

10.05 Einzelhandel und Gewerbe

Entlang der Allgäuer Straße reihen sich zahlreiche Läden aus dem Segment Gastronomie und Einzelhandel auf. Charakteristisch für die zahlreichen Betriebe in der Allgäuer Straße sind dabei die relativ kleinen Betriebsgrößen sowie Verkaufsflächen (s. Einzelhandelsuntersuchung 2002).

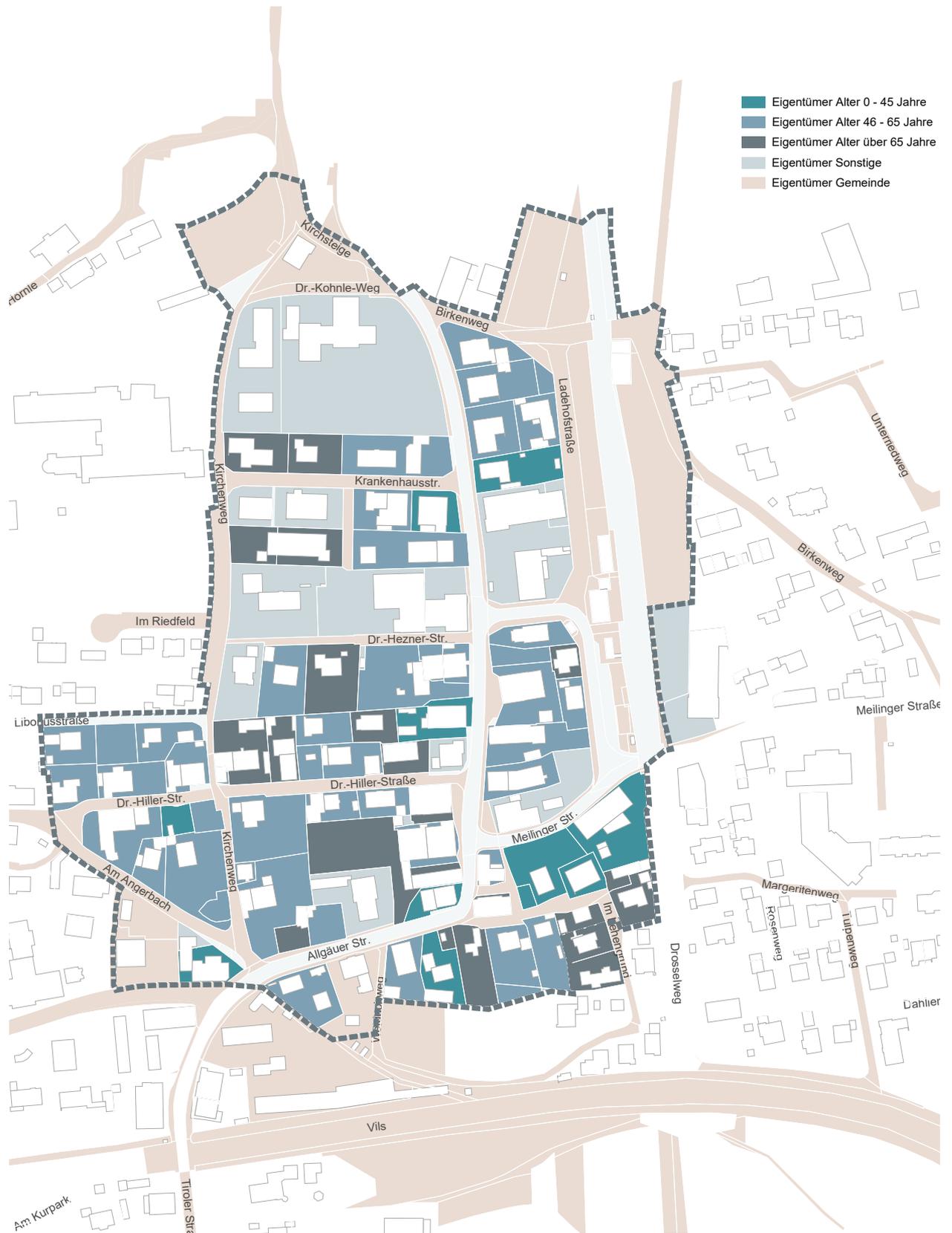
Die Versorgungsdichte mit Geschäften des Einzelhandels ist in Pfronten recht hoch. Gespräche während der Bestandsaufnahme mit Bürgern und Touristen vor Ort ergaben allerdings, dass beim „Einkaufsbummel“ im Ort ansprechende Sitzplätze und Einkehrmöglichkeiten im Freien zum Ausruhen und Verweilen fehlen. Klassische Dienstleistungen wie beispielsweise Friseur oder Arzt befinden sich eher außerhalb der Einkaufszeile in der Allgäuer Straße. Ebenso der Großteil der Beherbergungsbetriebe.



Der ehemalige „Ihr Platz“ (rechts im Bild) steht leer (Juni 2019)



Entlang der Allgäuer Straße liegen allerlei unterschiedliche Einzelhandelsgeschäfte (Juni 2019) |



- Eigentümer Alter 0 - 45 Jahre
- Eigentümer Alter 46 - 65 Jahre
- Eigentümer Alter über 65 Jahre
- Eigentümer Sonstige
- Eigentümer Gemeinde

Lageplan Eigentümerstruktur Pfronten-Ried, ohne Maßstab

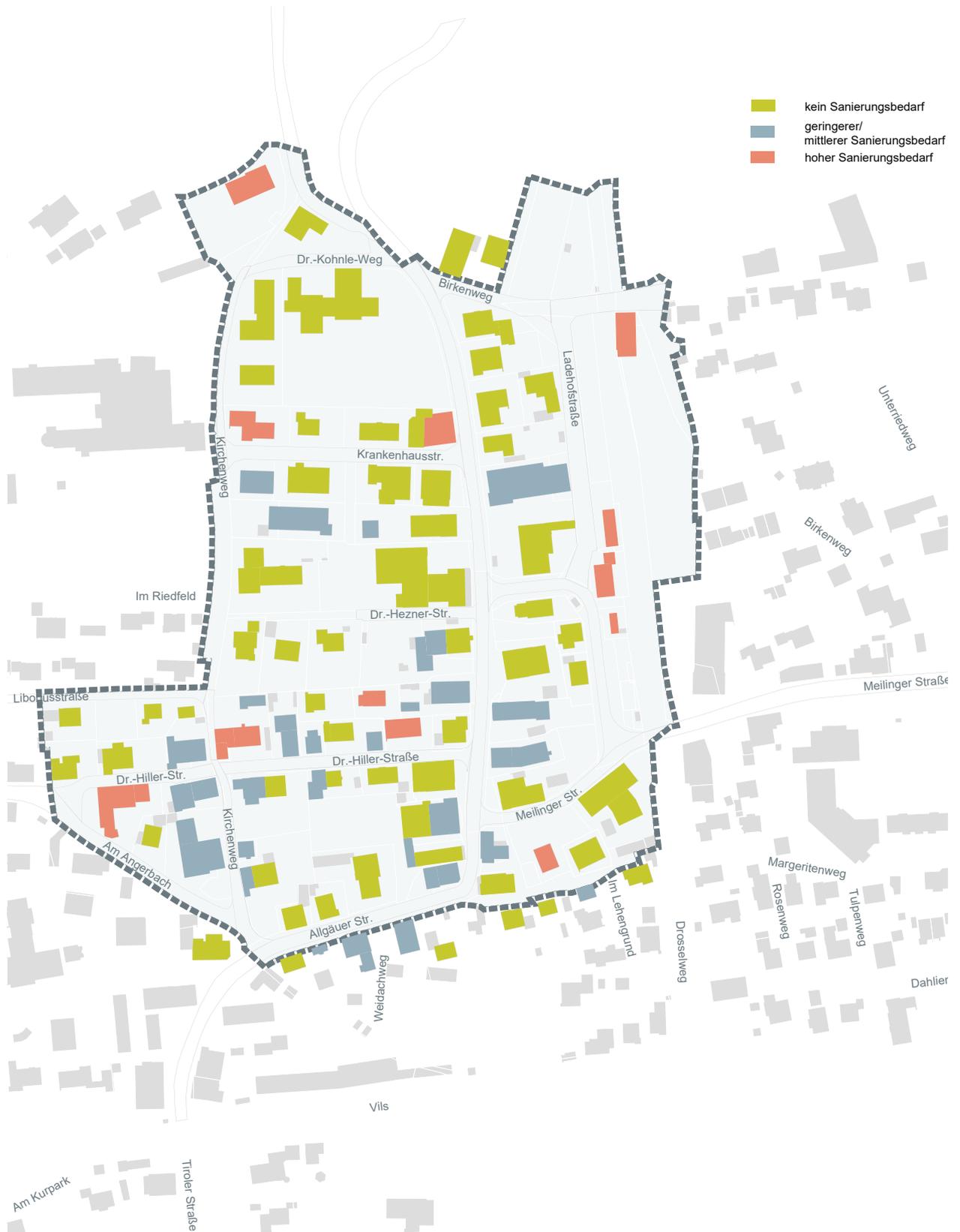
10.06 Eigentumsverhältnisse

Interessant ist auch eine Betrachtung der Eigentumsverhältnisse der einzelnen Grundstücke. Hierbei lässt sich prinzipiell zwischen Grundstücken in Gemeindebesitz, und Grundstücken in privater Hand unterscheiden. Erschließungsstraßen, Fuß- und Gehwege beispielsweise befinden sich in Pfronten-Ried im Wesentlichen in Gemeindebesitz. Ausnahmen bilden die beiden überörtlichen Verbindungsstraßen Allgäuer Straße und Meilinger Straße. Erstere fällt in die Zuständigkeit des Landes, letztere unterliegt als OAL 2 dem Landkreis Ostallgäu. Darüber hinaus verfügt die Gemeinde über weitreichende Grundstücke entlang der Bahnlinie und im Norden (Heimathaus und Villa Goldonkel) des Untersuchungsgebietes.

Flächen in Besitz der Gemeinde lassen sich fraglos verfahrenstechnisch relativ einfach entwickeln. Anders verhält sich die Thematik bei Grundstücken in Privatbesitz. Erfahrungsgemäß lässt sich hierbei festhalten, dass ein Eigentümerwechsel der Grundstücke in ihrer Konsequenz oftmals zu Sanierungsmaßnahmen bei Gebäuden mit größeren baulichen Mängeln führt. Deshalb ist es bei Straßenzügen, in denen sich gehäuft Gebäude in schlechtem oder mittleren Bauzustand befinden, durchaus interessant abzuschätzen, inwiefern mit einem Eigentümerwechsel der Grundstücke in den nächsten Jahren zu rechnen ist. Ein guter Anhaltspunkt dafür ist das Alter der Grundstückseigentümer.

Prinzipiell gibt es bei einem Eigentümerwechsel zwei Ablaufmöglichkeiten: Entweder wird das entsprechende Grundstück vererbt und bleibt damit meist in der Familie, oder es wird an Außenstehende verkauft. In beiden Fällen befinden sich die Voreigentümer eines Grundstückes meist in höherem Alter und geben ihr Heim an jüngere Personengruppen ab. Zusammenfassend kann also festgehalten werden, dass bei Grundstücken, bei welchen die Eigentümer in höherem Alter sind, in den kommenden Jahren in Folge eines Eigentümerwechsels tendenziell mit privaten Sanierungsmaßnahmen an Gebäuden mit größeren baulichen Defiziten zu rechnen ist.

Insbesondere vor dem Hintergrund einer größeren Ansammlung von Gebäuden mit baulichen Mängeln in der Dr.-Hiller-Straße, wurden daher die Altersgruppen der Grundstückseigentümer näher betrachtet. Nachfolgende Karte zeigt die private Eigentümerstruktur in drei Altersklassen unterteilt sowie Flächen in Gemeindebesitz. Bei mehreren Eigentümern wurde in der Darstellung der Altersgruppe die jeweilig mehrheitlich vorliegende oder im Falle eines „Patt“, die jüngere Altersgruppe gewählt. Handelt es sich bei Eigentümern um Immobilienfirmen oder Stiftungen wurden diese der Gruppe „Eigentümer Sonstige“ zugeordnet.



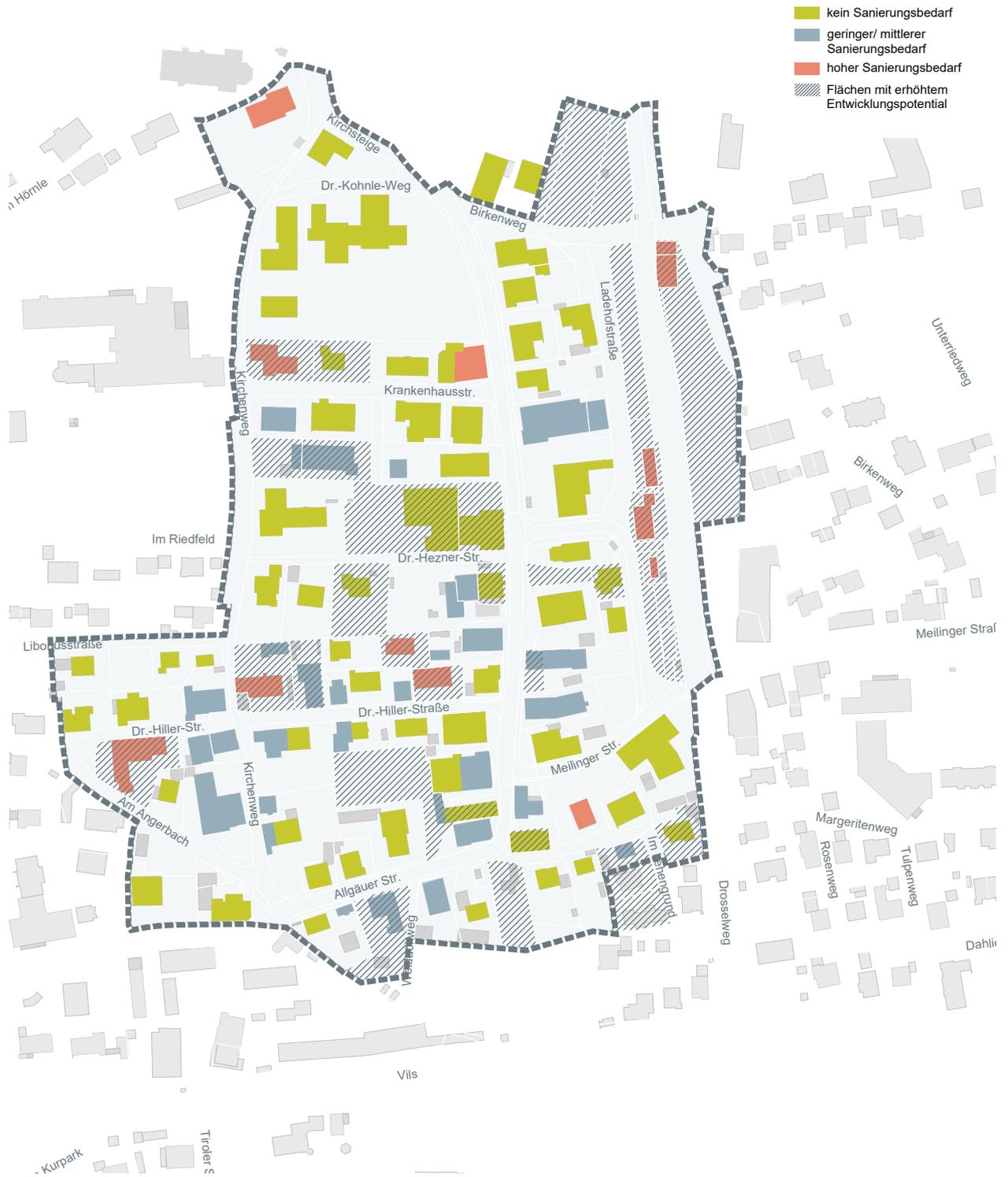
10.07 Gebäudezustand

Im Sommer 2017 wurde im Entwicklungsbereich der Gebäudezustand und der Sanierungsbedarf erfasst. In der Regel wurden hierbei Wohngebäude, nicht aber Wirtschafts-, Stall oder Nebengebäude bewertet. Eine Ausnahme bilden Gebäude, bei welchen sich der Wirtschaftstrakt direkt anschließt oder solche, die aufgrund ihrer Lage besonders straßenraumprägend wirken.

Bei der Bewertung wurde ein dreistufiges System gewählt, bei welchem zwischen Gebäuden mit „(sehr) gutem“ Erhaltungszustand und Gebäuden mit „mittleren“ oder „erheblichen baulichen“ Mängeln unterschieden wurde. Angemerkt wird, dass es sich bei der Bewertung um eine grobe, augenscheinliche Einschätzung des Bauzustandes beziehungsweise des Sanierungsbedarfes handelt. Betrachtet wurden:

- Zustand der Außenwand
- Zustand/Alter der Fenster
- Zustand/Alter des Daches
- Gesamtes Erscheinungsbild

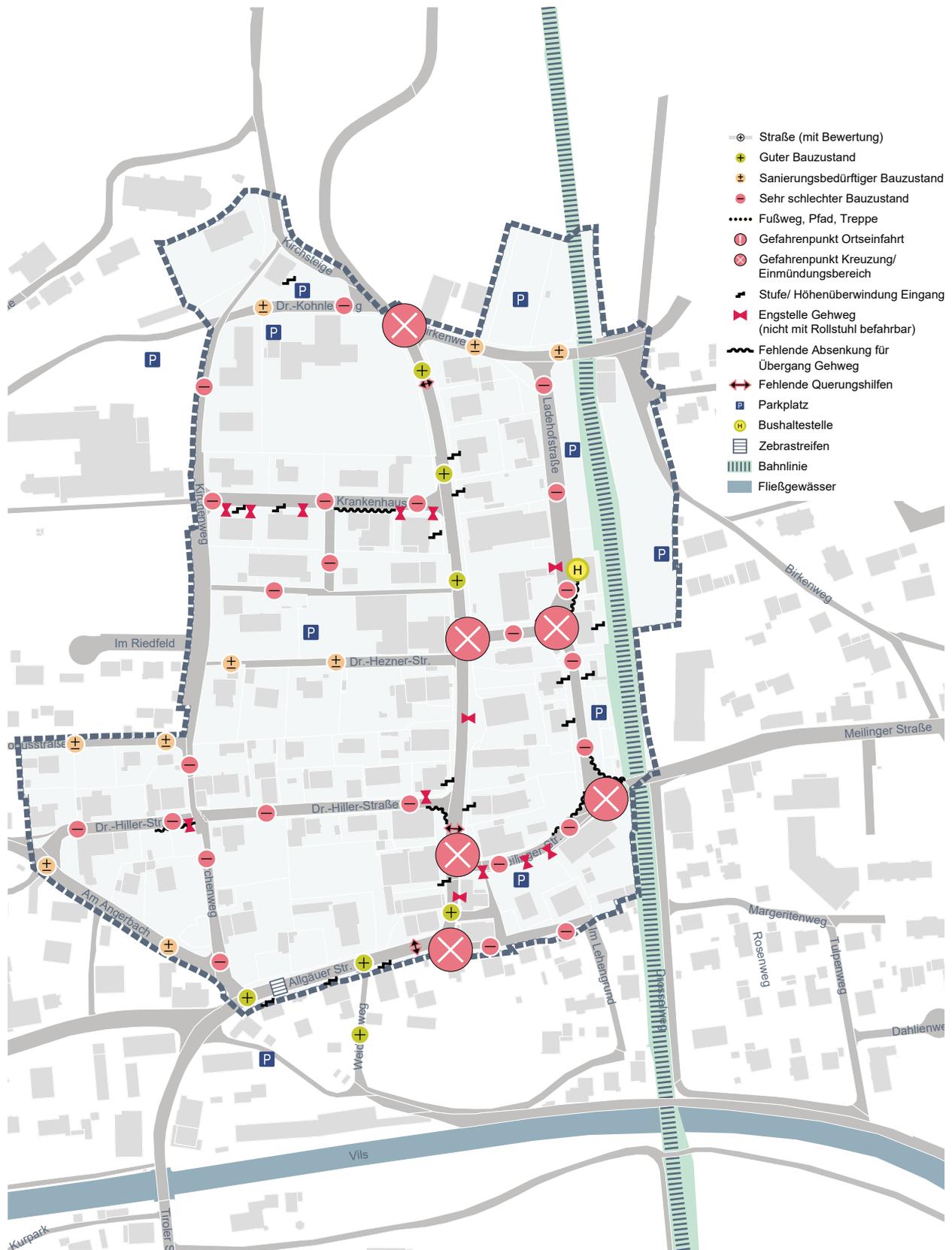
Die Bestandsaufnahme in Pfronten zeigt, dass insbesondere im südlichen Teil des Untersuchungsgebiets größere Mängel bei der Bausubstanz festzustellen sind. Speziell in der Dr.-Hiller-Straße und in der südlichen Allgäuer Straße, welche gleichzeitig den historischen Ortskern der Gemeinde bildet, sind gehäuft mittelschwere bauliche Mängel erfasst worden. Die Gebäude in diesem Teilraum sind größtenteils deutlich älteren Datums, als die Gebäude im restlichen Gebiet. Besonders in der Dr.-Hiller-Straße ist bei den an das Wohnhaus angeschlossenen, ehemaligen Ställen oftmals größerer Sanierungsbedarf festzustellen. In welcher Weise diese Ställe heute genutzt werden, ist schwer einsehbar. Vor dem Hintergrund des agrarstrukturellen Wandels stehen die Gebäude erfahrungsgemäß dennoch oftmals leer, oder werden privat nur in Teilen genutzt. Erhebliche bauliche Mängel wurden außerdem bei mehreren unter Denkmalschutz stehenden Gebäuden ermittelt, wobei im Rahmen einer Attraktivitätssteigerung der Ortsmitte insbesondere bei ehemals im Besitz der Deutschen Bundesbahn befindlichen Gebäuden Handlungsbedarf besteht. Das betrifft in erster Linie das Bahnhofsgebäude selbst (Probleme mit der Statik), die dazugehörige Lagerhalle, sowie den etwas abseitsstehenden Lokschuppen.



10.08 Entwicklungspotential

Im Rahmen von Gesprächen mit Eigentümern sowie der Erfassung der Eigentümerstruktur von Grundstücken im Untersuchungsgebiet wurden anschließend Flächen mit erhöhtem Entwicklungspotential festgestellt. Diese werden als Flächen begriffen, bei welchen Sanierungs- oder Umnutzungsmaßnahmen in den nächsten Jahren mit größerer Wahrscheinlichkeit umzusetzen und zu erwarten sind. Nachfolgende Karte zeigt solche potentiellen Entwicklungsflächen im Untersuchungsgebiet in Verbindung mit dem Bauzustand der Gebäude. Für die Zuweisung einer Fläche als „Fläche mit Entwicklungspotential“ können im Kontext der Untersuchung vier verschiedene Gründe gelten:

- Der Eigentümer eines Grundstückes hat bei der Gemeinde bereits sein Interesse an privaten Sanierungsmaßnahmen ausgedrückt und sich nach Fördermöglichkeiten im Rahmen der Städtebauförderung erkundigt
- Wegen Geschäftsaufgabe findet ein Eigentümerwechsel statt
- In den nächsten zehn Jahren deutet sich ein Eigentümerwechsel eines Grundstückes an, da der oder die Eigentümer bereits über 65 Jahre alt ist/sind
- Das Grundstück befindet sich in Besitz der Gemeinde



11 Infrastruktur und Mobilität

11.01 Verkehr

Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurde neben Siedlungsstrukturen außerdem die verkehrliche Infrastruktur im Ort aufgenommen. Dabei wurden Straßen-, Fuß- und Radwege, der Sanierungsbedarf von Straßenzügen und Gehwegen, Parkplätze, Haltestellen, Geschwindigkeitsbegrenzungen und Straßenübergänge erfasst und bewertet. (siehe Verkehrsuntersuchung Pfronten-Ried, Abschlussbericht Juli 2019 der VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH)

Zentraler Knotenpunkt für den öffentlichen Verkehr ist in Pfronten der im Untersuchungsgebiet liegende Bahnhof Pfronten-Ried, welcher als Haltestelle für Bus und Bahn dient. Wichtig ist neben dem fließenden Verkehr in insbesondere in Pfronten-Ried aber auch der ruhende Verkehr. In nachfolgender Karte dargestellt wurden deshalb größere Parkflächen im Betrachtungsbereich, wobei zwischen privaten und öffentlichen Stellplätzen unterschieden wurde.

Deutlich wird, dass sich umfassende Parkflächen über das gesamte Zentrum Pfronten-Ried verteilen. Der großräumige Flächenverbrauch dafür prägt das Ortszentrum Pfronten-Ried elementar, zumal die Parkflächen in der Bahnhofstraße und Meilingerstraße unbefestigt und damit optisch unattraktiv sind.

Prägnant sind die überregionalen Verbindungsachsen Allgäuer Straße und Meilinger Straße. Beide Straßen werden stark frequentiert. Wegen ihrer zentralen Ortslage sind sie von großer Bedeutung für den örtlichen Handel nutzende Fußgänger. Interessant ist in diesem Zusammenhang daher, dass die unterschiedlichen Verkehrsinteressen im gesamten Bereich nicht durch Ampelanlagen geregelt



Ungeordnetes Parken in der Bahnhofstraße (oben) und der hochfrequente Parkplatz beim Bahnhof in der Ladenhofstraße (unten) (Juni 2019)



Kreuzungsbereich Meilinger Straße (oben) und Gehweg mit unterschiedlichen Belägearten in der Bahnhofstraße (unten) (Juni 2019)

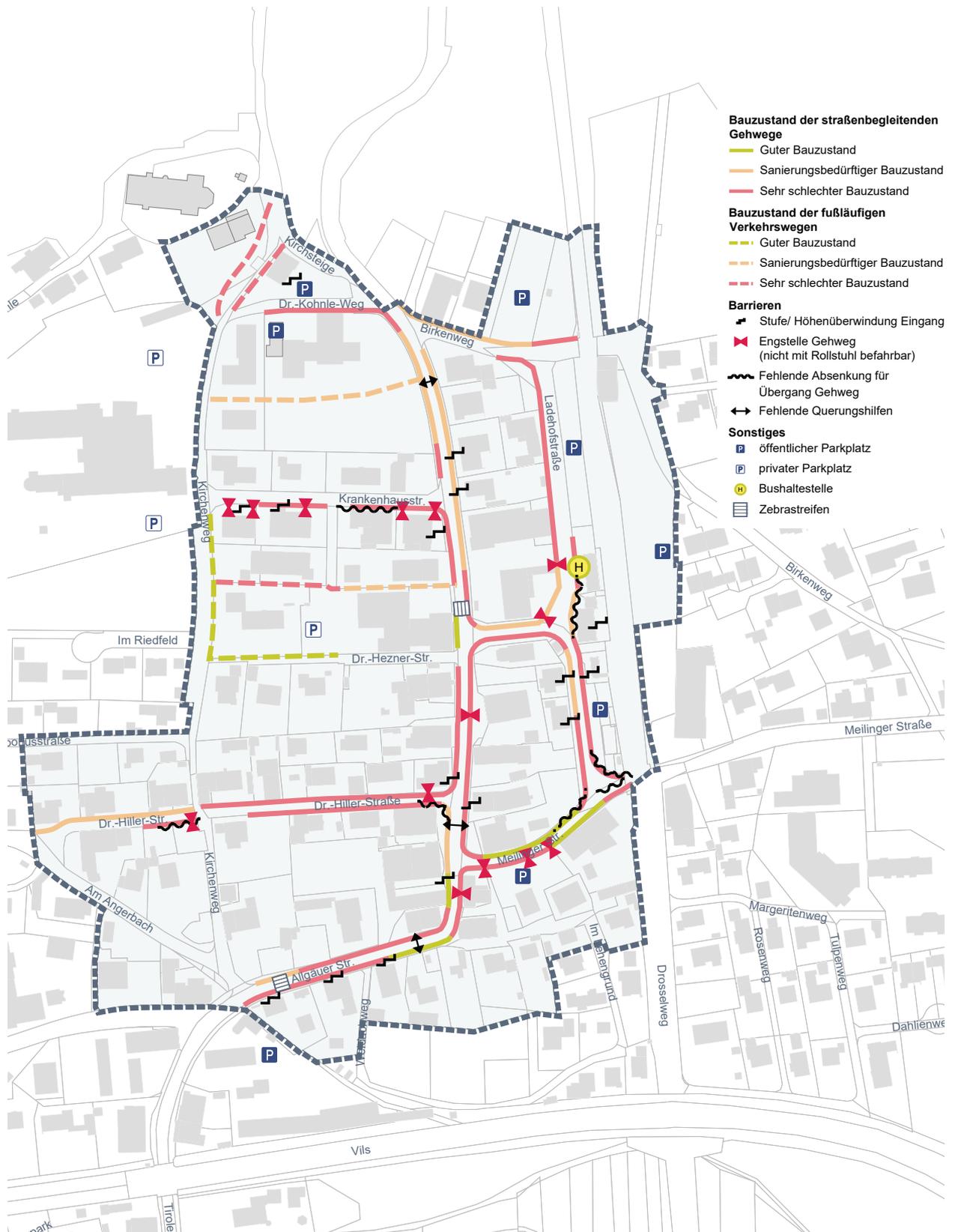
werden.

Die fehlenden Verkehrsregelungen in der Allgäuer Straße bei relativ hoher PKW-Frequenz sind Ursache für zwei wichtige verkehrstechnische Problemfaktoren. Das ist zum einen eine Behinderung des fließenden Verkehrs aufgrund der teilweise langen Wartezeiten von Linksabbiegern. Diese führt oftmals zu langem Rückstau - beispielsweise in der Bahnhofsstraße. Andererseits werden Kreuzungen, welche auf die Allgäuer Straße führen, im gesamten Untersuchungsbereich als potentielle Gefahrenstellen, insbesondere für Fußgänger, bewertet. Denn für Fußgänger existieren in der Allgäuer Straße lediglich zwei Zebrastreifen im Norden und im Süden des Betrachtungsbereichs.

Aufgrund des Mangels an Überquerungshilfen kreuzen Fußgänger, welche den Einzelhandel frequentieren, die Allgäuer Straße häufig ohne die Zuhilfenahme entsprechender Straßenmarkierungen. Gefährlich ist dies insbesondere im Kreuzungsbereich Allgäuer Straße und Meilinger Straße. Denn die südlich liegende, „scharfe“ Kurve der Allgäuer Straße verhindert die Sicht auf den nahenden Kraftfahrzeugverkehr. Im Norden des Untersuchungsgebiets führen die relativ hohen Geschwindigkeiten der in den Ort fahrenden PKW's ebenso zu potentiellen Gefahrensituationen bei Straßenüberquerungen.

Fußwege befinden sich insbesondere im westlichen Randbereich des Untersuchungsgebietes und verbinden den Kirchweg mit der Allgäuer Straße. Vom restlichen Straßenverkehr abgetrennte oder durch Schilder markierte Radwege sind nicht vorhanden. Eine Ausnahme stellt die Liboriusstraße dar, welche für Kraftverkehr gesperrt und für Radfahrer und Fußgänger freigehalten wird.

Bei der Betrachtung der Sanierungsbedürftigkeit der Straßen ist auffällig, dass sich der Bauzustand der Allgäuer Straße deutlich vom Bauzustand innerörtlicher Erschließungsstraßen absetzt. Denn die Ortsdurchfahrt präsentiert sich in Bezug auf seinen Straßenbelag in sehr gutem Zustand - wenn auch ohne, beziehungsweise mit wenigen, attraktiven Gestaltungselementen. Innerörtliche Erschließungsstraßen dagegen sind tendenziell in deutlich schlechterem Bauzustand. Risse im Asphalt, Grünbewuchs, Absenkungen oder ähnliches weisen hier zuweilen unverkennbar auf die Notwendigkeit von Sanierungsmaßnahmen hin. Extrem deutlich zeigen sich diese Mängel auch bei einigen Gehwegen in der Ortsmitte, welche aufgrund der baulichen Missstände oft nur schlecht nutzbar sind.



11.02 Barrierefreiheit

Der demographische Wandel sowie die zunehmende Bedeutung älterer Menschen für den Tourismussektor sind Entwicklungen, die in vom Tourismus geprägten Orten wie Pfronten in langfristige, planerische Überlegungen miteinbezogen werden müssen. Bei der Bestandsaufnahme in Pfronten-Ried wurden deshalb wichtige Faktoren einer barrierefreien Infrastruktur bewertet und die Defizite im Straßenraum sowie der Gebäudeerschließung dokumentiert.

Im Bereich des Straßenverkehrs ist nur wenig barrierefreie Infrastruktur vorhanden. Defizite zeigen sich dabei zum einen bei der Zugänglichkeit öffentlicher Einrichtungen (Bahnhof, Heimathaus etc.) und bei einigen Gebäuden, welche durch Einzelhandel genutzt werden. Ausgewiesene Behindertenparkplätze in öffentlichen Parkplätzen sind ebenfalls nicht vorhanden. Das größte Hindernis für beeinträchtigte Menschen stellt der Zustand der Gehwege dar. Denn der schlechte Erhaltungszustand des Asphalt sowie zahlreiche, für Rollstuhlfahrer nicht überwindbare Engstellen und das vereinzelt Fehlen von Absenkungen erschweren die Nutzung erheblich. Beobachtungen zeigen, dass Menschen mit Gehbehinderung aufgrund des schlechten Zustandes der Gehwege teilweise auf die Straße ausweichen.



Ein Rollstuhlfahrer weicht auf die Straße aus (2018)



Eine Frau mit Gehhilfe passiert das Rathaus. Dort ist bereits der Belag angemessen (Juni 2019)

12 Ökologie und Grünordnung

Pfronten liegt in einer strukturreichen, reizvollen und ökologisch bedeutsamen Landschaft des Alpenraums. Nach Norden schließt eine flachwellige Landschaftsstruktur an, die erholungssuchenden Menschen reizvolle Möglichkeiten bietet. Im Nordosten grenzt das Landschaftsschutzgebiet Berger Moos an den Ortsteil Ried an. Ein weiterer wichtiger Grünzug für Pfronten bildet das Vilstal, welches den Siedlungsbereich Pfrontens von West nach Ost durchschneidet.

Die amtliche Biotopkartierung benennt im Untersuchungsgebiet keine besonders hochwertigen und geschützten Flächen. Nördlich des Untersuchungsbereichs befindet sich im Bereich der Hangkante allerdings nach Angaben des Bayerischen Landesamtes für Umwelt eine Ausgleichs- und Ersatzfläche, welche im Rahmen der städtebaulichen Sanierung des Ortskerns aber nur eine untergeordnete Rolle spielt.

Von Bedeutung sind hingegen die unterschiedlichen, ortsbildprägenden Grünstrukturen, welche das Erscheinungsbild Pfrontens neben baulichen Elementen ausschlaggebend prägen. Die innerörtlichen Grünstrukturen sind prinzipiell sehr vielfältig, erfasst wurden jedoch folgende Elemente:

- Ortsbildprägende Einzelbäume
- Ortsbildprägendes Straßenbegleitgrün
- Ortsbildprägende Laub-/Nadelbäume und Heckenstrukturen auf privaten Grundstücken

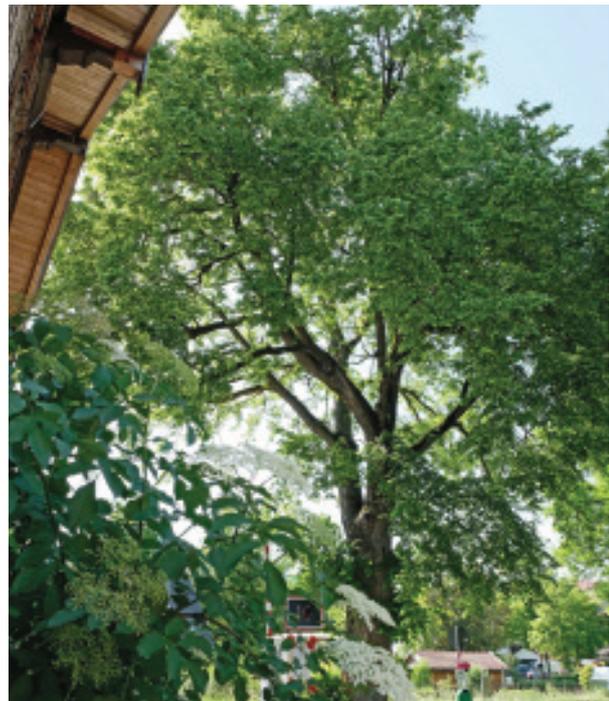
Mit ortsbildprägenden Einzelbäumen sind Exemplare gemeint, die das Siedlungsbild aufgrund ihrer Lage, ihrer Größe und ihrer ökologischen Bedeutung maßgeblich prägen. In der Ortsmitte Pfronten-Ried wurden zwei Kastanien als besonders schön und auffällig bewertet. Beide Bäume wirken aufgrund ihrer Größe und Lage im Kreuzungsbereich markant. Einer der Bäume befindet sich jedoch auf Privatgrund, in den Außenbereichen der Gaststätte Falkenstein.

Der andere liegt auf dem Gehweg in der Meilinger Straße vor der Bäckerei Lipp und damit auf Gemeindegrund.

Prinzipiell sind in Pfronten ortsbildprägende Grünstrukturen über die gesamte Ortsmitte verteilt. Auf privaten Flächen dominieren in Pfronten Ziergärten mit teilweise untergeordnetem Anteil an Nutzgärten. Im Bereich des alten Ortskerns existieren größere Obstbaumwiesen und Hausgärten mit einer größeren Zahl an Obstbäumen.



Zwei Kastanien begrenzen den kleinen Platz vor der Sparkasse



Eine imposante Linde steht am Bahnübergang des Lokschuppens



Hohe Heckenstrukturen säumen die Liboriusstrasse in Pfronten

13 Zusammenfassende Darstellung: Stärken und Schwächen

Als Folge der Bestandsanalyse lassen sich für Ried folgende Stärken und Schwächen erkennen:

Bau- und Raumstruktur	
Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • Historische Siedlungsstrukturen im Bereich Allgäuer Str. und Dr. Hiller Str. (Traufständige Ausrichtung, Langhäuser) • Denkmalschutz stehende Gebäude in Besitz der Gemeinde • Ländliche, attraktive Struktur 	<ul style="list-style-type: none"> • Vorhandensein von städtebaulichen und architektonischen Störfaktoren (Mangel der Bausubstanz auch an Denkmalschutz stehenden Gebäuden) • Unattraktive Gebäuderückseiten, Fassaden • Bereich Bahnhof und Ladehofstraße unattraktiv • Leerstehende Gebäude/unter Denkmalschutz stehende Gebäude • Fehlende Aufenthaltsmöglichkeiten
Nutzung und Funktion	
Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • Anzahl und vielfältiges Angebot an Einzelhandelsgeschäften • Aktive Vereine und Brauchtum • Tourismusregion • Kulturelles Angebot • 	<ul style="list-style-type: none"> • Unattraktiver Einzelhandel • Fehlender Marktplatz • Ungenügende Ausbildung des Ortszentrums mit öffentlicher Aufenthaltsbereichen, Begegnungsorten, ausreichender Erkennbarkeit und eigener Identität • Schlechte Aufenthaltsqualität • Fehlende Erkennbarkeit alter Ortskern • Funktionale Mängel im Bereich Bauhof • Fehlende Verknüpfung und Erkennbarkeit des Rathaus-Vorplatzes als „Eingang“
Verkehr	
Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • Gute Erreichbarkeit von Pfronten-Ried • Vorhandener Bahnhof Pfronten-Ried (Haltestelle für Bahn und Bus) • Kurze Wege innerhalb der Stadt • Bauzustand Allgäuer Str. • Angebot an PKW-Stellplätzen 	<ul style="list-style-type: none"> • Hoher Anteil an Durchgangsverkehr in der Innenstadt durch Regionale Verbindungsachsen Allgäuer Str. und Meilingerstr. • Fehlende Verkehrsberuhigte Zone/Geschäftsbereich • Schlechte innerörtliche Verbindungen, Verkehrsführung im Zentrum • Fehlende Verkehrsregelungen • Fehlendes Angebot an Rad- und Fußwegenetzen • Anzahl, Lage und Ordnung ruhender Verkehr • Unattraktive Parkflächen in der Bahnhofstr. und Meilingerstr. (unbefestigt) • Fehlende Barrierefreiheit

Grünstruktur und Freiraum	
Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • Alpen und Allgäu als überregional bedeutender und attraktiver Landschaftsraum im Umland • Ortsbildprägende Grünstrukturen • Markante Einzelbäume • Vorhandene Naherholung (Kurpark und Naturschutzgebiet Pfrontener Moos) • Vils als prägendes Element • Hoher Freizeitwert • Vielseitiges Sportangebot im Freien 	<ul style="list-style-type: none"> • Teilweise ungenutzte und ungepflegte Brachflächen • Keine durchgängige Parkstruktur/Verbindung in Grünräume/Naherholung • Teilweise hoher Versiegelungsgrad • Schlechte Beschilderung • Kanalisierte Vils, Hochwasser • Freizeitangebot für Jugendliche • Mangelnde Verknüpfung mit der Landschaft nach Ost-West, Süden - Vils • Fehlende fußläufige Anbindung nach Süden und entlang der Vils

Stärken-Schwächen-Profil der einzelnen Handlungsfelder

Zusammenfassend ergeben sich räumlich und inhaltlich aus den genannten Mängeln folgende Haupt-Konfliktbereiche im Untersuchungsgebiet Pfronten-Ried:

Konfliktbereich Verkehr

Entlang der Durchgangsstraße, hervorgerufen insbesondere durch den seit Jahren bestehenden und aktuell hohen Ziel- und Quellverkehr, die hohe Lärmbelastung sowie Gefahrenschwerpunkte in den Knotenpunktbereichen.

Konfliktbereich Aufenthaltsqualität

Im zentralörtlichen Bereich Pfronten-Ried und entlang der Hauptachsen in Richtung Meilingen und Heitlern ist insbesondere werden Flanier- und Begegnungszonen im öffentlichen Bereich, gastronomische Nutzungen im öffentlichen Raum und Aufenthaltsbereiche (auch im Grünen) benötigt. Diesem Anspruch stehen die hohe Verkehrsbelastung, sowie fehlende gestalterische und räumliche Ausstattung der Freibereiche entgegen.

Konfliktbereich Nutzung

Entlang des Bahnhofareals sowie zum Teil entlang der Allgäuer Straße sind Leerstände zu verzeichnen, die einer Belebung der Ortsmitte entgegenstehen.

E | INTEGRIERTES HANDLUNGSKONZEPT

14 Handlungsfelder, Ziele und Maßnahmen

Aus den Bestandsaufnahmen, Analysen, Beteiligungen und Befragungen leiten sich für die städtebauliche Entwicklung von Pfronten-Ried verschiedene Handlungsfelder ab, die sich wie folgt unterteilen:

- Bau- und Raumstruktur (I.)
- Nutzung und Funktion (II.)
- Verkehr (III.)
- Grünstruktur und Freiraum (IV.)



Das Bahnhofsareal Pfronten-Ried ist Teil der Neuüberlegungen zur Entwicklung der Ortsmitte

Mit Hilfe dieser Handlungsfelder, konkreten Zieldefinitionen und daraus erarbeiteten Maßnahmen soll die Gemeinde Pfronten mit dieser Darreichung in Zukunft zielgerichtet handeln und Interessen gegenüber Grundstückseigentümern vertreten können. Die innerhalb der Handlungsfelder dargestellten Ziele sollen durch die zugeordneten Maßnahmen erreicht werden, die teilweise mehreren Zielen dienen und daher hier mehrfach aufgeführt werden. Einzelaussagen und Detailausgestaltungen sind im Verlaufe der weiteren Realisierungsschritte zu konkretisieren und gegebenenfalls zu modifizieren, sofern die grundsätzliche Zielformulierung und Zielaussage erhalten bleibt.

14.01 Handlungsfeld: Bau- und Raumstruktur (I.)

Bau- und Raumstrukturen im städtebaulichen Kontext werden geprägt durch die historische Siedlungsentwicklung und werden im Wesentlichen bestimmt durch Gebäudetypologie, Raumkanten beziehungsweise fehlenden Konturen oder Baulücken. Definierte Räume führen zu einer geordneten Wahrnehmung des Ortsbildes und vermitteln eine gut gestaltete Identität.

Ziel 01: Bewahrung historisch bedeutsamer Siedlungsstrukturen

Bereiche: Allgäuer Straße, Dr.-Hiller-Straße

- Aufstellung eines Innerörtlichen Bebauungsplanes für Allgäuer Straße/Ortsdurchfahrt/Dr.-Hiller Straße (zweigeschossige Bauweise, Satteldach, Traufseitigen Gebäude entlang Dr. Hiller Straße, Giebelständige Gebäude in südlicher Allgäuer Straße) – abschnittsweise
- Aufstellung Gestaltungssatzung und Aktualisierung Werbeanlagensatzung für Wohn- und Geschäftshäuser entlang Allgäuer Straße (Fassadensanierung, Ladenfrontgestaltung, Eingangsbereiche)
- Installation temporärer Gestaltungsbeirat der Architektenkammer Bayern (Temporäre Gestaltungsbeiräte befassen sich mit der Beurteilung von Bauvorhaben und städtischen Entwicklungen und beraten ohne fest institutionalisierte Einrichtung des Beirates.)
- Attraktive Gestaltung Straßenraum/Plätze (Erhalt vorgelagerter Hofräume und Vorgärten in Dr. Hiller Straße, Öffnung privater Hofräume)
- Einführung kommunales Leerstandsmanagement

Ziel 02: Erhalt und Sicherung von Gebäudefluchten und Raumkanten

- Schließen fehlender Raumkanten durch Nachverdichtung und/oder Grünplanung
 - Bereich Freifläche Pfarramt: giebelständige Gebäude
 - Bereich östlich Bahnlinie: durch Baumpflanzung/Grünplanung auf Freifläche südlich des Lokschruppen, Bebauung südliches Grundstücksteil als Mischgebiet (Lärmschutz beachten)
 - Aufstellung Innerörtlicher Bebauungsplan entlang Allgäuer Straße, Dr.-Hiller Straße: u.a. Festsetzung der Gebäudestellungen
- Umgestaltung/Verlagerung innerörtliche Tankstelle
- Erhalt der Alten Post /Integration in Neuordnungskonzept VR-Bank-Gebäude
- Einbindung von Neubauten in bestehende Gebäudetypologie (zum Beispiel mehrgeschossige Bauweise)

Ziel 03: Sichern und Hervorheben ortsbildprägender Gebäude

(z.B. Bahnhofsgebäude, Lokschruppen, VR-Bank, Allgäuer Straße 2, Bäckerei Lipp, Allgäuer Straße 21, Apotheke)

- Hervorhebung ortsbildprägender Gebäude durch Straßen- oder Platzgestaltung
- Erhalt von ortsbildprägenden Gebäuden als Blickpunkte in Sichtachsen und Raumkanten (Bahnhof – VR-Bank, Allgäuer Straße – Nord/Süd, Lokschruppen)
- Aufstellung Innerörtlicher Bebauungsplan
- Kommunales Förderprogramm für private Baumaßnahmen, insbesondere Fassadengestaltung
- Entfernung/Vermeidung von überdimensionierten Werbeanlagen

Ziel 04: Sanierung leerstehender, denkmalgeschützter Gebäude

- Sanierung und Umnutzung Bahnhofsgebäude (Siehe auch Handlungsfeld II)
 - Substanzbewertung, Machbarkeitsuntersuchung und Kostenschätzung (Ing.-Büro Schütz und Architekturbüro Babel-Rampp; beauftragt)
 - Sanierung und Umnutzung Villa Goldonkel (siehe auch Handlungsfeld II)



LEGENDE

Bestand

-  Umgriff Sanierungsgebiet (Vorschlag)
-  Haupt- und Nebengebäude außerhalb Sanierungsgebiet
-  Haupt- und Nebengebäude innerhalb Sanierungsgebiet
-  Firstrichtung ortsbildprägender Gebäude
-  Flurstücksgrenze
-  Gewässer Vils
-  Bahnlinie Kempten - Reutte (A)

Planung

I. Bau- und Raumstruktur

-  Schaffung von Sichtachsen
-  Erhalt von Gebäudefluchten/Raumkanten
Einheitliche Fassadengestaltung
-  Schaffung von Gebäudefluchten/Raumkanten
Einheitliche Fassadengestaltung
-  Planung Gebäude/ Schaffung von Raumkanten
-  Sanierung: leerstehende und denkmalgeschützte Gebäude,
Leerstandsmanagement
-  Firstrichtung Hauptgebäude
-  Sicherung + Entwicklung privater Vor- und Zwischenräume
-  Sicherung + Hervorhebung ortsbildprägender Gebäude
-  Sicherung + Entwicklung historisch gewachsener Siedlungsstrukturen
-  Behebung städtischer Missstände



Lageplan
Handlungsfeld I: Bau-
und Raumstruktur, ohne
Maßstab

Ziel 05: Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen und halböffentlichen Raum

- Rahmenkonzept für Gestaltung Allgäuer Straße (Oberbodenbeläge, Begrünung, Möblierung, Nutzungen auf halböffentlichen Flächen, Straßenraumgestaltung von Haus zu Haus)
 - Ausrichtung von Einzelvorhaben an übergeordnetem Ziel und schrittweise Umsetzung
 - Gesamtheitliche Umsetzung nach Verkehrsentslastung
 - Einbeziehung privater Flächen in Gesamtgestaltung
- Gesamtkonzept zur Herstellung der Barrierefreiheit
- Entsigelung von Vorgärten und asphaltierten Zwischenbereichen
- Kommunales Förderprogramm zur Durchführung privater Baumaßnahmen wie Fassadensanierung, Entsigelung Hofräume, Neugestaltung Vorgärten und Bauberatung privater Bauherren
- Neuordnung ruhender Verkehr

14.02 Handlungsfeld: Nutzung und Funktion (II.)

Ein lebendiges Ortszentrum basiert auf einer vielfältigen Nutzungsstruktur und bietet differenzierte Funktionen als Wohn-, Arbeits- und Versorgungsstandort. Durch den bestehenden Einzelhandel und Dienstleistungsangebote sowie die Gastronomie sind im Ortsteil Ried noch wesentliche Elemente vorhanden, die gestärkt werden sollen. Durch Verbesserung der Rahmenbedingungen können Aufenthalts- und Verweilqualitäten ausgebaut werden.

Ziel 01: Umnutzung/Strukturierung von Potentialflächen

- Entwicklung der Flächen hinter VR-Bank für Nahversorgung Lebensmittelvollversorger ergänzt durch Arztpraxen, Geschosswohnungen, etc.
- Aufwertung und Umnutzung der Fläche nördlich Güterhalle zu Busbahnhof und P+R-Parkplätzen
- Aufwertung des Parkplatzes Wochenmarkt einschließlich Fläche der Kleingärten, Erweiterung der öffentlichen Parkplätze ggfs. Parkhaus als Gemeinschaftsprojekt (Krankenhaus, Gemeinde, Einzelhandelsbetrieb) und Verlagerung Kleingärten
- Dauerhafte Sicherung und Aufwertung des Parkplatzes an der Meilinger Straße

- Schaffung von Baurecht für Mischnutzung auf südlichem Teil des Lokschuppen-Grundstückes
- Hebung der Nachverdichtungspotentiale auf Privatgrundstücken für Wohnungsbau (Bsp. Fl.-Nr. 2655/1)
- Einführung kommunales Leerstandsmanagement: Nachnutzung für Leerstände in Wohn- und ehemals landwirtschaftlichen Gebäuden sowie Gewerbeeinheiten
- Verlagerung Bauhof – Schaffung öffentliche Zugangsmöglichkeiten Vils und Schaffung von Wohnbauflächen
- Ergänzende Bebauung auf Höhe Pfarrzentrum (beispielsweise altersgemäßes Wohnen)

Ziel 02: Funktionale und städtebauliche Mitte als klar erkennbares Ortszentrum

- Rahmenkonzept für Neugestaltung Allgäuer Straße:
 - Schaffung Aufenthaltsqualität
 - Umgestaltung Eingangssituation (Kreuzung östlich Pfarrzentrum, Kreuzung Rathausplatz)
- Nachnutzung und Belebung Bahnhofsgebäude (Machbarkeitsstudie und Substanzbewertung – beauftragt)
 - Lokschuppen: Wochenmarkt, Markthalle mit Verkaufsstelle für regionale Produkte, Multifunktionaler Raum
 - Bahnhof: Herstellung Barrierefreiheit, Wartehalle, Ausstellungsfläche („Startpunkt für Mächeler-Rundweg“, Info über Gemeinde Pfronten); Obergeschoss: Räume Volkshochschule, Do-it-yourself-Werkstatt
 - Abbruch ehemaliges Stellwerk
 - Güterhalle: Schaubrennerei mit Gastronomie und Verkauf
 - Kiosk: Verkaufsstelle für regionale Produkte, Fahrradwerkstatt mit Fahrradboxen
- Sanierung und Umnutzung Villa Goldonkel: Prüfung Fördermöglichkeiten und Entwicklung Konzeption gegebenenfalls mit privatem Partner; Kreativhaus/Künstlerbühne

Ziel 03: Verortung Mächeler-Tradition

- Konzeption eines thematischen Rundweges mit Infostationen zur Mächeler-Tradition, zum Beispiel: Ausgangspunkt Bahnhofsgebäude, Grünfläche südlicher Bahnhof, Vorplatz Rathaus, Eiskeller
- Schrittweise Umsetzung der Stationen im Ort



LEGENDE
Bestand

-  Umgriff Sanierungsgebiet (Vorschlag)
-  Haupt- und Nebengebäude außerhalb Sanierungsgebiet
-  Haupt- und Nebengebäude innerhalb Sanierungsgebiet
-  Flurstücksgrenze
-  Gewässer Vils
-  Bahnlinie Kempten - Reutte (A)

Planung

II. Nutzung und Funktion

-  Sicherung und Entwicklung Einzelhandel
-  Stärkung Öffentlicher Raum/Ortskern
-  Aufenthaltsbereiche/Platzsituationen
-  Planung Nutzungsentwicklung Gebäudekontext
-  Potentialgebiet Busbahnhof
-  Verortung Mächeler Tradition
-  Ruhender Verkehr
-  Nachnutzungspotential



Lageplan
Handlungsfeld II Nutzung
und Funktion, ohne
Maßstab

Ziel 04: Sicherung und Entwicklung des Einzelhandels in der Ortsmitte

- Konzentration von Einzelhandel in der Ortsmitte mit möglichst großer Sortimentsbreite (zentraler Versorgungsbereich) durch Bauleitplanung
- Unterbinden von Einzelhandels-Ansiedlungen mit für Ortsmitte relevanten Sortimenten am Ortsrand durch Bauleitplanung
- Einführung kommunales Leerstandsmanagement für Gewerbeeinheiten/Ladenflächen
- Sicherung Erreichbarkeit der Ortsmitte (ÖPNV, Parkmöglichkeiten)
- Etablierung Drogeriemarkt in Ortsmitte

Ziel 05: Entwicklung Bahnhofsareal als „Visitenkarte“ Pfrontens

- Neuordnung der Freibereiche und Verkehrseinrichtungen, öffentliche Verkehrsinfrastruktur, Parkplätze
 - Gestaltung eines Platzes zwischen Bahnhof und Falkenstein als Bahnhofsvorplatz
 - Neuordnung Busbahnhof und Park+Ride
- Umnutzung Lokschuppen, Kiosk, Lagerhalle, Bahnhofsgebäude
- Verbesserung der Verknüpfung von verschiedenen Verkehrsarten (modal split)

14.03 Handlungsfeld: Verkehr (III.)

Das Handlungsfeld Verkehr beschäftigt sich mit der starken Verkehrsbelastung und den Gefahrenschwerpunkten im Ortskern von Ried. Ihm kommt wesentliche Bedeutung zu, da eine schrittweise Verbesserung der Situation Voraussetzung für die Entwicklung innerörtlicher Qualität ist.

Ziel 01: Entlastung der Ortsmitte und Beseitigung von Gefahrenstellen

- Geschwindigkeitsreduzierung im Ortskern:
 - Abschnittsweise streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h (mittels Verkehrszeichen 274, nicht Tempo 30 Zone) auf der Allgäuer Straße im Abschnitt von Fußgängerüberweg bis Fußgängerüberweg
 - Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h allgemein für alle Hauptverkehrsstraßen im Ortskern und damit Schaffen der Möglichkeit, Radverkehr verträglich im Mischverkehr zu führen
 - Schaffung einer Eingangssituation in das Ortszentrum auf der Allgäuer Straße (Nord und Süd), der Meilinger Straße (Ost) und der Vilstalstraße (West)
- Aufwertung der Allgäuer Straße durch Anpassung der Infrastruktur an die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer:
 - Gestalterische Anpassungen von Teilstrecken (u.a. mittels weicher Gliederungselemente zur Begrenzung der Fahrbahn, Gehwegüberfahrten, Wechsel des Fahrbahnbelags)
- Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes:
 - Querungshilfe auf der Ladehofstraße
 - Neuordnung Bahnhofstraße mit Verbreiterung der Seitenräume (Versetzen der Truhe)



LEGENDE

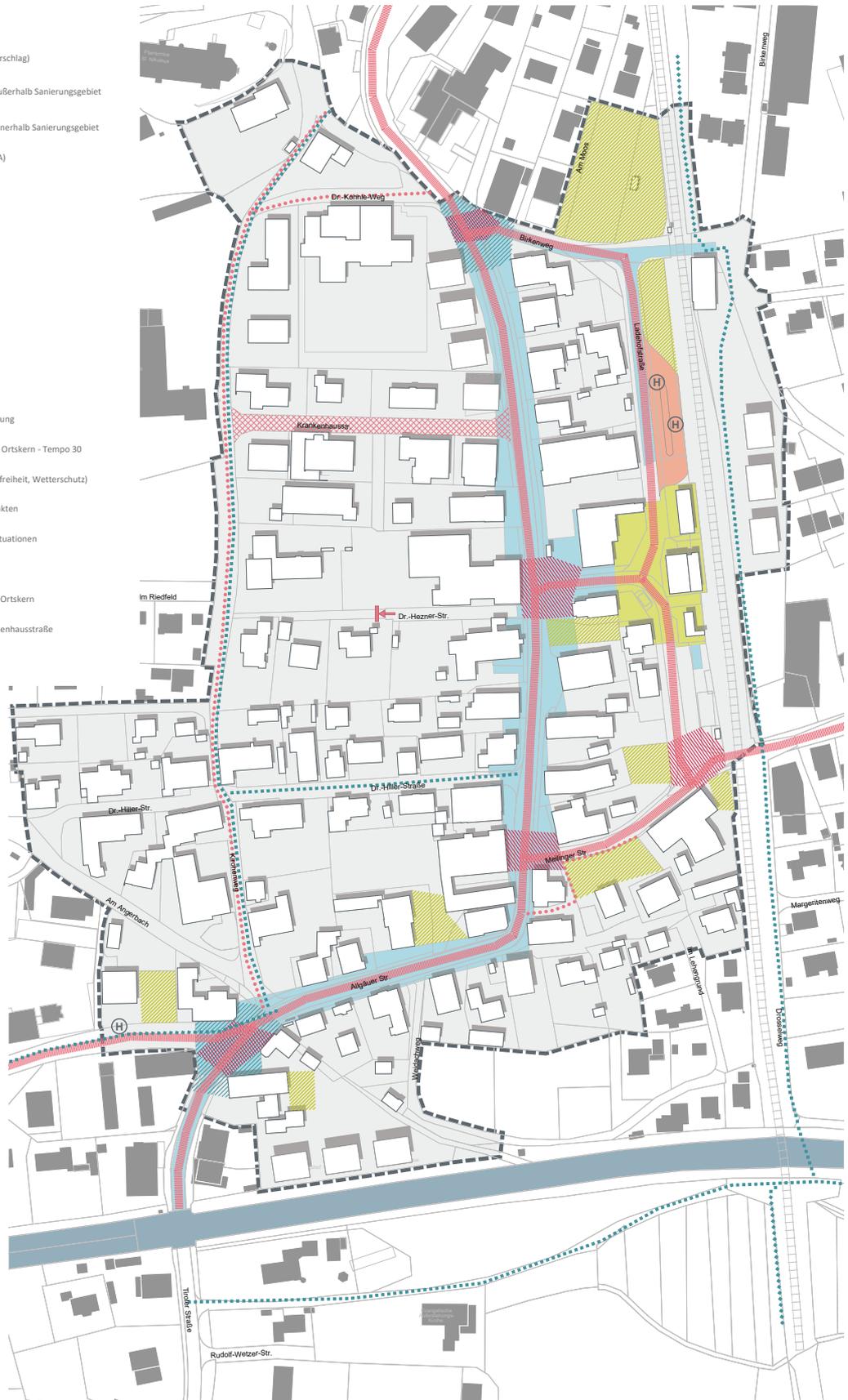
Bestand

-  Umgriff Sanierungsgebiet (Vorschlag)
-  Haupt- und Nebengebäude außerhalb Sanierungsgebiet
-  Haupt- und Nebengebäude innerhalb Sanierungsgebiet
-  Bahnlinie Kempten - Reutte (A)
-  Flurstücksgrenze
-  Gewässer Vils

Planung

III. Verkehr

-  Stärkung Radwegenetz
-  Stärkung Gehwegenetz
-  Busbahnhof
-  Bahnhofsvorplatz - Umgestaltung
-  Geschwindigkeitsreduzierung Ortskern - Tempo 30
-  Ausbau Haltestellen (Barrierefreiheit, Wetterschutz)
-  Umgestaltung von Knotenpunkten
-  Schaffung von Ortseingangssituationen
-  Parkplätze
-  Aufwertung Allgäuer Straße - Ortskern
-  Beidseitiges Parkverbot Krankenhausstraße
-  Sackgasse



Lageplan Handlungsfeld III:
Verkehr, ohne Maßstab

- Prüfung einer Entlastungsstraße zur Entlastung der Ortsmitte und Ermöglichung innerörtlicher Handelsspielräume durch Verlagerung der Staatsstraße (Schlüsselmaßnahme) als großräumliche und detaillierte Verkehrsuntersuchung
- Realisierung der Entlastungsstraße und Verlagerung der Staatsstraße
- Umgestaltung von Knotenpunkten zur Verbesserung der Übersichtlichkeit und der Querungsbedingungen:
 - Knotenpunkt Meilinger Straße/Bahnhofstraße: Querungsmöglichkeiten durch Mittelinsel (Vorwurf Ingenieurbüro Dr.-Ing. Koch, Umsetzung 2019)
 - Knotenpunkt Allgäuer Straße/Vilstalstraße: Platzartige Gestaltung
 - Bereich Allgäuer Straße/Meilinger Straße: Querungshilfe über die Meilinger Straße durch abgesenkte Borde
 - Knotenpunkt Allgäuer Straße/Birkenweg: Abkröpfung und Verbesserung der Sichtbeziehungen
 - Knotenpunkt Allgäuer Straße/Bahnhofstraße: Knotenpunkt Lichtsignalanlage mit Fußgängerfurten zur Sicherung der Fußgängerbeziehungen und Abwicklung des erhöhten Querungsbedarfs im Bereich der Bahnhofstraße (Stadtkernentwicklung – Marktplatz)

Ziel 02: Aufwertung des Straßennebennetzes und Beseitigung von Gefahrenquellen

- Umgestaltung Dr.-Kohnle-Weg: mit südlich durchgehender Gehwegeverbindung und Erhalt Parkbucht
- Umgestaltung Krankenhausstraße: beidseitiges Parkverbot, Einrichtung eines einseitigen Gehweges auf Südseite
- Umgestaltung Kirchenweg: Stärkung der Achse für den Fuß- und Radverkehr, Durchfahrtsverbot für Kraftfahrzeuge und Motorräder
- Umgestaltung Dr.-Hiller-Straße: Prüfung zur Einbahnstraßenfreigabe für Radverkehr, Straßenraumgestaltung mittels weicher Separation (niedriger Bord, Kastenrinne, Muldenrinne)

Ziel 03: Förderung des Umweltverbundes

- Verstärkung der Werbeaktivitäten für den Umweltverbund und nachhaltige Mobilität:
 - Informations- und Marketingplattform für klimafreundliche Verkehrsmittel
 - Mobilitätsberatung (beispielsweise Integration im Haus des Gastes)
 - Weiterführende Aktivitäten/ Kampagnen (Stadtradeln, Fahrradfreundlicher Arbeitsgeber, etc.)
 - Regelmäßige Informationsveranstaltungen zum Thema Elektromobilität
- Entwicklung betrieblicher Mobilitätsangebote (Empfehlungen für die Gemeindeverwaltung als Vorbild für ortsansässige Unternehmen im Gemeindegebiet)
- Systematische Förderung des Radverkehrs
 - Etablierung eines Arbeitskreises Radverkehr
 - Eigenes Radverkehrsbudget im Haushalt
 - Umsetzung kleinteiliger Maßnahmen zur Reduzierung von Konflikten
 - Weiterführende zusätzliche Serviceangebote (u.a. in Abstimmung mit dem Tourismuskonzept)

Ziel 04: Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs

- Ausbau wichtiger ÖPNV-Haltestellen im Ortszentrum:
 - Barrierefreier Ausbau (Zugang zu den Zügen, zum Bus, zum Bahnhofsgebäude)
 - Angemessene Ausgestaltung der Haltestellen vor allem Haltestelle „Bahnhof“ und „Haus des Gastes“ (aktuelle Fahrplaninformationen, Wetterschutz, Sitzmöglichkeiten)
- Weiterentwicklung der Bushaltestelle „Bahnhof“ zu einer attraktiven Umsteigestelle
- Weiterentwicklung alternativer Bedienformen im ÖPNV unter Betrachtung des gesamten Gemeindegebietes:
 - Verbesserte Bewerbung des bestehenden Anruf-Sammel-Taxi-Systems und Linientaxi-Systems
 - Zusammenführung der Angebote innerhalb einer Mobilitätszentrale

Ziel 05: Aufwertung des Gehwegnetzes

- Verbesserung der Querungsbedingungen für Fußgänger durch Reduzierung der Trennwirkung beziehungsweise Schaffung von Querungsanlagen:
 - Vilstalstraße Ost: Reduzierung der Fahrbahnbreite durch Entfall des separaten Linksabbiegestreifens und der Mittelinsel; Alternativ: Mittelinsel als Querungshilfe
 - entlang der Allgäuer Straße: Gehwegvorstreckungen
 - Bahnhofstraße und Meilinger Straße: Querungsmöglichkeiten durch Mittelinsel (siehe Vorentwurf zur OAL 2, Umsetzung 2019)
- Aufwertung des Gehwegenetzes:
 - Beseitigung von Engstellen an Gehwegen (Vilstalstraße bei Polizei: Flächengewinn durch Reduzierung der Fahrbahnbreite durch Entfall des separaten Linksabbiegestreifens)
 - Allgäuer Straße bei Vinzenz Lipp: weitere Einengung der Fahrbahn nicht möglich → neue Fußgängerachse, Umsetzung 2019
 - Ergänzung von bisher fehlenden Wegeverbindungen (entlang der Krankenhausstraße (siehe Handlungsfeld Verkehr, Ziel 02))
 - Schließung der Gehweglücke auf dem Dr. Kohnle-Weg

Ziel 06: Aufwertung des Radverkehrsangebotes

- Aufwertung des Radwegenetzes:
 - Ausbau Radschnellweg „Talachsen“ (vgl. Radkonzept)
 - Modifizierung des Routenverlaufs der Burgen- und Schlösserrunde mit Umleitung nach Pfronten-Ried
 - Radverkehrsangebot Kirchenweg
 - Vilstalstraße Prüfung Schutzstreifen, Ost-West Verbindung
 - Gehwege auf der Allgäuer Straße mit Zusatzbeschilderung „Radfahrer frei“ um Angebot zu erweitern
- Prüfung zur Einbahnstraßenfreigabe für Radverkehr auf der Dr.-Hiller-Straße

- Weitere Verbesserung von Fahrradabstellanlagen:
 - Schaffung eines flächendeckenden, hochwertigen Angebots
 - Zusatzservice für Radfahrer (Fahrradboxen, Gepäckschließfächer und Ladestationen für elektrisch angetriebene Fahrräder, beispielsweise am Haus des Gastes, Bahnhof Ried)

Ziel 07: Ordnung des ruhenden Verkehrs

- Ordnung des straßenbegleitenden Parkens
 - Zeitbeschränkungen des bestehenden straßenbegleitenden Parkens zur Wahrung der Interessen des Einzelhandels
 - Anwohnerparken
- Ordnung von Parkplätzen
 - Verlagerung von Parkplätzen aus städtebaulichen und verkehrsorganisatorischen Gründen
 - Schaffung zentraler Parkmöglichkeiten (u.a. Parkhaus als Gemeinschaftsprojekt mit Krankenhaus, Gemeinde, Lebensmittelhandel)
- Entwicklung einer Strategie zur Parkraumbewirtschaftung mit Strukturierung des Parkraums durch zielgerichtete Steuerung des Angebot



LEGENDE

Bestand

-  Umgriff Sanierungsgebiet (Vorschlag)
-  Haupt- und Nebengebäude außerhalb Sanierungsgebiet
-  Haupt- und Nebengebäude innerhalb Sanierungsgebiet
-  Flurstücksgrenze
-  Gewässer Vils
-  Bahnlinie Kempten - Reutte (A)
-  Ortsbildprägende Bäume
-  Ortsbildprägende Grünstrukturen

Planung

IV. Grünstruktur und Freiraum

-  Sicherung + Entwicklung des Einzelhandels
-  Sicherung + Entwicklung von Grünstrukturen
-  Anbindung an vorhandene Grün- und Freiräume
-  Parkplatzbepflanzung
-  Entsiegelung ortsbildrelevanter Hofräume und Stärkung privater Grünstrukturen
-  Öffnung Angerbach
-  Schaffung von Aufenthaltsbereichen an der Vils
-  Stärkung Öffentlicher Raum + Ortskern
-  Schaffung von Aufenthaltsbereichen + Platzsituationen



Lageplan Handlungsfeld IV:
Grünstruktur und
Freiraum, ohne Maßstab

14.04 Handlungsfeld: Grünstruktur und Freiraum (IV.)

Das Handlungsfeld Grün beschäftigt sich mit der Aufwertung der Ortsmitte durch Grünstrukturen und deren Verbindung zu den bestehenden Landschaftsräumen in und außerhalb des Ortes. Damit kann der Naherholungswert für Arbeiten, Wohnen sowie Tourismus gesichert und gesteigert werden.

Ziel 01: Sicherung und Entwicklung von Grünstrukturen

- Bestandsaufnahme ortsbildprägender Einzelbäume, Straßenbegleitgrün (Lage, Alter, Art, Zustand)
- Aufbau durchgängiger Grünverbindungen
- Parkplatzbegrünung
- Laufende Pflegearbeiten, Kosten
- Initiierung und Begleitung von Baumpatenschaften
- Ersatz bei Fällung
- Erstellung Leitfaden zu Begrünungsmaßnahmen für Private
- Öffnung des Angerbaches

Ziel 02: Anbindung an vorhandene Grün- und Freiräume

- Schaffung von Grün- und Leitstrukturen zur Anbindung an vorhandene Grünräume (Kurpark, Naturschutzgebiet Pfrontener Moos, Vils)
- Prüfung und Verbesserung der Beschilderung und Ausstattung der Wege mit Belägen, Bäumen, Bänken als Leitsystem für touristische Vernetzung

Ziel 03: Schaffung von Zugangsmöglichkeiten zur Vils

- Verbesserung Wegeverbindung und Ausbau Wege entlang der Vils
- Schaffung von Aufenthaltsbereichen

Ziel 04: Erhalt und Ausbau privater Grünstrukturen

- Festsetzung von privaten Grünflächen, geringer Versiegelungsgrad in Innerörtlichem Bebauungsplan
- Kommunales Förderprogramm zur Durchführung privater Baumaßnahmen zur Entsiegelung Hofräume und Neugestaltung Vorgärten
- Erstellung Leitfaden zu Begrünungsmaßnahmen und Informationsveranstaltungen für Private (beispielsweise Blühstreifen, Baumpflanzungen, Dachbegrünung, Entsiegelung)

15 Maßnahmen-, Kosten- und Finanzierungsübersicht

Aufbauend auf der Stärken- und Schwächen-Analyse, sowie den Zielen in den einzelnen Handlungsfeldern, wurden konkrete Maßnahmen für die zukünftige Ortsentwicklung der Gemeinde Pfronten abgebildet. Sie dienen als Handlungsempfehlungen für eine zukunftsfähige und nachhaltige Entwicklung des Untersuchungsgebietes.

Die Attraktivierung der Ortsmitte Pfronten-Rieds ist als langfristiger Prozess zu sehen, bei dem Maßnahmen zeitlich, personell und finanziell eingeordnet und kalkuliert werden. Ziel der nachstehenden Tabelle ist es, die einzelnen Handlungsfelder und Maßnahmen zu konkretisieren, sowie Umsetzungs- und Finanzierungsmöglichkeiten aufzuzeigen. Hierzu wurden die Projekte in ihren jeweiligen Handlungsfeldern in kurzfristig, mittelfristig und langfristige Maßnahmen eingeteilt sowie deren Priorität dargelegt. Kurzfristige Maßnahmen definieren sich hierbei durch Handlungen, die zeitnah umgesetzt werden können, um gesetzte Ziele zu erreichen. Sie werden auch als Impulsmaßnahmen bezeichnet, die anschließend an den Beschluss des Sanierungsgebietes umgesetzt werden können. Die kurzfristigen Maßnahmen sind auf einen Planungs- und Umsetzungshorizont von bis zu fünf Jahren angesetzt. Die mittelfristigen Maßnahmen sollten zwischen den kurz- und langfristigen Maßnahmen in einem Zeitraum von fünf bis zehn Jahren umgesetzt werden. Als langfristige Maßnahmen werden Projekte bezeichnet, die eine Entwicklungsperspektive von zehn bis 15 Jahren darstellen.

Zusätzlich erfolgt die Einteilung nach Prioritäten, die die Bedeutung der Maßnahme zur Zielerreichung abbilden:

- *** Höchste Priorität: schnellstmögliche Umsetzung anzustreben
- ** Mittlere Priorität: Umsetzung notwendig und mittelfristig anzustreben
- * Geringe Priorität: Realisierung wünschenswert

16 Kurzfristige Maßnahmen bis 5 Jahre

Nr.	Maßnahmen	Handlungsfeld/ Ziel	Träger	Kosten- rahmen	Priori- tät
1.	Substanzbewertung, Machbarkeitsunter- suchung, Kostenschätzung (durch Ing. Büro Schütz und Architekturbüro Babel- Rampp; beauftragt); Sanierung und Um- nutzung Bahnhofsgebäude; Umsetzung Sanierungsmaßnahme	I.04	Gemeinde Pfronten	Ca. 30.000 €	***
2.	Erstellung Rahmenkonzept für attraktive und barrierefreie Gestaltung Allgäuer Straße (Oberbodenbeläge, Begrünung, Möblierung, Nutzungen auf halböffentli- chen Flächen, Straßenraumgestaltung von Haus zu Haus)	I.03, I.05	Gemeinde Pfronten	Ca. 20.000 bis 25.000€	***
3.	Aufstellung Gestaltungssatzung und Aktu- alisierung bestehende Werbeanlagensatz- zung für Wohn- und Geschäftshäuser ent- lang Allgäuer Straße (Fassadensanierung, Ladenfrontgestaltung, Eingangsbereiche)	I.01	Gemeinde Pfronten	Ca. 15.000 bis 20.000€	***
4.	Kommunales Förderprogramm zur Durch- führung privater und attraktiver Gestal- tung Straßenraum/Plätze (Erhalt vorgela- gerter Hofräume und Vorgärten in Dr. Hil- ler Straße, Entsiegelung Hofräumen und Bauberatung privater Bauherren zu Fassa- densanierung)	I.01, I.03, I.05, IV.04	Gemeinde Pfronten, Private Bau- herren	Ca. 10.000 bis 15.000€ pro Jahr	**
5.	Förderung von Bauberatung: Erhalt von ortsbildprägenden Gebäuden als Blick- punkte in Sichtachsen (Bahnhof-VR Bank, Allgäuer Straße – Nord/Süd, Lokschuppen, Landschaft)	I.03, I.05	Gemeinde Pfronten, Private Bau- herren	Ca. 5.000 bis 8.000€ pro Jahr	**
6.	Aufstellung eines Innerörtlichen Bebau- ungsplanes für Allgäuer Straße/Ortsdurch- fahrt/Dr.-Hiller Straße (zweigeschossige Bauweise, Satteldach, Traufseitigen Ge- bäude entlang Dr. Hiller Straße, Giebel- ständige Gebäude in südlicher Allgäuer Straße, Fixierung Gebäudestellung, Erhalt der Alten Post /Integration in Neuord- nungskonzept VR-Bank-Gebäude) – ab- schnittsweise	I.01, I.02, I.03, II.04, IV.04	Gemeinde Pfronten	Ca. 25.000 bis 35.000€	**
7.	Erhalt des Lebensmittelvollversorgers in Ortsmitte und Unterbinden von Einzelhan- dels-Ansiedlungen am Ortsrand durch Bauleitplanung (Innerörtlicher Bebauungs- plan)	II.04	Gemeinde Pfronten	Nach Bedarf	***



Nr.	Maßnahmen	Handlungsfeld/ Ziel	Träger	Kosten- rahmen	Priori- tät
8.	Festsetzung von privaten Grünflächen, geringer Versiegelungsgrad (Innerörtlicher Bebauungsplan)	IV.04	Gemeinde Pfronten	Siehe Innerörtlicher Bebauungsplan (Nr. 6)	**
9.	Installation temporärer Gestaltungsbeirat der Architektenkammer Bayern	I.01	Gemeinde Pfronten, AK Bayern	Ca. 5.000 bis 10.000€ pro Jahr	**
10.	Aufwertung und Umnutzung der Fläche nördlich Güterhalle zu attraktivem Busbahnhof und P+R Parkplätzen, barrierefreier Ausbau im öffentlichen Verkehr (Zugang zu den Zügen, zu den Bussen, zum Bahnhofsgebäude) sowie kleinteilige Maßnahmen: aktuelle Fahrplaninformationen, Wetterschutz, Sitzmöglichkeiten	II.01, II.05, III.04	Gemeinde Pfronten, Ostallgäuer Verkehrs-Gemeinschaft (OVG), Deutsche Bahn AG	Ca. 100.000 bis 500.000 €	**
11.	Aufwertung des Parkplatzes Wochenmarkt mit Kleingärten und Erweiterung der öffentlichen Parkplätze ggfs. Parkhaus als Gemeinschaftsprojekt (Krankenhaus, Gemeinde, Einzelhandelsbetrieb) und Verlagerung Kleingärten	II.01	Gemeinde Pfronten	Ca. 300.000 €	**
12.	Schaffung von Baurecht für Mischnutzung auf südlichem Teil des Lokschuppen-Grundstückes	II.01	Gemeinde Pfronten	Ca. 10.000 €	***
13.	Konzeption eines thematischen Rundweges mit Infostationen zur Mächeler-Tradition, zum Beispiel: Ausgangspunkt Bahnhofsgebäude, Grünfläche südl. Bahnhof, Vorplatz Rathaus, Eiskeller	II.03	Gemeinde Pfronten, Mächeler-Verein	Ca. 10.000 €	*
14.	Schrittweise Umsetzung der Stationen zum Mächeler-Rundweg	II.03	Gemeinde Pfronten, Mächeler-Verein	Ca. 5.000 bis 10.000€	*
15.	Einführung kommunales Leerstandsmanagement: Nachnutzung für Leerstände in Wohn- und ehemals landwirtschaftlichen Gebäuden sowie Gewerbeeinheiten, z.B. Internetpräsentation: Koordination Vermieter/Interessenten/Nutzer	II.01, II.04	Gemeinde Pfronten	Eigenleistung der Verwaltung	*
16.	Gestaltung eines Platzes zwischen Bahnhof und Falkenstein als Bahnhofsvorplatz (Querung Ladehofstraße, Neuordnung Bahnhofstraße mit Verbreiterung der Seitenräume, Versetzen der Truhe)	II.05, III.01	Gemeinde Pfronten, Straßenverkehrsbehörde Landratsamt Ostallgäu	Ca. 100.000 bis 500.000 €	**