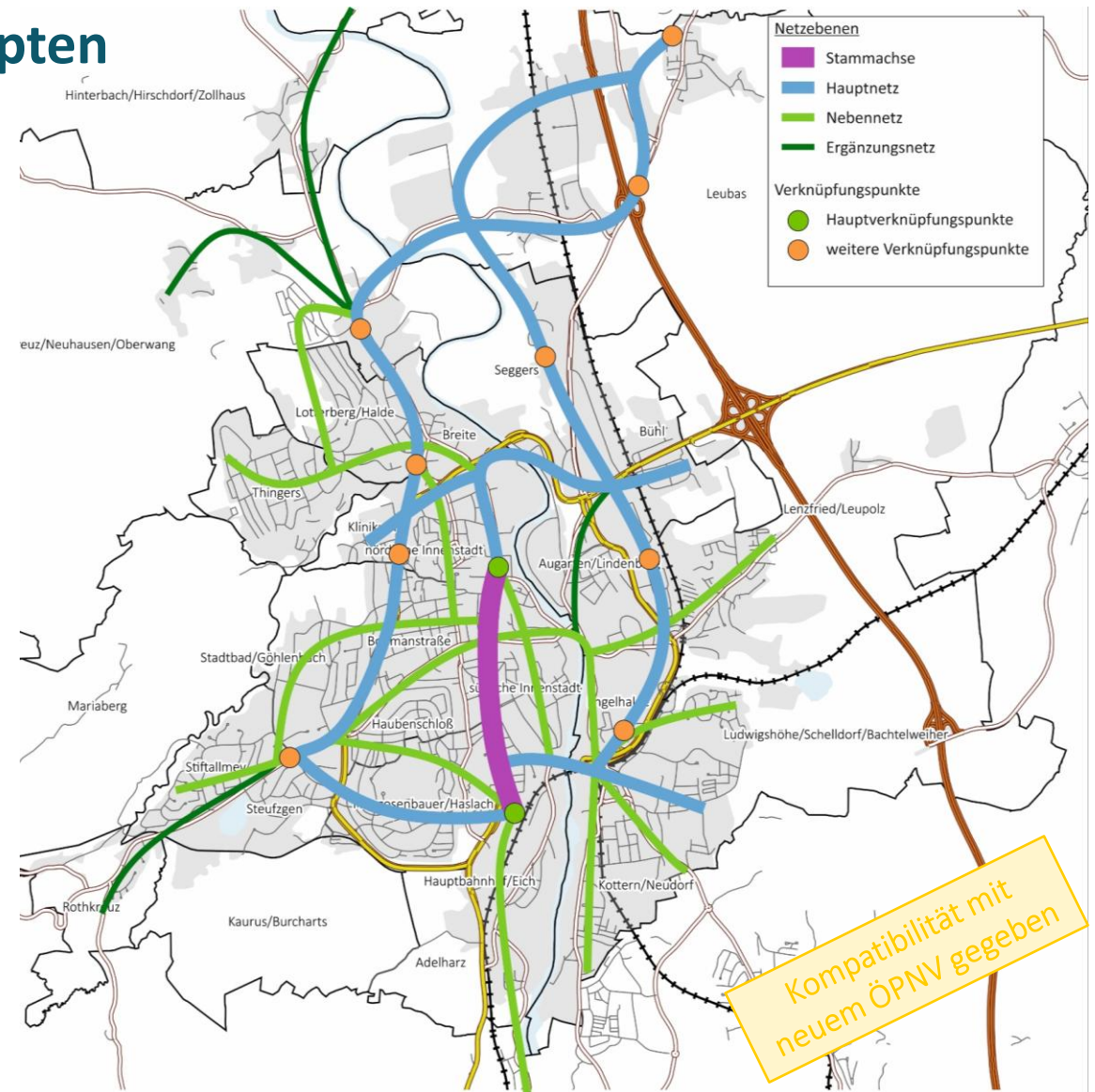


3 Rahmenkonzeption und Maßnahmen

Zukünftige Netzstruktur in der Stadt Kempten

Abgestuftes Netz

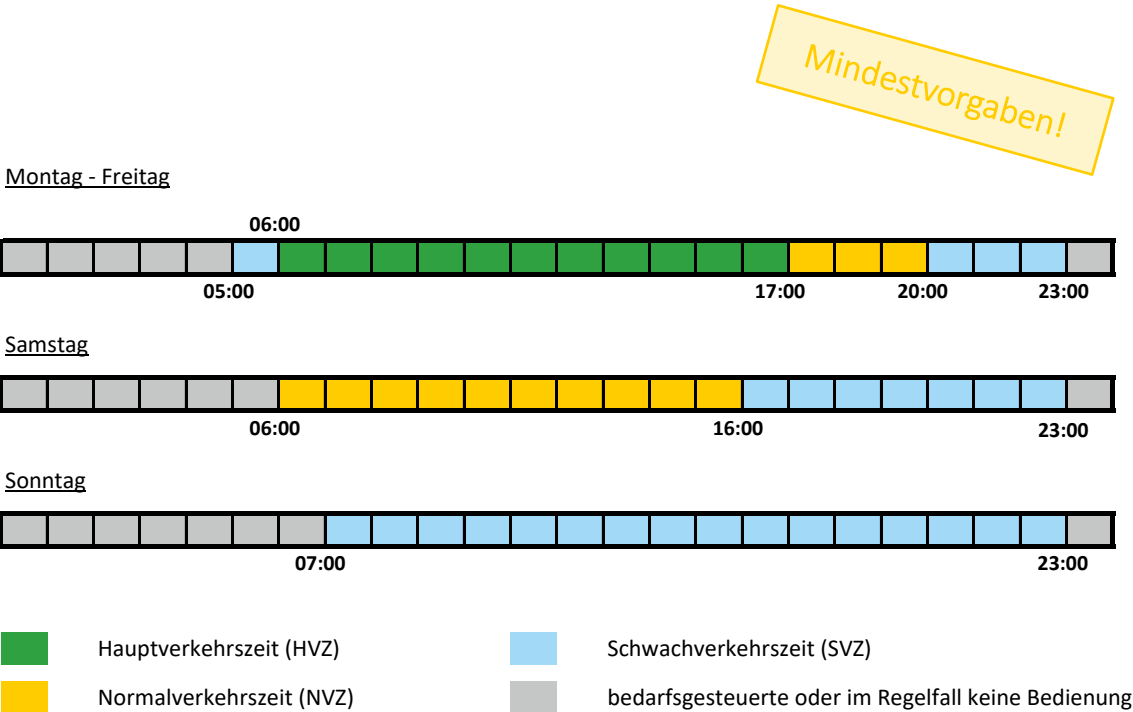
Netzebene	Funktion und Merkmale
Stammachse	sehr dichter Takt auf der Achse zwischen den zwei Hauptverknüpfungspunkten
Hauptnetz	Anbindung nachfragestarker Stadtteile an die Stammachse, Hauptbahnhof und Zentrum, Befriedigung der Pendlermobilität
Nebennetz	Grundbedienung der städtischen Bereiche
Ergänzungsnetz	Anbindung peripherer Stadtteile und auf parallelen Verbindungen



Bedienstandards in der Stadt Kempten

Netzebene	Taktfolge [min]		
	HVZ	NVZ	SVZ
Stammachse	10	15	60
Hauptnetz	15-20	≤ 30	
Nebennetz	30	30	
Ergänzungsnetz	60	60	

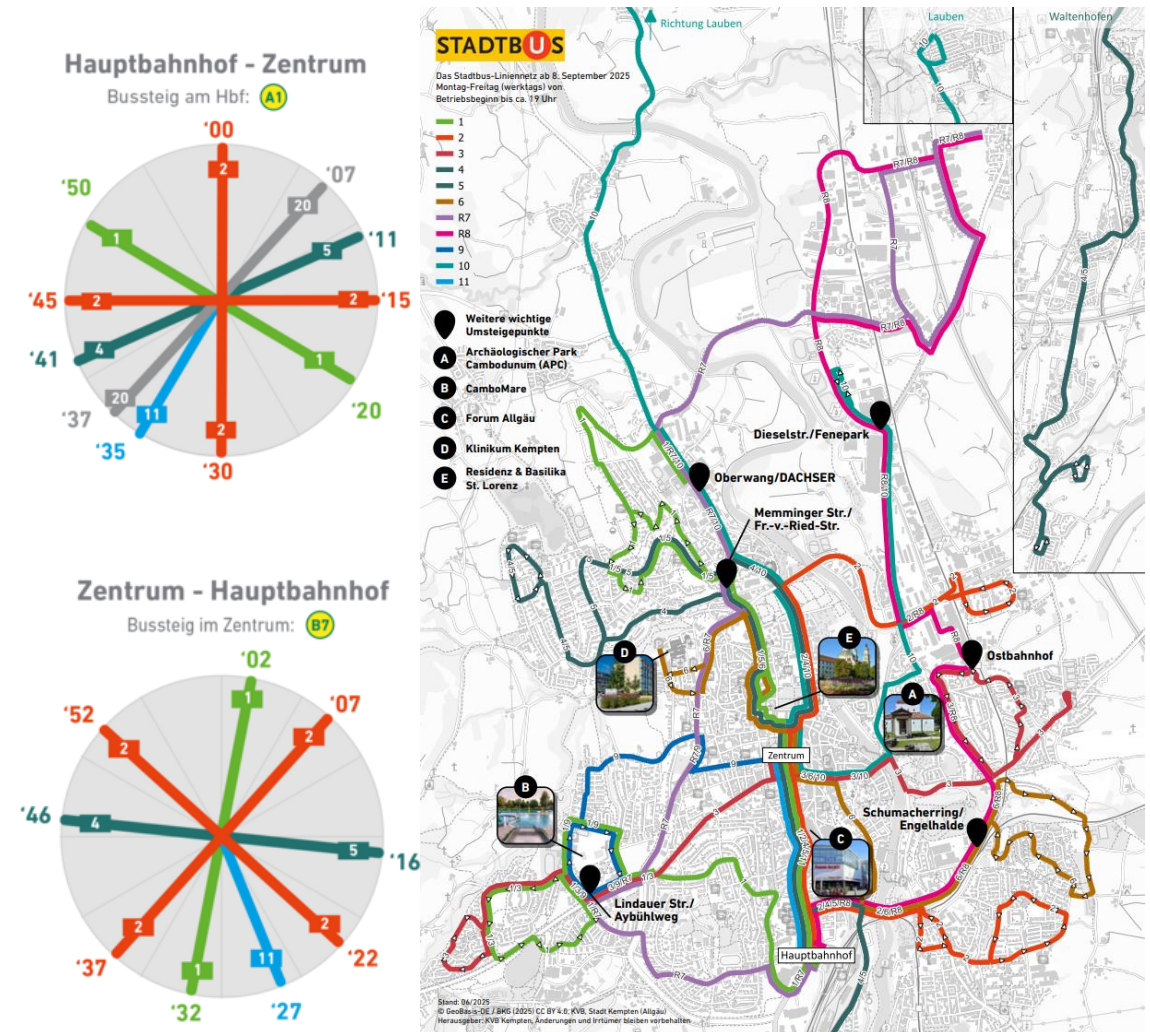
- Ausnahme für Rothkreuz, Heiligkreuz, Neuhausen, Leubas sowie im Ort Lauben:
 - Taktvorgaben gelten als erfüllt, wenn in zwei Stunden mindestens zwei Abfahrten je Richtung erfolgen (bei Ringbedienungen richtungsunabhängig)
 - gleichmäßige zeitliche Verteilung der Fahrten
 - In SVZ ist abweichend 120-Minuten-Takt zulässig
- Bedarfsfahrten über Mindestvorgaben hinaus möglich
- alle Ziele in Kempten sind i. d. R. mit einem Umstieg in 60 min zu erreichen



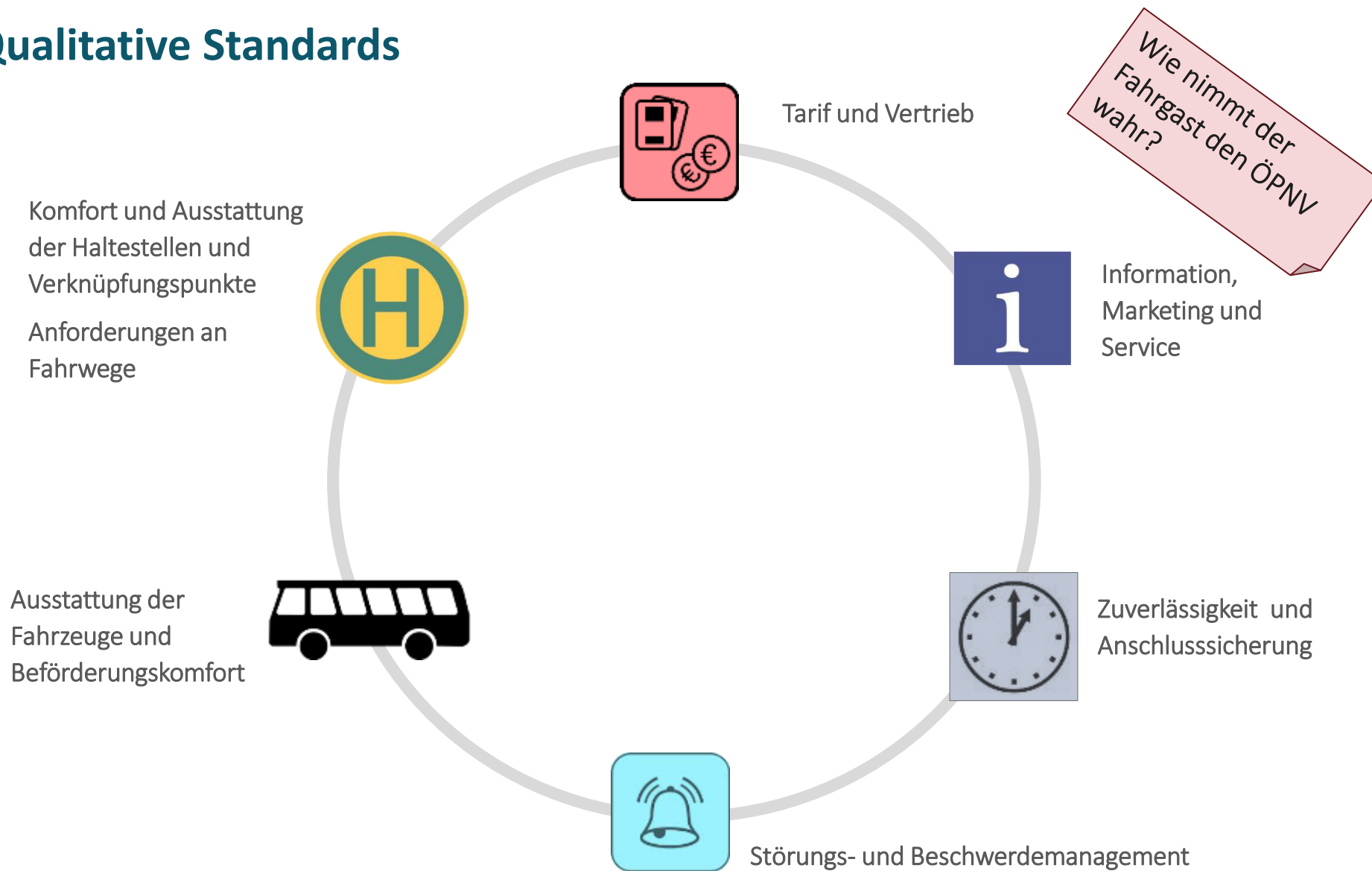
Neuer ÖPNV in Kempten seit September 2025

Neue Struktur mit mehr Verbindungen

- Zwei **Hauptumsteigepunkte**: zukünftig Hofgarten, interimsmäßig „Zentrum“/ZUM im Norden und Kempten Hauptbahnhof im Süden
- weitere periphere Umsteigepunkte, vor allem durch den Ringbus
- durchschnittlicher 5,5-Minuten-Takt auf der Achse Hauptbahnhof – Zentrum
- gleichmäßiger Takt – weniger Busse zur gleichen Zeit an einem Ort, z. T. 15-Minuten-Takt in einigen Stadtteilen
- mehr Direktverbindungen von den Kemptener Stadtteilen zum Hauptbahnhof und umgekehrt



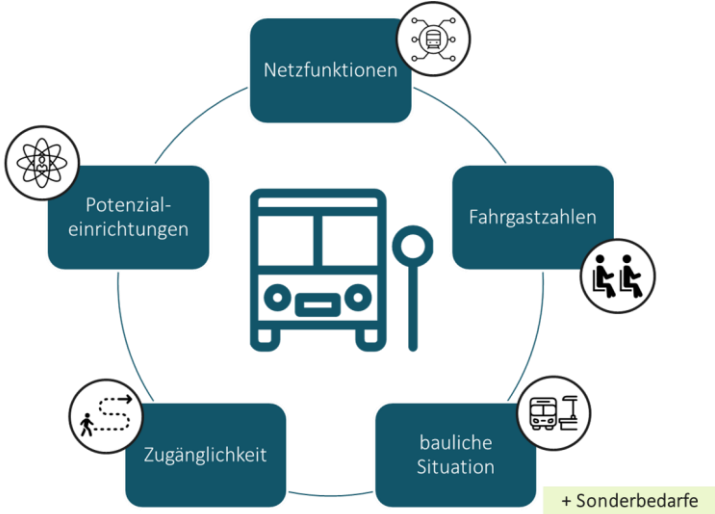
Qualitative Standards



Haltestellen & Barrierefreiheit

- stärkerer Fokus auf die Etablierung von **digitalen Anzeigern**
 - Ausgabe von Ist-Fahrzeiten, Betriebsstörungen und Sonderereignissen
 - größere Anzeiger an Verknüpfungspunkten
 - Ausbau bedarfsabhängig
 - Kombination mit Sprachausgabe
- Definition von **Ausnahmen beim barrierefreien Ausbau**, z. B. außerhalb geschlossener Ortschaften oder in Orten mit weniger als 200 Einwohnern
- erstmalig haltesteigfeine **Priorisierung** des barrierefreien Ausbaus von Haltestellen
 - Bewertung von Bestand und Potenzialen
 - Einordnung der ca. 1.900 Haltepunkte in sechs Kategorien

Prio	Erläuterung	zeitlicher Horizont	Anzahl Haltepunkte
0	keine Ausbaumaßnahmen notwendig	–	170
1	langfristiger mindestens barrierearmer Ausbau (Einzelfallprüfung)	> 10 Jahre	742
2	langfristiger barrierefreier Endausbau	> 10 Jahre	45
3	mittelfristiger Endausbau zur vollständigen Barrierefreiheit	< 10 Jahre	37
4	mittelfristiger barrierefreier Ausbau	< 10 Jahre	783
5	kurzfristiger Endausbau zur vollständigen Barrierefreiheit	< 5 Jahre	4
6	kurzfristiger dringend barrierefreier Ausbau	< 5 Jahre	87



Qualitätsstandards | Verknüpfung, Anschlüsse und Parallelverkehre

Verknüpfung und Anschlüsse

- Planung von **Anschlüssen** an Verknüpfungspunkten
 - Konstruktionsspielraum an Verknüpfungspunkten: ± 5 Minuten
 - in KE Hbf: 6 min + Pufferzeit
 - Bedingung: keine andere Anschlussgefährdung
- Wartezeit auf **verspätete Zubringerfahrten**
 - mindestens 5 Minuten
 - Ausnahmen: Linien im dichten Takt, z. B. Stadtverkehr
 - Bedingung: keine andere Anschlussgefährdung
- definierte **Anschlussknoten** im Landkreis, darunter hat der Hauptbahnhof in Kempten besondere Bedeutung für den Regionalverkehr

Parallelverkehre

- zeitliche und / oder räumliche Parallelverkehre sind grundsätzlich zu vermeiden
- Definition von Relationen mit explizitem Ausschluss
 - Fischen – Langenwang – Oberstdorf
 - Oberstdorf – Langenwang – Fischen
 - Sonthofen – Altstädten – Rubi – Oberstdorf
 - Oberstdorf – Rubi – Altstädten – Sonthofen

Maßnahmenpaket | Fokus Stadt Kempten (Allgäu)

Leistungsangebot

23 Maßnahmen



ausgewählte Maßnahmen:

- LA2: Anschlussoptimierung Bus/Bus und Bus/Bahn
- LA5: Anpassung ÖPNV-Angebot der Stadt Kempten an das veränderte Anforderungsprofil → neuer ÖPNV
- LA6: durchgehende Linienverbindung zwischen dem Hauptbahnhof und dem Klinikum
- LA8: Taktverdichtung im Tagesverkehr auf der Relation (Hauptbahnhof –) Nördliche Innenstadt – Thingers

Infrastruktur und Fahrzeuge

13 Maßnahmen



ausgewählte Maßnahmen:

- IF2: Barrierefreier Ausbau der Haltestellen und Zuwegungen
- IF4: Ausweitung der ÖPNV-Bevorrechtigung
- IF5: Dekarbonisierung der Fahrzeugflotte
- IF6: Ausbau und Umgestaltung der Hauptverknüpfungspunkte
- IF8: Aufwertung von Umsteigepunkten im Stadtverkehr

Information, Marketing, Vertrieb

5 Maßnahmen



ausgewählte Maßnahmen:

- IM1: Einführung eines übergreifenden ITCS zur besseren Kommunikation und Anschluss-sicherung
- IM2: Prüfung der Integration in den MVV
- IM3: Vereinheitlichung der Linien-nummerierung im Nahverkehrsraum

4 Anpassungen durch die TöB-Beteiligung

Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Allgemeines

- Teilnehmende: Gemeinden, Verkehrsunternehmen, BEG, Pro Bahn, Unternehmen, Gleichstellungsbeauftragte, Schulen
- Zeitraum: 29.08. – 31.10.2025
- Rücklauf: 120 Anmerkungen von 26 Beteiligten
- Dokumentation der Abwägung im Anhang 9 des Nahverkehrsplans

Wesentliche Themen mit Änderungen

- Wunsch nach stärkerer Berücksichtigung der Belange des Tourismus → *aufgenommen*
- Querverbindungen im Bereich Altusried – Dietmannsried – Haldenwang
→ *Entwicklung eines On-Demand-Verkehrs*
- Anbindung von Gewerbegebieten
→ *bedarfsgerechte Bedienung*
- Konfiguration der Linienbündelung
→ *siehe folgende Folien*
- Kosten und Herausforderungen bei der Dekarbonisierung der Fahrzeugflotte
→ *siehe folgende Folien*
- Außenwerbung auf Fahrzeugen
→ *Zulässigkeit kompletter Werbung auf Heckscheibe, sonst nicht mehr als 25 %*

Anpassungen aus der TöB-Beteiligung

Reaktion auf erhöhte Investitionserfordernisse durch die Dekarbonisierung

- EU-Verordnung 1370/2007 regelt Vergaben im ÖPNV
 - Möglichkeit, in begründeten Fällen die Genehmigungs- bzw. Vertragslaufzeit um bis zu 50 % zu verlängern → bis zu 15 Jahre
 - z. B. bei großen Investitionen in die Infrastruktur
- zukünftig: Ermöglichung einer Vertrags- bzw. Genehmigungslaufzeit von bis zu 15 Jahren in entsprechend begründeten Fällen bei eigenwirtschaftlichen Anträgen

Linienbündelung

Linienbündel werden gebildet, mit dem Ziel Verbesserungen für den Fahrgast zu erzielen.

- Verbesserung der Nutzerfreundlichkeit, Unterstützung räumlicher Zusammenhänge, der Wettbewerbssituation, der Netzwerkeffekte und der Effizienz etc.
- Kriterien zur Bildung von Linienbündeln:

1. **Verkehrliche Verflechtung:** Busknotenpunkte
2. **Räumlicher Zusammenhang** von Fahrer und Fahrzeuge, Wartung, Abstellung und Ladeinfrastruktur.
3. **Kapazitäten der lokalen Unternehmen** werden bei Bündelgröße berücksichtigt.
4. **Wettbewerb:** wird angereizt (Kombination von Bündeln)
5. **Sondersituation südl. Landkreis:** Grundstücke schwierig, hohe Flexibilität / Verstärkerleistungen erforderlich
6. **Grenzen der Zuständigkeit bei landkreisübergreifenden Linien**
7. **weitere Punkte**

Status Quo

- Linienbündelung der Linien im Stadtverkehr Kempten (Stadtbündel) in Aufgabenträgerschaft der Stadt Kempten (Allgäu) in einem Linienbündel
- keine Linienbündelung im Landkreis Oberallgäu → linienweise Liniengenehmigung

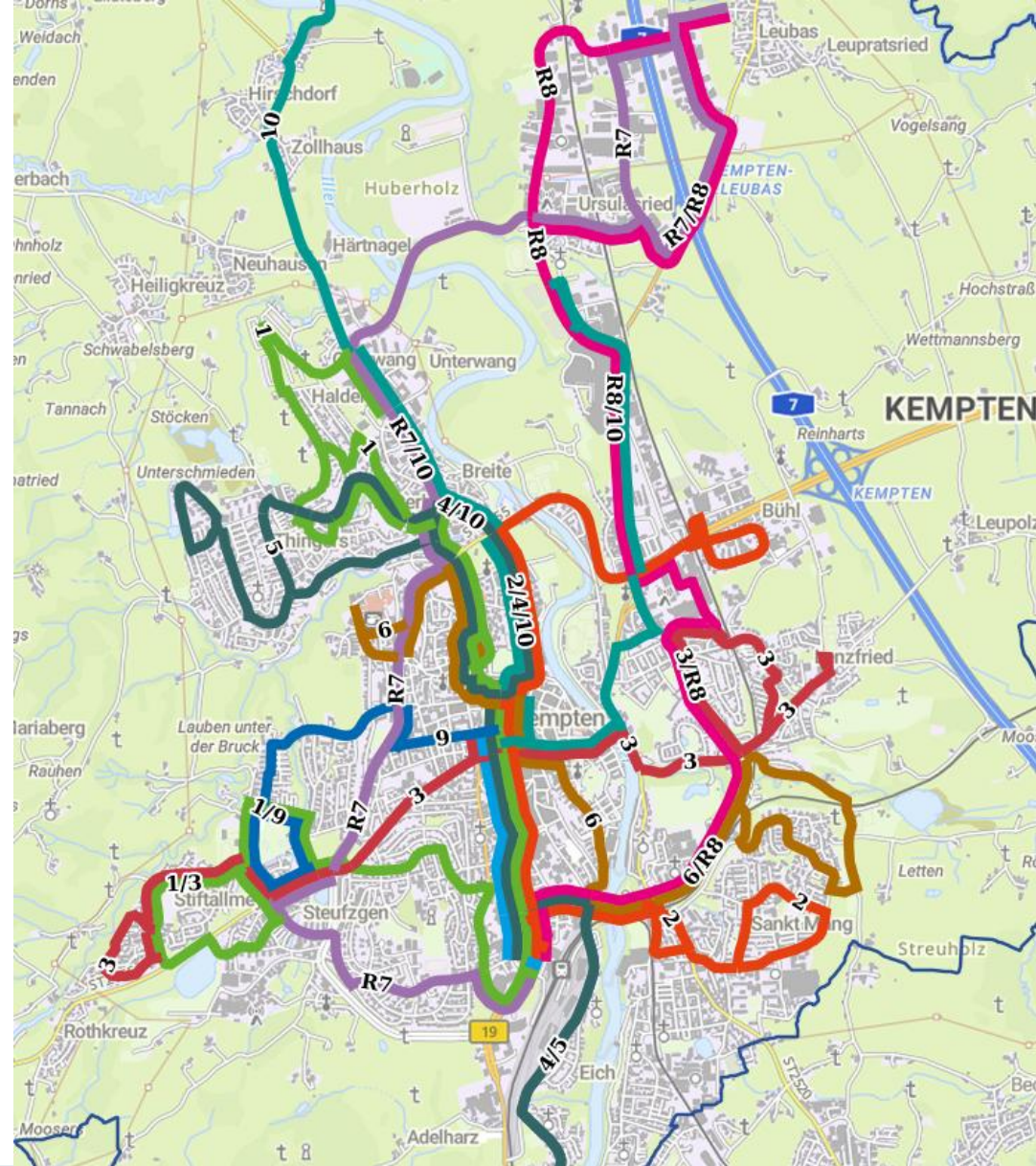


Zukünftige Situation

- **Beibehaltung:** ein Linienbündel für den Stadtverkehr Kempten
- Einführung einer Linienbündelung für einen Großteil der Linien im Oberallgäu
- Schaffung von **6 neuen Bündeln**
 - 3 Bündel im nördlichen Landkreis im Stadt-Umland-Verkehr von Kempten
 - Bündel Mitte, Bündel West und Bündel Süd
- Umsetzung **ab 2029**, bis dahin Vergabe von möglichst durchgehenden Übergangsgenehmigungen (Harmonisierung)

Linienbündel Stadt Kempten

- Bündel besteht aus den Linien 1 - 11 (werktags) und 100 – 500 (abends und am Wochenende)
- Gesamt ca. 1.894.000 km/a

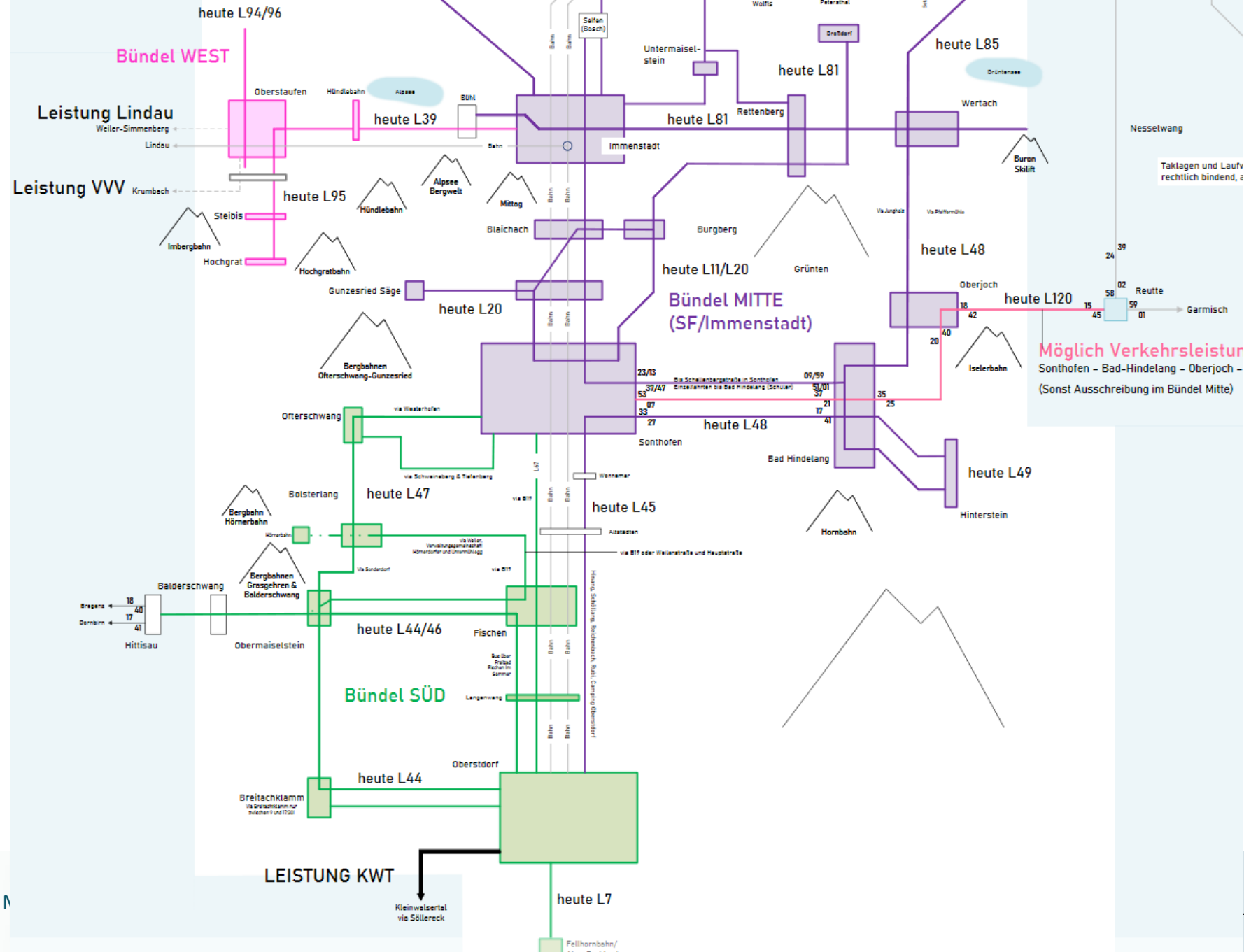


Anpassungen aus der TöB-Beteiligung

Reaktion auf Hinweise bzgl. zu großer Bündelzuschnitten

- Aufteilung des zuvor sehr großen Bündels Nord in drei Bündel
 - Nord 1 (Überlandbusse): Linien 10, 61, 62, 71
 - Nord 2 (stadtbezogene Linien): 20, 22, 30, 40
 - Nord 3 (Expressbereich): 50, 66, 80
- Anpassung in den Ausschreibungen an dann geltende Liniennummern
- Beibehaltung der Vorteile hinsichtlich der Synergien
- weitere kleinere Anpassungen (z. B. Herausnahme Wanderbus-Linien 8 und 50)





Anpassungen im Linienbündelungskonzept

Bündel	Linien	Jährlicher Betriebsumfang (heute)
Nord (Überlandverkehr)	10 , 61, 62, 71	ca. 850.000 km/a
Nord (stadtähnlich)	20, 22, 30, 40	ca. 620.000 km/a
Nord (Expressbusse)	50, 66, 80	ca. 614.000 km/a
Süd	7, 44, 46, 47	ca. 765.000 km/a
Mitte	11, 20, 45, 48, 49, 51, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87	ca. 1.313.500 km/a
West	39, 94, 95, 96	ca. 453.500 km/a

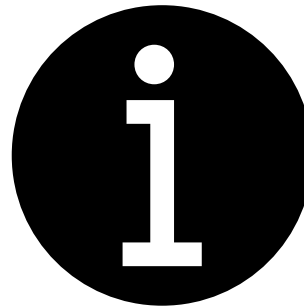
5 Fragen



Fragen...?



Diskussionsbedarfe...?



Anmerkungen...?

Dipl.-Ing.

Felix Friedrich

Verkehrsplanung

0351 4823184

f.friedrich@vcdb.de

Dipl.-Ing.

Christoph Bochmann

Verkehrsplanung

0351 4823130

c.bochmann@vcdb.de

**(Teil-)Fortschreibung des Nahverkehrsplans des
Landkreises Oberallgäu und der Stadt Kempten (Allgäu)**

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Kempten (Allgäu), 18. Dezember 2025

Beschluss Stadt Kempten

Der Stadtrat beschließt den beiliegenden Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Oberallgäu/Kempten – insbesondere die Rahmenkonzeption und das Maßnahmenpaket – als zukünftige Handlungsrichtlinie für die Weiterentwicklung des ÖPNV.