STADT Kempten Allgäu

öffentliche Sitzungsvorlage

Haupt- und Finanzausschuss am 11.11.2026

Amt:	18 Amt für Wirtschaft und Stadtentwicklung
Verantwortlich:	Felicia Baumgartner, Amt 18
Vorlagennummer:	2026/18/682

TOP 6

Zukünftige Entwicklung des Stadtbusses: Einsparpotenziale und Antrag von Herrn Stadtrat Bernhardt- Beschluss

Sachverhalt:

Das Busangebot im Stadtverkehr Kempten wurde in den letzten Jahren, teils durch Förderprogramme, erweitert. Dazu gehören z.B. Spätbus und Ringbus, die seit Oktober 2022 bzw. Februar 2024 das Busangebot erweitern.
Im September 2025 wurde das Bussystem grundlegend umgestellt. Damit einher gingen ebenfalls Verbesserungen für einzelne Stadtteile, wie z.B. die Taktverdichtung zum 15-Minuten Takt in Bühl, Ludwigshöhe und Thingers. Auch die Linie 600 am Samstag wurde zusätzlich eingeführt.
Diese Veränderungen führen zu deutlichen Kostensteigerungen bei der KVB.

Im Sommer 2026 wurde die KVB durch ihren Verwaltungsrat beauftragt Einsparpotenziale aufzuzeigen.

Konkret wurden sechs Maßnahmen mit einem Einsparpotenzial von insgesamt etwa 1,2 Mio. EUR ausgearbeitet.

Zwei Maßnahmen betreffen Schulbusverstärker, die bereits zu Schuljahresbeginn eingestellt werden konnten. Ein Verstärker betrifft die Linie 5 von Waltenhofen, der zweite Verstärker die Linie 9 zur Grundschule am Haubenschloß.

Die weiteren Maßnahmen betreffen das Linienangebot im Stadtverkehr an Werktagen.
Durch Synergien zwischen der Linie 71 (RBA) und der Linie 10 können ebenfalls Einsparungen bei der KVB erzielt werden.

Bei den restlichen drei Maßnahmen handelt es sich jeweils um Änderungen des Takts.
Die Linie 2 (Bühl – Zentrum – HBF - Ludwigshöhe) fährt seit der Umstellung im Neuen ÖPNV

im 15-Min. Takt und soll auf einen 30-Min. Takt reduziert werden.
Die Linie 4 (Thingers – Zentrum – HBF) und 5 (Thingers – Zentrum – HBF - Waltenhofen) ergänzen sich bisher ebenfalls auf einen 15-Min. Takt im Stadtteil Thingers. Auch dieser Stadtteil soll wieder in einem 30-Min. Takt angedient werden.
Der Ringbus (Linie R7 und R8) fährt seit Einführung im 20-Min. Takt. Auch hier soll der Takt auf einen 30-Min. Takt ausgeweitet werden.

Alle Maßnahmen können umgesetzt werden, ohne dass ein Stadtteil abgehängt wird und ohne Einschränkungen beim Liniennetz.

Die Kosteneinsparungen entstehen hauptsächlich dadurch, dass weniger Busse auf den Linien eingesetzt werden müssen. Außerdem wirkt sich die Reduzierung der Fahrplankilometer und der geringere Personaleinsatz auf die Kosten aus.

Zusammenfassung der Maßnahmen:

Maßnahme	Linie	Takt bisher	Takt neu	Einsparung Fahrzeuge	Kosteneinsparung
1	2	15 Min.	30 Min.	2	450.000 EUR
2	4/5	15 Min.	30 Min.	2	450.000 EUR
3	R7/R8	20 Min.	30 Min.	2	500.000 EUR
4	10	60 Min.	60 Min.	0	90.000 EUR
5	SV* 5	/	/	1	65.000 EUR
6	SV 9	/	/	1	60.000 EUR
Gesamt					**1.615.000 EUR**

*Schulbusverstärker

Durch die Taktreduzierung müssen auf bestimmten Linien, dann ggf. wieder Schulbusverstärker eingeplant werden. Somit entstehen wieder Mehrkosten, die die Einsparung auf ca. 1,2 Mio. EUR reduzieren.

Bei den vorgestellten Maßnahmen handelt es sich um maßvolle Einsparpotenziale, die die Grundstruktur des Neuen ÖPNV nicht gefährden.
Die Maßnahmen könnten voraussichtlich zum Frühjahr 2027 umgesetzt werden.

Herr Stadtrat Bernhardt hat am 19. Oktober 2026 einen Antrag gestellt, das Busangebot der KVB im Jahr 2027 grundsätzlich auf dem Niveau von 2026 zu erhalten. Ausgenommen werden sollen lediglich durch Regionalbuslinien ersetzbare Leistungen sowie betrieblich nicht notwendige Verstärkerfahrten.

Begründet wird der Antrag insbesondere mit der Bedeutung der Ringbuslinien R7 und R8 für das neue Busnetz, der fehlenden belastbaren Datengrundlagen für Kürzungen sowie den möglichen negativen Folgen für Akzeptanz, Klimaschutz und Standortattraktivität. Der laufende Betrieb des ÖPNV soll gegenüber der baulichen Modernisierung des Bahnhofsvorplatzes priorisiert werden.

Zur Finanzierung des ÖPNVs sollen die für die bauliche Umsetzung des Bahnhofvorplatzes vorgesehenen Haushaltsmittel 2027 gestrichen werden. Die Planungen sollen jedoch

fortgeführt und die Umsetzung zu einem späteren Zeitpunkt ermöglicht werden. Zudem soll die Verwaltung gemeinsam mit der KVB eine langfristige Strategie zur Erweiterung der ÖPNV-Finanzierung erarbeiten. Dies ist auch dringendst erforderlich, denn das Defizit der KVB aus ihrer originären Tätigkeit (Umsetzung des ÖPNV) dürfte sich auf über 7 Mio. EUR summieren – mit steigender Tendenz. Nach vorläufigen Schätzungen der KVB wäre, um den status quo auch hinsichtlich Gewinnentnahmen in der Beteiligungslandschaft zu erhalten, ein Zuschuss aus städtischen Mitteln von ca. 3 – 3,5 Mio. EUR p.a. notwendig, was aber nicht leistbar ist.

Eine Übernahme des ÖPNV-Defizits aus Mitteln für die bauliche Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes, wie von Herrn Stadtrat Bernhardt vorgeschlagen, ist nicht möglich. Für das Jahr 2027 sind lediglich Planungskosten für den Bahnhofsvorplatz im Haushalt berücksichtigt und keine Mittel für die bauliche Umsetzung.

Für die vorläufige Finanzierung der Kosten der KVB sind drei Szenarien denkbar:

Szenario 1: Die vorgestellten Einsparungen, mit Ausnahme der Schulbusverstärker und der Synergie der Linien 71 und 10, werden nicht vorgenommen. Im städtischen Haushalt (Verwaltungshaushalt) müssen dann aber mindestens 1,5 Mio. EUR – 3,5 Mio. EUR als zusätzlicher Betriebskostenzuschuss eingeplant werden. Dieser Mehrbedarf würde in allen Finanzplanungsjahren dazu führen, dass die Mindestzuführung nach § 22 Abs. 1 Satz 2 KommHV-Kameralistik nicht mehr erreicht werden kann – damit wäre die Genehmigungsfähigkeit des Haushaltes 2027 massiv gefährdet. Von dieser Handlungsoption wird dringendst abgeraten.

Szenario 2: Die Einsparungen, mit Ausnahme der Schulbusverstärker und der Synergie der Linien 71 und 10, werden nicht umgesetzt. Die Mehrkosten von dann bis zu 3,5 Mio. EUR p.a. werden über den steuerlich/technischen Querverbund vollständig abgedeckt. Dies hätte zur Folge, dass entsprechend noch höhere Gewinnabführungen aus den anderen städtischen Beteiligungen an die KVB erfolgen müssen. Sofern dies überhaupt realisierbar ist stehen diese Mittel dann nicht mehr für die originären Aufgaben der Beteiligungen zur Verfügung – so könnte beispielsweise der weitere Ausbau von regenerativen Energien, die Stärkung des Netzes und der Ausbau von Speichermöglichkeiten nicht mehr in dem erforderlichen Tempo erfolgen bzw. sogar ins Stocken geraten.

Auch könnten die Mittel für soziale Wohn(bau)projekte oder aber den Betrieb der Kemptener Bäderlandschaft fehlen. Bei dieser erheblichen Mehrbelastung besteht auch die Gefahr den Querverbund zu überfordern – damit geht auch im Falle einer nicht mehr ausreichenden Ertragslage die Gefahr einher, dass dennoch erhebliche Mehraufwendungen aus dem städtischen Haushalt erfolgen müssen, die nicht getragen werden können (siehe Szenario 1).

Szenario 3: Die Einsparungen werden wie vorgestellt umgesetzt. Es müssen zunächst keine Mittel in den städtischen Haushalt eingestellt werden und der steuerlich/technische Querverbund wird damit in einem kurzfristig vertretbaren, jedoch auch nicht langfristig stemmbaren Maße i.H.v. von bis zu 2,3 Mio. EUR belastet.

Die Verwaltung empfiehlt daher die Umsetzung des Szenarios 3. Zum einen wird dadurch der städtische Haushalt nicht belastet, der steuerlich/technische Querverbund wird in einem

gerade noch verkraftbaren Maße belastet, zumal die vorgestellten Einsparungen nicht das Gesamtsystem im ÖPNV gefährden.

Dem Auftrag, gemeinsam mit der KVB im Jahr 2027 eine Strategie zur langfristigen Erweiterung der Finanzierungsbasis des ÖPNV zu erarbeiten, wird nachgekommen. Dies ist auch in Hinblick auf die langfristige Tragfähigkeit des System dringend geboten.

Beschluss:

Der Haupt- und Finanzausschuss beschließt:

1. Die vorgeschlagenen Einsparungen sollen zunächst bis auf die vorgeschlagenen Maßnahmen hinsichtlich der Linie 10 nicht umgesetzt werden. Das entstehende Defizit ist aus dem städtischen Haushalt nicht kompensierbar, daher muss es durch Beteiligungserträge der Kemptener Verkehrsbetriebe- und Beteiligungs GmbH & Co. KG (KVB) bzw. den steuerlich-technischen Querverbund aufgefangen werden.
2. Die Verwaltung wird beauftragt gemeinsam mit der KVB eine Strategie zur langfristigen Erweiterung der Finanzierungsbasis des ÖPNV zu erarbeiten. Die Ergebnisse sind in den entsprechenden Gremien im Jahr 2027 vorzustellen.
3. Voraussetzung für die weitere Gewährung von Zuschüssen aus dem städtischen Haushalt über 2027 hinaus ist ein nachvollziehbares, verlässliches Fahrgastzahlenmonitoring, aus dem sich weitere Steuerungskennzahlen ableiten lassen.

Anlagen:

Präsentation