

Antragsbegründung zur Aufnahme in das Städtebauförderungsprogramm „Stadtumbau West“, Stand 15.10.2015

1. Strukturdaten:

Regionalschlüssel: 09 777 159

Landkreis : Ostallgäu

Regierungsbezirk: Schwaben

Region: 16 Allgäu

Breitengrad: N 47 34 55

Längengrad: O 10 33 34

Einwohner: 8.161 (30.09.2015) – ohne große Schwankungen

Fläche: 6.227 ha, davon 3.301 ha Wald, 2.241 ha LF

EW-Dichte: ca. 130 EW/km²

Lage im Raum: Zentraler Ort im Einzugsbereich der BAB 7 und der Entwicklungsachse
Ulm (90 km) – Kempten (30 km) – Füssen (12 km)
angrenzend 6 Tiroler und 3 bayerische Gemeinden

Gemeindegebiet liegt zwischen 840 - 950 müNN am Nordrand der
Tannheimer Alpen (Breitenberg 1.838 m, Aggenstein 1.987 m)

Ortsteile: 13 Ortsteile, die größten sind Ried ca. 1.700 EW (Zentrum)
und Steinach ca. 1.200 EW

Verkehrsanbindung: Lage an der B 309 / B 310 und an der Kreisstraße OAL 2
Bahnlinie Kempten – Reutte – Garmisch / 3 Bahnhaltstellen

2. Infrastruktureinrichtungen:

1 Krankenhaus (privater Träger)

1 Fachklinik (privater Träger)

1 Seniorenheim

3 Kindergärten

2 Schulen (Grund- und Mittelschule)

1 Eisstadion

1 Alpenbad (Hallen- und Freibad)

1 Bergbahn, 1 Sessellift und 10 Schlepplifte

1 Campingplatz

1 Wohnmobilstellplatz

Hotels, Gästehäuser und Privatunterkünfte mit ca. 4.500 Betten

3. Wirtschaft und Beschäftigung

Beschäftigte am Ort: 3.712 (davon 2.064 Produzierendes Gewerbe, 755 Dienstleister,
640 Handel und Gastgewerbe, 253 Sonstige)

Pendlersaldo: 656 Beschäftigte

Tourismus: ca. 4.500 Gästebetten mit ca. 580 000 Gästeübernachtungen

Landwirtschaft: 50 Betriebe

4. Städtebauliche Mängel am Kristallisationspunkt Versorgungszentrum/Bahnhof

Die Gemeinde Pfronten hat im Rahmen der Städtebauförderung bereits im Jahr 2001 mit vorbereitenden Untersuchungen zur Behebung städtebaulicher Mängel begonnen. Dabei hat sich unter anderen im Bereich von Pfronten-Ried, Allgäuer Straße mit Bahnhofsareal ein dringender Handlungsbedarf ergeben. So wurden damals schon folgende Defizite erkannt:

- fehlende Bewegungs-, Flanier- und Aufenthaltsflächen in den vorhandenen Einkaufs- und Dienstleistungsbereichen
- ungeordnete Parkraumsituation, insbesondere im Bereich der Allgäuer Straße (Hauptstraße) und des Bahnhofgeländes
- fehlende Entwicklung und städtebauliche Einbindung des Bahnhofareals
- fehlende Attraktivität für die Funktion als Haupteinkaufs- und Dienstleistungsbereich im „Ortszentrum“ von Pfronten

Darüber hinaus haben sich zwischenzeitlich durch die Sparmaßnahmen der Deutschen Bahn und die damit verbundene Schließung des Bahnhofes in Pfronten-Ried, mit allen Nebenanlagen, die städtebaulichen Mängel noch verschärft. Zwar ist es uns im August dieses Jahres gelungen das ganze Bahnhofsareal (bis auf die Gleiskörper) zu erwerben, bislang fehlt jedoch eine zielgerichtete Konzeption um die vorhandene Gemengelage zu ordnen und nachhaltig mit einer zukunftsfähigen Konzeption zu versehen (Anlage 1).

Daneben besteht seit 20 Jahren der Bedarf die vielschichtige Gemengelage im Bereich Ladehofstraße mit

- dem Bahnhof (das Ensemble ist ein Baudenkmal – Ende 19tes Jahrhundert),
- Busbahnhof für den Regionalverkehr und den Ortsbus,
- öffentlichen Parkplätze,
- Kundenparkplätze für den Einzelhandel
- und die Gastronomie,
- Aufenthaltsräume für Fußgänger und Radfahrer,
- Steigerung der Aufenthaltsqualität für Einheimische und Gäste neu zu ordnen.

Ziel müsste es sein, in dieser zentralen Lage ein attraktives Zentrum für Handel, Dienstleistung, Gastronomie und Verkehr zu schaffen. Eine noch intakte Dienstleistungs- und Einzelhandelsstruktur ist vorhanden, so dass der gewachsene Knotenpunkt auch die Chance für eine neue attraktive Mitte bieten könnte. Diese zu entwickeln bedarf neuer Ideen ohne die oftmals vorhandenen „Bestandsgrenzen“ im Kopf. Zentrale Aufgabe wird hierbei sein, die Leerstände zu beleben und die Nutzungen kundenorientiert zu ordnen (Anlage 2).

Weiteren Handlungsbedarf löst die relativ hohe Verkehrsbelastung dieser „Zentrumslage“ aus, denn darunter leidet zwangsläufig die Aufenthaltsqualität dieses Quartiers und somit auch die Verweildauer aller potentiellen Kunden und Gäste. Die vielen einzelnen Bedarfe der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer zu ordnen und zu lenken ist mit Sicherheit eine der Hauptaufgaben einer zukunftsprojektierten Verkehrskonzeption (Anlage 3).

Nicht gelöst sind bislang auch attraktive Anschlüsse vom zentralen Bereich in die Peripherie. So bestehen mit dem Berger Moos, dem Aussichtspunkt Hörnle und dem Ufersaum der nahe gelegenen Vils, drei einzig artige Naherholungsbereiche in fußläufig erreichbarer Nähe. Eine geordnete Anbindung und Kenntlichmachung ist bislang noch

nicht gelungen. Auch dieser Teilaspekt zur Entwicklung einer attraktiven Mitte sollte in einem komplexen Planungsprozess mit gewürdigt werden (Anlage 4).

5. Handlungsbedarf in drei konzeptionell zu bearbeitenden Bereichen

5.1 Ordnung des fließenden und ruhenden Verkehrs

Ordnung und Entflechtung der Individualverkehre im Zentrumsbereich

- Schaffung einer individuellen Lösung für den Linienbusverkehr mit geeigneten Zu- und Abfahrtsbereichen sowie den erforderlichen Aufstellflächen
- Zielgerichtete Lenkung der Durchgangsverkehre auf der B 309 und OAL 2
- Verkehrsberuhigung im Bereich Bahnhofstraße zur Schaffung eines zentralen fußläufig erreichbaren „Marktplatzes“
- Ordnung der Zufahrt zu den innerörtlichen Individualstellplätzen
- Gewährleistung der Anfahrbarkeit der vorhandenen Privatstellplätzen für die bestehenden Wohn- und Geschäftshäuser

Der Bahnhof Ried ist der zentrale Knotenpunkt, den es zu entwirren und neu zu ordnen gilt, da in sehr beengtem Raum folgende Problemlagen zu lösen sind:

- Belebung des stillgelegten Bahnhofes mit Öffnung des Warte- und Aufenthaltsbereiches sowie Schaffung einer zeitgemäßen Wartehalle gerade für das Winterhalbjahr
- Konzentration und Ordnung des Busbahnhofes mit möglichst überdachten Wartebereichen für die Fahrgäste und genügend Aufstellflächen für die einzelnen Linienbusse
- Schaffung von ausreichend Stellplätzen für Reisebusse
- Neuordnung und großzügige Erweiterung der zentrumsnahen Stellplätze für den Individualverkehr
- Schaffung von zentrumsnahen Stellplätzen für Fahrräder und E-bikes

5.2 Belegung der Leerstände im Bahnhofsumfeld

Aktuell stehen fünf Gebäude und ein Teilgebäude im direkten Bahnhofsumfeld leer. Diese Gebäude sind teilweise als Baudenkmäler erfasst und aufgrund der fehlenden Investitionen in einem verwahrlosten Zustand. Die Sanierung nach den Vorgaben des Denkmalschutzes stellt die Gemeinde vor eine zusätzliche Herausforderung.

Ziel muss es sein diese zum Teil ortsprägenden Gebäude zu erhalten, zu sanieren und einer dauerhaften Nutzung zuzuführen. Wie die individuelle Nutzung aussehen kann und ob auch ggf. Ergänzungen notwendig sind, muss gemeinsam erarbeitet werden

5.3 Schaffung einer neuen Mitte als zentraler „Marktplatz“ in Pfronten

Im direkten Umfeld steht mit der Filiale der Einzelhandelskette Feneberg ein Vollsortimenter, mit dem Braugasthof Falkenstein eine funktionierende Gaststätte und im weiteren Umfeld eine ganze Reihe von noch intakten Einzelhändlern und Dienstleistungsunternehmen.

Zur Stabilisierung und Fortentwicklung der vorhandenen Struktur könnte eine Belegung des Zug- und Busbahnhofbereichs wesentlich beitragen. Gerade die ankommenden Reisenden, die zunächst zu Fuß unterwegs sind, tragen wesentlich zur Entwicklung und Stärkung eines neuen Zentrums bei. So wäre es auch denkbar direkt im Bahnhof eine kleine Markthalle zu errichten, so dass insgesamt eine Platzsituation entstehen könnte, die geprägt von Einzelhandel, Dienstleistern und Gastronomie als zentraler Treffpunkt für

Einheimische und Gäste dienen könnte. Dabei ist insbesondere auf die Barrierefreiheit zu achten, um dem demographische Wandel und der wachsenden Mobilität der Menschen mit Behinderung Rechnung zu tragen.

6. Vorliegende und fortzuschreibende städtebauliche Untersuchungen

- Vorbereitende Untersuchungen- Zielkonzept durch das Büro LARS consult, Augsburg aus vom Juli 2001
- Vorbereitende Untersuchungen durch das Büro LARS Consult, aus dem März 2002
- Einzelhandelskonzept, Büro für Standort-, Markt- und Regionalanalyse Dr. Heider, Augsburg von 2002
- Skizziertes Strukturkonzept Pfronten-Ried vom Februar 2003
- Verkehrsgutachten – Büro Ingevost vom November 2003
- Vorentwurf des Bebauungsplanes Nr. 45 für das Gebiet „Bahnhofsareal“

7. Entwicklungsziele durch Schaffung und Erhalt der „neuen Mitte“ in Pfronten-Ried

- Dauerhafte Nachnutzung des denkmalgeschützten Bahnhofgebäudes als öffentlichen Raum, der eine Belebung durch die Einmietung von kleineren Geschäften erfahren könnte. Ziel müsste es den Bahnhof aktiv in den „Marktplatz zu integrieren“ und auch dort Frequenzen zu schaffen.
- Instandsetzung und Nachnutzung der leerstehenden Bahnhofsrestauration durch ein höherwertiges gastronomisches Angebot, durchaus auch „to go“ für den eiligen Gast oder hungrigen Handwerker
- Erhalt und dauerhafte Nutzung des Lokschuppens nördlich des Bahnhofes – möglichst durch Schaffung einer touristischen Nutzung im Zusammenhang mit dem Braugasthof Falkenstein oder auch mit Pfronten Tourismus
- Widerbelebung, Sanierung und Attraktivierung des leerstehenden Lokschuppens auf den ehemaligen Grundstücken der Bahn. Untersuchung und ggf. Entsorgung möglicher Altlasten und Zuführung zu einem dauerhaften möglicherweise auch öffentlichem Nutzen sowie Entwicklung der vorhandenen Brachfläche östlich der Bahnlinie
- Schaffung einer neuen städtebaulichen Attraktivität des gesamten Bahnhofsumfeldes für die Anwohner, Besucher und vor allem Kunden des neuen Marktplatzes
- Barrierefreier Ausbau aller öffentlicher Räume zum Erhalt der Mobilität unserer Einwohner und Gäste unabhängig von jedem Alter und von körperlichen bzw. geistigen Einschränkungen
- Verbesserung und Neuordnung der Verkehrsströme als Beitrag zur Schaffung von mehr Sicherheit in diesem Kernbereich
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch die Attraktivierung des gesamten Bereiches auch unter Aspekten einer ökologischen Aufwertung der Brachflächen und eine fußläufige Vernetzung mit den Naherholungsgebieten

8. Ablauf der Planung und Umsetzung der städtebaulichen Ziele - Öffentlichkeitsbeteiligung

- Grundvoraussetzung für ein Gelingen ist die möglichst frühzeitige Beteiligung aller Betroffener am Planungsprozess
- Initiierung einer offenen Ideenwerkstatt um alle Ressourcen und das vorhandene know how vor Ort auszuschöpfen
- Einbeziehung der Grundeigentümer und Gewerbetreibenden bei den Investiv- und Betriebskosten

- Pflege der neu geschaffenen Mitte durch die Profiteure, also die Anwohner, Nutzer und auch die Gewerbebetriebe
- Beteiligung der Eigentümer, Einzelhändler, Dienstleister, Verkehrsunternehmer und Gastronomen bei Ausgestaltung, Unterhalt und Pflege der öffentlichen Bereiche des Marktplatzes

9. Strategie zum weiteren Vorgehen

- Der Kernbereich des konkreten Handlungsbedarfes beschränkt sich nunmehr auf die, in der Anlage grün markierte Zentrumsfläche, zwischen den Hauptverkehrsachsen Allgäuer Straße, Meilinger Straße, Bahnlinie Pfronten-Ried und Parkplatz am Moos. Das als Satzung vom 06.09.2002 bestehende Sanierungsgebiet wäre deshalb, in der Umsetzung der konkreten Maßnahme, anzupassen und auf diesen Kernbereich zu reduzieren. Ein besonderer Augenmerk sollte dabei auch auf die gelb markierten Brachflächen beidseits der Bahnlinie Pfronten-Ried gelegt werden, da hier mit den vorhandenen Leerständen und den ungenutzten Grundstücken in zentraler Lage, das größte Entwicklungspotential gegeben scheint.
- Die vorhandenen vorbereiteten Untersuchungen sollen hinsichtlich der Aktualität und der neuen Aufgabenstellung überprüft und sofern sinnvoll möglich, fortgeschrieben werden. Hierzu wird die Beauftragung eines fachlich geeigneten Planungsbüros erforderlich sein.
- Feinuntersuchungen werden vor allem in den Teilbereichen der aufgezeigten städtebaulichen Mängel von Nöten sein, für die es bislang keine realisierbaren Ideen gibt. Gerade das gesamte Bahnhofsgelände, gekoppelt mit der Schaffung öffentlicher Stellplätze wird eine genauere Betrachtung erfahren müssen. Die breitgefächerte Aufgabenstellung (siehe Nr. 5) würde sich auch ideal zu Durchführung eines städtebaulichen Wettbewerbs eignen, denn hier sind dann durchaus Gedankenansätze zu erwarten, die eine vom Auftraggeber gesteuerte Feinanalyse in der Regel nicht erbringen werden. Neue Ideen und Visionen fort gelöst von Bestandsgrenzen könnten durchaus interessante, zukunftssträchtige Lösungsansätze aufzeigen.
- Egal welcher der aufgezeigten Entwicklungswege eingeschlagen wird, der Focus der Vorgehensweise muss darauf liegen alle interessierten Bürger und Geschäftsleute frühzeitig einzubinden und als Handelnde mit ins Boot zu nehmen. Dabei würden sich gerade auch workshops mit Vertretern der Kommunalpolitik, des Einzelhandels, der Gastronomie, der Bürgerschaft und weiterer interessierter Gruppierungen geradezu anbieten, um in diesem Kernbereich die Zukunft Pfrontens entscheidend mit zu prägen. Nur so kann die Gemeinde Pfronten alle vorhandenen Ressourcen ausschöpfen und auf den breit angelegten Erfahrungsschatz aller beteiligten Akteure zurückgreifen. Die Prämisse in diesem Großprojekt muss sein „gemeinsam planen – gemeinsam handeln-gemeinsam profitieren“.