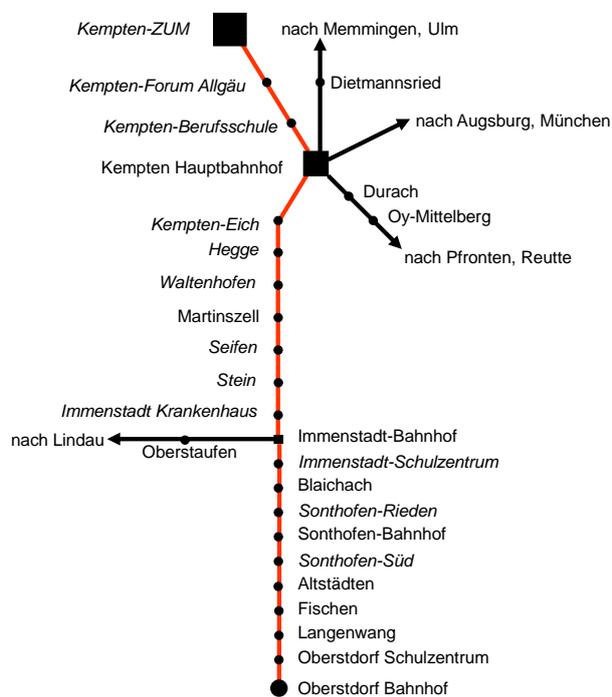


Regionalbahn Allgäu

Zentrales Rückgrat eines modernen ÖPNV-Netzes für Kempten und das Oberallgäu!

Mit der Regionalbahn Allgäu zwischen Kempten ZUM und Oberstdorf im 30 Minuten Takt zur Arbeit, zum Einkaufen, zur Schule, in die Berge: Schnell, bequem, klimafreundlich, innovativ!



Regionalbahn Allgäu heißt:

➔ Neue Haltepunkte:

Haltepunkte an Orten und Einrichtungen, an denen der Zug bisher vorbeifährt.

➔ Anbindung der Kemptener Innenstadt:

Wie eine Straßenbahn fährt die Regionalbahn vom Kemptener Hauptbahnhof auf neuen Gleisen in die Kemptener Innenstadt.

➔ Taktverkehr:

Die Regionalbahn Allgäu fährt im 30-Minuten-Takt.

➔ Schnellere Verbindungen

Die modernen Züge ermöglichen incl. der vielen Haltepunkte eine Reisegeschwindigkeit von 60 km/h. Ein Bus erreicht nur 20 km/h. Fahrzeit Kempten ZUM-Oberstdorf: 59 Minuten

Vorteile für Kempten und das Oberallgäu:

➔ 13 neue Haltepunkte erschließen ein riesiges neues Fahrgastpotenzial. Die Bahn hält wieder dort, wo die Leute herkommen und wo sie hinwollen. Insbesondere für Fahrgäste aus und nach Kempten ergibt sich ein besonderer Attraktivitätsgewinn.

➔ Die Regionalbahn Allgäu ist das zentrale Rückgrat für einen attraktiven Personennahverkehr im Oberallgäu und der Stadt Kempten. Als attraktives Zubringer-System fungiert ein auf die Regionalbahn zugeschnittenes und vertaktetes Busnetzes. Das Fahrgastaufkommen in Bus und Bahn wird insgesamt deutlich ansteigen. Es entsteht kein Nachteil bei den Busverkehren

➔ Eine Verlagerung von 20.000 Auto-km täglich entlastet heute überlastete Straßenabschnitte wie die B19 südlich von Sonthofen oder die B19 zwischen Waltenhofen und Kempten.

➔ Sicherung von Arbeitsplätzen im Bahn-Betriebswerk Kempten.

➔ Ein attraktives Nahverkehrssystem ist wichtiger Standortfaktor für eine nachhaltige Tourismusdestination wie das Oberallgäu.

➔ Aktiver Klimaschutz durch Einsparung: Verringerung des CO₂-Ausstoßes um 1 Mio kg pro Jahr.

1) Das bestehende Bahnnetz: Gut im Regionalverkehr, schlecht im Nahverkehr

Der Eisenbahnverkehr wird normalerweise in drei Segmente geteilt: den Fernverkehr, den Regionalverkehr und den Nahverkehr.

Das Allgäu hat ein gut ausgebautes Regionalverkehrsnetz. Der Allgäu-Schwaben-Takt und Investitionen in die Schieneninfrastruktur und den Fuhrpark machen den Zug als Regionalverkehrsmittel attraktiv für Fahrten in benachbarte Großstädte wie Ulm, Augsburg und München.

Im Nahverkehr hat die Eisenbahn im Oberallgäu allerdings deutliche Defizite aufzuweisen. Das hat v.a. zwei Gründe:

1) Dezentrale Lage des Bahnhofs Kempten

Kempten hat für eine Stadt seiner Größe sehr hohe Einpendlerraten aufzuweisen. Viele zentrale Funktionen befinden sich im Bereich der Innenstadt. Seit der Eröffnung des 1969 erbauten Durchgangsbahnhofs am Stadtrand ist die Innenstadt des Oberzentrums Kempten nur noch mit dem Bus zu erreichen, was für viele Fahrgäste unattraktiv ist.

2) Viele Bahnhöfe stillgelegt.

Im Allgäu wurden auf den Linien Kempten-Lindau, Kempten-Ulm und Kempten-Buchloe vor der Bahnreform alle Nahverkehrshaltepunkte stillgelegt. Auch sind neue Siedlungsschwerpunkte entstanden. Das heutige sehr ausgedünnte Netz der Bahnhöfe kann Quell- und Zielort von vielen Wegen nicht mehr abdecken.

Daher wird die Bahn im Großraum Kempten im Nahverkehr auch bisher deutlich weniger genutzt, als dies in anderen vergleichbaren Regionen der Fall ist. Dies spiegelt sich auch in den deutlich unterdurchschnittlichen Fahrgastzahlen im Bahnhof Kempten wieder (Nur ca. 6500 Reisende täglich, im Vergleich zu Landshut: 10.000 Reisende, Rosenheim 18.000 Reisende...).

Ein attraktives Nahverkehrssystem im Oberallgäu ist nur erreichbar, wenn sowohl die Kemptener Innenstadt an das Bahnnetz angebunden wird und gleichzeitig neue Bahnhöfe eröffnet werden.

2) Die Regionalbahn erschließt viele neue Fahrgastpotenziale:

Die Attraktivität von öffentlichen Nahverkehrsmitteln hängt entscheidend von der Entfernung zur nächsten Haltestelle oder dem nächsten Bahnhof ab. Mit der Regionalbahn Allgäu hält die Bahn wieder dort, wo die Leute herkommen und wo sie hinwollen:

Wohngebiete:

Es werden Ortsteile erschlossen, die bisher über keinen Bahnhof verfügen: Hegge, Waltenhofen, Stein.

Desweiteren erschließen neue Haltepunkte einwohnerstarke Stadtteile, die bisher weit von den bestehenden Bahnhöfen entfernt liegen: Kempten-Innenstadt, Immenstadt-Nord, Immenstadt-West, Sonthofen-Rieden, Sonthofen Süd.

Bildungseinrichtungen:

Besser erschlossen werden u.a. das Schulzentrum Immenstadt, das Schulzentrum Oberstdorf und das Schulzentrum (Berufsschule/Hochschule) Kempten.

Freizeiteinrichtungen

Zahlreiche Freizeiteinrichtungen werden neu erschlossen. Gerade bei Alkoholgenuss ist eine Fahrt mit der Regionalbahn Allgäu eine attraktive Alternative zum Auto. Neu erschlossen werden: Kemptener Innenstadt mit Einrichtungen wie Kino, Theater, Konzertsäle, Gaststätten, Diskotheken...; Wonnemar Sonthofen, Kletterzentrum Sonthofen, Loipen südl. Sonthofen, Campingplatz Oberstdorf.

Gesundheitseinrichtungen

Medizinisches Versorgungszentrum (MVZ) Immenstadt und Krankenhaus Immenstadt

Arbeitsplätze

Neuerschließung, bzw verbesserte Erschließung u.a. von:

Bosch Immenstadt, neues Gewerbegebiet Seifen West, Kempten Innenstadt, Forum Allgäu, Generaloberst-Beck-Kaserne, Gewerbegebiet Sonthofen-Rieden

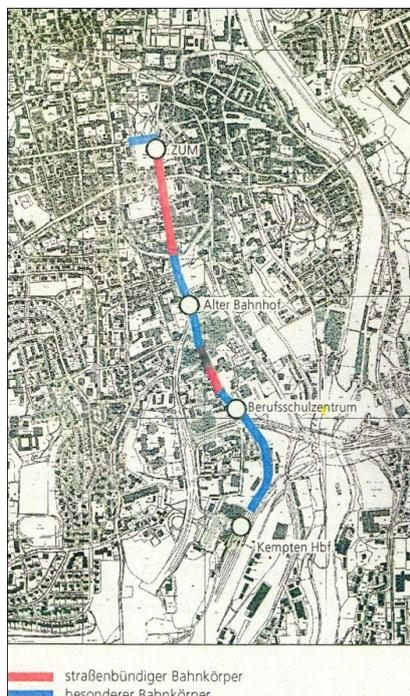
Durch die deutliche Verbesserung des Netzcharakters steigen die Fahrgastzahlen auch an den Bestehenden Bahnhöfen deutlich an. Insgesamt wurden im Jahr 2000 bei einem 30-Minuten-Takt ca. 2500 neue Fahrgäste, bei einem 20-Minuten-Takt sogar über 3500 neue Fahrgäste prognostiziert.

3) Die Fahrtstrecke:

Zwischen Oberstdorf und Kempten Hauptbahnhof nutzt die Regionalbahn Allgäu die bestehenden Bahn-Schienen. Die Machbarkeitsstudie von 2000 sieht zweigleisige Abschnitte zwischen Sonthofen Rieden und Sonthofen Bahnhof, sowie zwischen Fischen und Langenwang vor.

Zwischen Kempten Hauptbahnhof und Kempten ZUM ist ein Schienenneubau in Form von Straßenbahnschienen erforderlich. Eine zweigleisige Trasse ist sinnvoll. Dabei sind mehrere Alternativen denkbar:

Variante 1:



Die Variante 1 führt im Norden des Kemptener Hauptbahnhof auf der im Flächennutzungsplan freigehaltenen Trasse über die Wiesstraße zum Forum Allgäu. Von dort aus über die Königstraße zum ZUM.

Für die Querung des Schumacherring sind mehrere Varianten denkbar: Ebenerdige Querung mit Ampel Wiesstraße (günstigste Variante) oder Querung über den Schumacherring hinweg.

Quelle: Machbarkeitsstudie des Landkreises Oberallgäu, der Kemptener Verkehrsbetriebe und Beteiligungs mbH und der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH

Variante 2:



Luftbildgrundlage: Bayernatlas, Bayerische Vermessungsverwaltung

Eine Alternative wäre ein Abzweig vom Kemptener Hauptbahnhof auf der ehemaligen Bahntrasse Richtung Isny und weiter auf dem Grünstreifen bis HP Hochschule eingleisig, dann wegen Straßenverkehrsführung zweigleisig. Nachteilig ist, dass aus Richtung Oberstdorf ein zusätzlicher Richtungswechsel erforderlich wäre. Außerdem würde der Haltepunkt Berufsschule mit dem Haltepunkt Forum Allgäu zusammengelegt. Einen Haltepunkt Hochschule Kempten könnte dafür attraktiver angelegt werden. Vorteil: Sollte das Konzept auch auf die Bahnlinien Richtung Pfronten, Kaufbeuren und Memmingen ausgedehnt werden, ist aus diesen drei Richtungen in Kempten kein Richtungswechsel erforderlich. Ein neuer Haltepunkt an der Hochschule würde den Fußweg zum Allgäu-Gymnasium auf ca. 700m verkürzen.

4) Fahrzeuge

Da davon auszugehen ist, dass die Bahnstrecken rund um Kempten in absehbarer Zeit nicht elektrifiziert werden, wären Dieseltriebwagen die erste Wahl. Es gibt einerseits Straßenbahnen, die auch auf den außerörtlichen Bahngleisen verkehren können (Beispiel Kassel). Andererseits sind Eisenbahn-Triebwagen denkbar, die auch für den Straßenbahnverkehr zugelassen sind (Beispiel Zwickau). Aus Immissionsschutzgründen ist für die Kemptener Innenstadt aber auch ein elektrifizierter Abschnitt denkbar, der mit Diesel-Elektrischen Fahrzeugen (Beispiel Kassel) betrieben wird.



Diesel-Elektrische Straßenbahn im Umland von Kassel (Foto: Wikipedia)



Triebwagen der Vogtlandbahn in der Zwickauer Innenstadt

5) Kosten/Wirtschaftlichkeit

Im Jahr 2000 wurde eine Kosten-Nutzen-Analyse vom Landkreis Oberallgäu, der Stadt Kempten und der Bayerischen Eisenbahngesellschaft in Auftrag gegeben. Diese kommt zu einem positiven Ergebnis, so dass eine Förderfähigkeit gegeben ist.

Im Jahr 2000 wurden für einen 30-Minuten-Takt ohne Unterführung am Schuhmacherring Kosten von ca. 29 Mio. Euro berechnet. Nach den damaligen Förderbedingungen wären ca. 17 Mio. Euro Zuschüsse zu erwarten gewesen, ca. 12 Mio. Euro hätten Landkreis Oberallgäu und Stadt Kempten beitragen müssen.

Inzwischen sind wohl deutlich höhere Baukosten (Inflation, Baukostensteigerungen) zu erwarten. Eine aktuelle Machbarkeitsstudie und Kosten-Nutzen-Analyse müsste neue Zahlen ermitteln.

6) Zentrales Rückgrat eines modernen ÖPNV-Netzes in Kempten und dem Oberallgäu

Die Regionalbahn-Allgäu verdrängt den Busverkehr nicht. Die Regionalbahn Allgäu ist das zentrale Rückgrat für einen attraktiven Personennahverkehr im Oberallgäu. Ein neu auf die Regionalbahn zugeschnittenes und vertaktetes Busnetz stellt ein attraktives Zubringer-System dar. Das Fahrgastaufkommen in Bus und Bahn wird insgesamt deutlich ansteigen. So kann ein attraktives Nahverkehrs-Gesamtkonzept im Raum Kempten/Oberallgäu erreicht werden!

An den Bahnhöfen Oberstdorf, Fischen, Sonthofen, Immenstadt, Kempten Hbf und Kempten ZUM sind Taktknotenpunkte einzurichten. D.h. der Busverkehr ist auf die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Züge abgestimmt.

Vorbild ist die Reaktivierung der Bahnstrecke Senden-Weißenhorn. Der Landkreis Neu-Ulm hat dort den Busverkehr optimal als Zubringerverkehr für die neue Bahnlinie angepasst und ausgebaut. Auch in den Abendstunden und am Wochenende sind kleine Ortschaften mittels Rufbus erreichbar. Die ÖPNV-Nutzerzahlen sind insgesamt deutlich gestiegen.

Durch die Regionalbahn Allgäu ist eine Entflechtung des Nah- und Regionalverkehrs möglich. An den Bahnhöfen mit geringerem Verkehrsaufkommen halten die Regionalzüge nach München, Augsburg, Ulm und Lindau nicht mehr. Dadurch kann auch die Reisezeit der Regionalzüge verkürzt werden.

Preisgünstige Tages-, Wochen-, Monats-, und Jahreskarten für Einheimische und Urlauber machen Bus und Bahn zu einem attraktiven Verkehrsmittel in Kempten und dem Oberallgäu. Besonders attraktiv ist die Jahreskarte für 365€. Besondere Angebote werden für Familien, Studenten (Semesterticket) und Arbeitnehmer (Jobticket) angeboten.

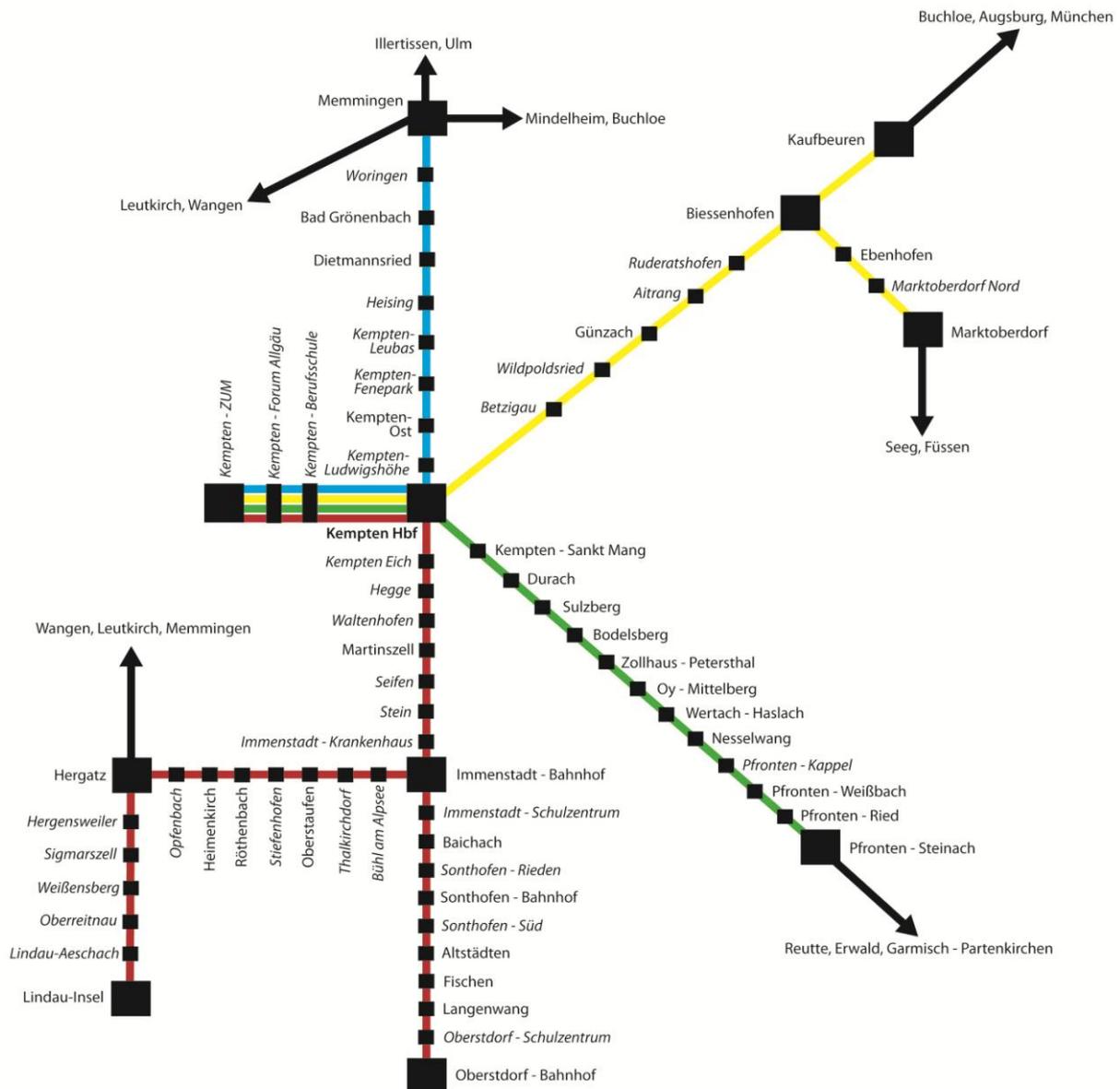
7) Blick in die Zukunft: Regionalbahn Allgäu auch auf anderen Linien

Ist die Regionalbahn Allgäu auf dem Abschnitt Kempten ZUM – Oberstdorf erfolgreich könnte das Konzept auch auf die Bahnlinien Kempten – Pfronten, Kempten – Memmingen, Immenstadt – Oberstaufen - Lindau und Kempten – Kaufbeuren ausgeweitet werden.

Auf der Linie Kempten- Pfronten sind die Haltepunkte schon vorhanden. Diese könnte mit neuen Triebwagen problemlos nach Kempten ZUM verlängert werden.

Auf der Linie Kempten – Memmingen wären u.a. die Haltepunkte Kempten-Ludwigshöhe, Kempten-

Fenepark, Kempton-Leubas, und Heising denkbar. Auf der Linie Kempton – Kaufbeuren sind u.a. Haltepunkte in Kempton-Ludwigshöhe, Betzigau und Wildpoldsried denkbar.



8) Die nächsten Schritte

Die nächsten Schritte für eine Umsetzung sind Grundsatzbeschlüsse des Landkreises Oberallgäu und der Stadt Kempten, dass die beiden Gebietskörperschaften die Regionalbahn Allgäu unterstützen und grundsätzlich bereit sind, sich an einer Finanzierung zu beteiligen.

Auf dieser Basis können dann die Grundlagenstudien (Machbarkeitsstudie und Kosten-Nutzen-Analyse) aus dem Jahr 2000 durch das bayerische Verkehrsministerium aktualisiert werden.

Stand: 31.3.2015

Verfasser: Kreistagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen im Oberallgäu

Für Rückfragen: Thomas Frey, Kreisrat, frey-immenstadt@gmx.de; 08323-9899891