pfronten

PFRONTEN - RIED

Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK)

IMPRESSUM

Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK)

Pfronten-Ried | Stand: 26.09.2019

Auftraggeber: Gemeinde Pfronten

Allgäuer Str. 6 - 87459 Pfronten

Telefon: 08363-69855

E-Mail: poststelle@pfronten.bayern.de

Web: rathaus.pfronten.de

Erste Bürgermeisterin Michaela Waldmann

Fördermittelgeber: Regierung von Schwaben

Dieses Projekt wird im Städtebauförderungsprogramm „Stadtumbau“ mit Mitteln des Bundes und des Freistaats Bayern gefördert.

Bearbeitung: LARS Consult - Gesellschaft für Planung und Projektentwicklung

Standort Memmingen
Bahnhofstraße 20
D-87700 Memmingen
Fon: +49 (0) 8331 4904-0
Fax: +49 (0) 8331 4904-20
info@lars-consult.de

Standort Augsburg
Döllgaststraße 12
D-86199 Augsburg
Fon: +49 (0) 821 455459-0
Fax: +49 (0) 821 455459-20
info@lars-consult.de

Monika Beltinger - Dipl.-Ing. Regierungsbaumeisterin

Elisabeth Baum - M.Sc. (FH) Stadt- und Raumplanung

Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat

Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr

VORWORT

Michaela Waldmann
Erste Bürgermeisterin der Gemeinde Pfronten

Mit dem Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept (ISEK) Pfronten-Ried bietet sich für die Gemeinde Pfronten die beinahe historische Chance, das Ortszentrum auf vielfältige Weise aufzuwerten. Obwohl und gerade in Anbetracht der 13 Ortsteile unserer Gemeinde, finden sich in Pfronten-Ried eine Vielzahl von Geschäften und Banken, Büroräumen und Praxen, Infrastruktur wie Pfarrheim, Bahnhof und Bushaltestelle sowie Gastronomie und wohnliche Nutzung aller Art. Die akribische Bestandsaufnahme und Grundlagenermittlung durch LARS Consult Memmingen war eine erste wichtige Voraussetzung, um anschließend mit den Bürgerinnen und Bürgern in eine intensive Arbeitsphase mit der Sammlung der Ideen zu gehen. Auch die Jugendlichen, Vertreter von Gewerbe und Einzelhandel, Gastronomie, Kulturschaffende brachten sich in Projektwerkstätten und Workshops ein. Dabei wurden vielfältige Vorschläge gesammelt, Prioritäten entwickelt und Maßnahmenvorschläge bewertet.

Schnell gelangten wir immer wieder zu einem der größten Anliegen aller Beteiligten – dem Verkehr. Mit Zuziehung des qualifizierten Planungsbüros VCDB aus Dresden in einer sehr frühen Phase wurden auch hier die Grundlagen recherchiert und Lösungswege aufgezeigt. Diese Phase hat uns einige Zeit gekostet, die aus meiner Sicht ausgesprochen wertvoll investiert war, um in der Formulierung von Planungszielen und der weiteren Entwicklung von Maßnahmen entscheidende Schritte weiterzukommen.

Das ISEK für Pfronten-Ried ist nun formuliert und bietet für uns die Grundlage zur weiteren Entwicklung dieses Ortsteiles in einem abgestimmten, durchgängigen „Fahrplan“. Es ist an uns, nun die Projekte und Maßnahmen in eine zeitliche Abfolge zu bringen, die der Verbesserung der Aufenthaltsqualität „im Ried“ dienen, die auf den Erhalt des städtebaulich relevanten Gesamtbildes einzahlen oder entscheidende Verbesserungen in der Infrastruktur und Sicherheit im Verkehr bringen.

Ich sage allen Beteiligten, insbesondere unseren interessierten und überaus engagierten Bürgerinnen und Bürgern, den Fachbehörden und Planern ein herzliches Dankeschön für Ihre Zeit, die Sie bis hierher zur Entwicklung in Pfronten-Ried aufgebracht haben. Bitte begleiten Sie uns weiterhin in der Realisierung der Maßnahmen – Strategien und Konzepte auf Papier können nur wirken, wenn sie verantwortungsvoll und zukunftsorientiert in leistbaren Schritten umgesetzt werden.

Ihre Michaela Waldmann

INHALTSVERZEICHNIS

A| EINFÜHRUNG 8

1 ANLASS UND AUFGABENSTELLUNG 8

1.01 HANDLUNGSANLASS

1.02 ZIELE DES BUND-LÄNDER-STÄDTEBAUFÖRDERPROGRAMMS

2 LAGE DER GEMEINDE UND DES UNTERSUCHUNGSGEBIETS 9

3 EINORDNUNG IN DIE VORGABEN DER LANDES- UND REGIONALPLANUNG 10

4 VORGEHENSWEISE 11

B| GEMEINDE PFRONTEN 12

5 GESCHICHTE 12

5.01 SIEDLUNGSGRÜNDUNG UND FRÜHE NEUZEIT

5.02 NEUERE UND NEUESTE GESCHICHTLICHE ENTWICKLUNGEN

6 BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG 15

6.01 DEMOGRAPHISCHES GEMEINDEPROFIL

6.02 DEMOGRAPHISCHER WANDEL

6.03 ALLGEMEINE BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG

7 WIRTSCHAFTS- UND BESCHÄFTIGUNGSSTRUKTUR 19

7.01 BESCHÄFTIGUNGSSTRUKTUR

7.02 TOURISMUS

8 INFRASTRUKTUR 20

8.01 VERKEHR

8.02 SOZIALE INFRASTRUKTUR

C | VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN (2002) 22

9 VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN (2002) 22

9.01 ANLASS, BESTANDSAUFNAHME UND ANALYSE

9.02 HAUPTZIELE DER SANIERUNG

9.03 EINZELMASSNAHMEN

9.04 AKTUELLER STAND DER SANIERUNGSMASSNAHMEN

D | UNTERSUCHUNGSGEBIET ORTSMITTE PFRONTEN-RIED 26

10 BAU- UND SIEDLUNGSSTRUKTUR 26

10.01 SIEDLUNGSFORM UND HISTORISCHE SIEDLUNGSSTRUKTUREN

10.02 ORTSBILD UND STÄDTEBAULICHE STRUKTUREN

10.03 BAUDENKMÄLER

10.04 NUTZUNGSSTRUKTUR

10.05 EINZELHANDEL UND GEWERBE

10.06 EIGENTUMSVERHÄLTNISSE

10.07 GEBÄUDEZUSTAND

10.08 ENTWICKLUNGSPOTENTIAL

11 INFRASTRUKTUR UND MOBILITÄT 43

11.01 VERKEHR

11.02 BARRIEREFREIHEIT

12 ÖKOLOGIE UND GRÜNORDNUNG 49

13 ZUSAMMENFASSENDE DARSTELLUNG: STÄRKEN UND SCHWÄCHEN 50

E | INTEGRIERTES HANDLUNGSKONZEPT 52

14 HANDLUNGSFELDER, ZIELE UND MASSNAHMEN 52

14.01 HANDLUNGSFELD: BAU- UND RAUMSTRUKTUR (I.)

14.02 HANDLUNGSFELD: NUTZUNG UND FUNKTION (II.)

14.03 HANDLUNGSFELD: VERKEHR (III.)

14.04 HANDLUNGSFELD: GRÜNSTRUKTUR UND FREIRAUM (IV.)

15 MASSNAHMEN-, KOSTEN- UND FINANZIERUNGSÜBERSICHT 64

16 KURZFRISTIGE MASSNAHMEN BIS 5 JAHRE 65

17 MITTELFRISTIGE MASSNAHMEN 5 BIS 10 JAHRE 69

18 LANGFRISTIGE MASSNAHMEN 10 BIS 15 JAHRE 71

19 IMPULS-MASSNAHMEN 72

19.01 UNTERSUCHUNG EINER ENTLASTUNGSSTRASSE

19.02 NEUORDNUNG BAHNHOFSAREAL

19.02 STÄRKUNG LEBENSMITTELVOLLSORTIMENTER IN ORTSMITTE

19.03 GESTALTUNG DER ALLGÄUER STRASSE

F | FAZIT 84

20 ABGRENZUNGSVORSCHLAG SANIERUNGSGEBIET 84

21 AUSBLICK 85

G | BETEILIGUNGSPROZESS 86

22 ORTSSPAZIERGANG 87

23 EXPERTENRUNDE:
EINZELHANDEL UND GEWERBE 88

24 EXPERTENRUNDE:
KULTURSCHAFFENDE UND VEREINE 89

25 JUGENDSPAZIERGANG 90

26 PLANUNGSWERKSTATT 91

27 VORSTELLUNG PLANUNGSERGEBNISSE 92

LITERATURVERZEICHNIS 98

ANHANG 99

TEIL 1 - PROTOKOLLE BETEILIGUNGSPROZESSE 99

TEIL 2 - SANIERUNGSSATZUNG 99

TEIL 3 - KARTEN 99

TEIL 4 - VERKEHRSGUTACHTEN VCDB (GESONDERTER ANHANG) 99

A| EINFÜHRUNG

1 Anlass und Aufgabenstellung

1.01 Handlungsanlass

Brachliegende beziehungsweise ungenutzte Flächen in zentraler Ortslage, geringe Aufenthaltsqualität in der Ortsmitte unter anderem durch die hohe Verkehrsbelastung, und der Verfall denkmalgeschützter und wesentlich ortsbildprägender Bausubstanzen – das sind seit Jahren grundlegende Probleme Pfronten-Rieds. Bereits im Jahr 2001 hat die Gemeinde im Rahmen der Städtebauförderung eine Vorbereitende Untersuchung für eine städtebauliche Sanierung in der Gemeinde Pfronten in Auftrag gegeben. Ersichtlich wurde, dass insbesondere in Pfronten-Ried, im Bereich Allgäuer Straße mit Bahnhofsareal ein dringender Handlungsbedarf besteht.

Seit dieser ersten Untersuchung haben sich infolge des zunehmenden Verkehrsaufkommens die Probleme in der „Zentrumslage“ verschärft (Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr). Zudem führten die Sparmaßnahmen der Deutschen Bahn im Bahnhofsareal des Ortes zu einer maßgeblichen Verschlechterung der städtebaulichen Substanz und deren Funktionsfähigkeit.

Die Gemeinde Pfronten hat das Bahnhofsgebäude mit allen Nebenanlagen (Güterhalle, Lokschuppen, Kiosk) erworben. Mit dem Eigentümerwechsel mehrerer Gebäude im Bahnhofsareal sind beste Voraussetzungen für eine zielgerichtete, städtebauliche Entwicklung der Ortsmitte Pfronten-Ried geschaffenworden, welche das Bahnhofsumfeld und die Allgäuer Straße in eine Gesamtkonzeption einbindet. Zentrale Aufgaben bezüglich einer qualitativen Aufwertung der Ortsmitte sind dabei insbesondere die folgenden Themenfelder:

- Ordnung des fließenden und ruhenden Verkehrs
- Belebung der Leerstände im Bahnhofsumfeld
- Einbindung des Bahnhofareals in die Ortsmitte
- Schaffung einer neuen, attraktiven Mitte als zentraler „Marktplatz“ in Pfronten-Ried

Im Rahmen der Attraktivitätssteigerung sind im Sinne einer nachhaltigen Dorfentwicklung städtebauliche und verkehrsbezogene Belange, aber ebenso soziale und regionalwirtschaftliche Themen Teil dieser Gesamtkonzeption.

1.02 Ziele des Bund-Länder-Städtebauförderprogramms

Die Probleme in Pfronten sind nicht untypisch für gewachsene Ortschaften, denn grundsätzlich sind sie das Ergebnis von Anpassungsschwierigkeiten mit einer Vielzahl von neuen Entwicklungen in den letzten fünf Jahrzehnten. Zunehmende Mobilität und das damit einhergehende steigende Verkehrsaufkommen, der demographische Wandel und die sich verändernden Wirtschaftsstrukturen - das sind nur Beispiele von Entwicklungen, die grundlegenden Einfluss auf städtebauliche Strukturen und Funktionsverflechtungen in Orten haben.

Damit Gemeinden diesen Herausforderungen mit sozialen, ökologischen und wirtschaftlichen Modernisierungsmaßnahmen begegnen können, wurde das Städtebauförderungsprogramm des Bundes und der Länder ins Leben gerufen. Ziele des Programmes sind:

- Herstellung von nachhaltigen städtebaulichen Strukturen in von erheblichen städtebaulichen Funktionsverlusten betroffenen Gebieten
- Behebung von sozialen Missständen
- Stärkung von Innenstädten und Ortsmitten
- Stärkung von kleineren und mittleren Städten und Gemeinden im ländlichen Raum, in ihrer Funktion als Ankerpunkte der Daseinsvorsorge

Im Rahmen dieser Ziele unterstützt der Bund die Länder über mehrere verschiedene Programme, deren Ausrichtung und Handlungsschwerpunkte sich jeweils etwas unterscheiden. Pfronten ist Teil des Bund-Länder Städtebauförderungsprogrammes „Stadtumbau“, mithilfe dessen die Attraktivitätssteigerung der Ortsmitte Pfronten-Ried umgesetzt werden soll. Leitgedanke des Programms „Stadtumbau“ ist es, Städte und Gemeinden in den alten Bundesländern bei der Bewältigung des demografischen und wirtschaftlichen Strukturwandels fachlich und finanziell zu unterstützen. Auf Grundlage eines Städtebaulichen Entwicklungskonzepts sollen hierbei nachhaltige, städtebauliche Strukturen geschaffen werden (Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit).

2 Lage der Gemeinde und des Untersuchungsgebiets

Die Gemeinde Pfronten erstreckt sich über eine Fläche von ca. 6.230 ha und liegt im südwestlichen Teil des bayerisch-schwäbischen Landkreises Ostallgäu. Die Gemeinde liegt am Nordrand der Tannheimer Berge zwischen 840 bis 950 Meter über NHN und lässt sich naturräumlich dem Vilser Gebirge zuordnen. Wegen seiner Lage am Fuße der Allgäuer Alpen ist Pfronten ein beliebtes Tourismusziel und Ausgangspunkt für zahlreiche Wanderungen.

Die Gemeinde liegt im sogenannten „Pfrontener Tal“ und wird im Süden durch die Vils, einem Nebenfluss des Lechs, räumlich begrenzt. Kennzeichnend für die Lage Pfrontens ist prinzipiell auch die Nähe zu der Österreichischen Grenze. Denn neben den deutschen Gemeinden Füssen, Eisenberg und Nesselwang grenzt Pfronten administrativ an die Tiroler Gemeinden Vils, Grän, Tannheim, Schattwald, Zöblen, Nesselwängle und Jungholz an.

Der Ortsteil Pfronten-Ried, in welchem sich das Untersuchungsgebiet befindet, ist die größte von 13 Ortschaften der Gemeinde Pfronten und bildet das funktionale Zentrum der Kommune. Das Untersuchungsgebiet wurde im Rahmen der Erarbeitung des vorliegenden Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes verändert: Nach der Bestandsaufnahme wurde der Geltungsbereich im südlichen Bereich vergrößert, sodass neben dem Rathaus und dem Bauhof auch das Haus des Gastes, als wesentliche Elemente der Ortsmitte, in die Überlegungen miteinbezogen werden konnten. Zudem konnte das Grundstück mit der Flurstücksnummer 3584/10 kurzfristig von der Gemeinde erworben werden. Der gesamte Betrachtungsraum (siehe Abbildung rechts) umfasst somit eine Fläche von rund 13,8 Hektar.

Lageplan Untersuchungsgebiet ISEK Pfronten-Ried, ohne Maßstab

3 Einordnung in die Vorgaben der Landes- und Regionalplanung

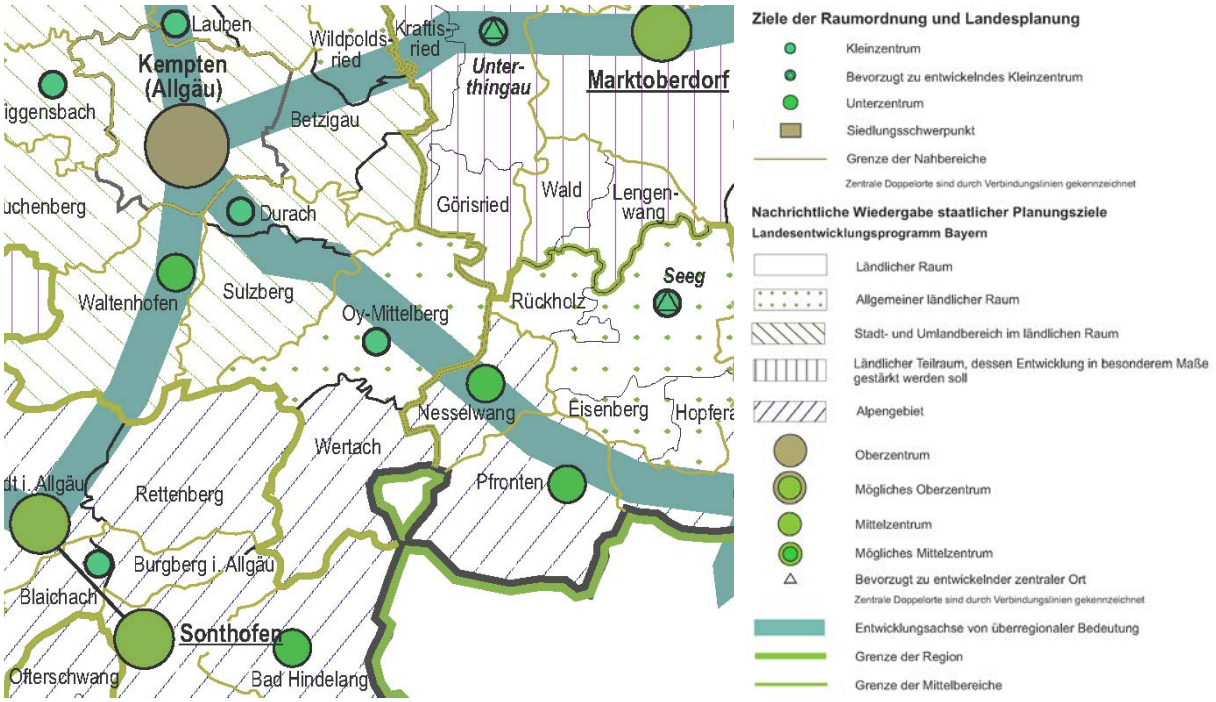
Im bayerischen Landesentwicklungsprogramm (2013) und im Regionalplan Allgäu (2006) werden unterschiedliche Strukturräume definiert, sowie planerische Zielvereinbarungen und Grundsätze für Entwicklungsprozesse in der Region beschrieben. Wichtig ist, dass die Ziele und Maßnahmen des Städtebauförderungsprogrammes in Pfronten diesen Rahmenvorgaben entsprechen.

Generell beschreibt das Landesentwicklungsprogramm (LEP) die Region als „Allgemeinen ländlichen Raum“. Für einen im LEP so bezeichneten Teilbereich gilt, dass seine Funktion als eigenständiger Lebens- und Arbeitsraum nachhaltig gesichert und weiterentwickelt werden soll.

Im Regionalplan Allgäu wird der Ort Pfronten selbst anschließend als „Unterzentrum“ definiert. Durch die beiden Staatsstraßen (ST) 2520 und 2521 ist der Ort verkehrstechnisch sehr gut an die BAB 7 angeschlossen. Die Gemeinde kann deshalb in das Einzugsgebiet der überregional bedeutenden Entwicklungsachse Ulm (90km) – Kempten (30km) – Füssen (12km) eingeordnet werden. Entwicklungsachsen sind im Allgemeinen durch eine dichte Folge von Siedlungen mit entsprechender Bündelung von Verkehr und Versorgungsinfrastruktur gekennzeichnet.

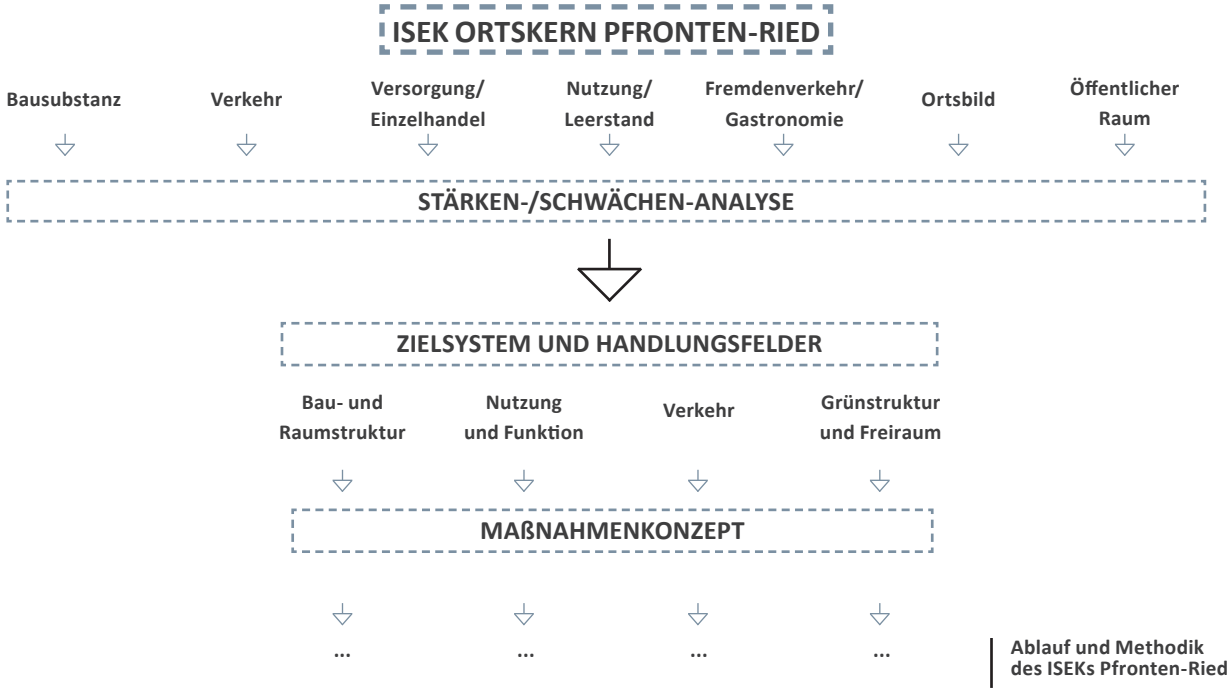
Der Regionalplan gibt zudem auch spezifische Ziele für die Region im Bereich Siedlungswesen und Verkehr vor. Hierbei gilt für das Siedlungswesen, dass „dem Erhalt und der weiteren Entwicklung der gewachsenen Siedlungsstruktur der Region […] entsprechend der Bedürfnisse von Bevölkerung und Wirtschaft Rechnung zu tragen [ist]“ (B V Siedlungswesen – Grundsatz 1.1). Wichtig ist dabei, dass „die Städte und Dörfer […] in allen Teilen der Region in ihrer Funktion, Struktur und Gestalt erhalten, und – wo erforderlich – erneuert und weiterentwickelt werden [sollen]“ (B V Siedlungswesen – Ziel 1.7).

Neben einer funktionellen und städtebaulichen Weiterentwicklung der Siedlungsstruktur in der Ortsmitte ist in Pfronten auch eine Neuordnung des fließenden und ruhenden Verkehrs wichtig. Hierbei gibt der Regionalplan im Bereich der technischen Infrastruktur explizit vor, dass „zur Entlastung der Versorgungs- und Siedlungskerne der zentralen Orte […] Pfronten und Nesselwang und zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse“ der Neubau der Ortsumfahrungen (ST 2520) von Nesselwang und Pfronten durchgeführt werden soll (B IV Technische Infrastruktur – Ziel 1.2.3).



Ausschnitt aus dem Regionalplan Allgäu, ohne Maßstab

4 Vorgehensweise



Ablauf und Methodik des ISEKs Pfronten-Ried

Das ISEK ist ein Planungsinstrument, anhand dessen Lösungsansätze für eine Attraktivitätssteigerung der Ortsmitte in Pfronten erarbeitet werden. Ziel ist es, ein zukunftsfähiges Instrument zu schaffen, das eine nachhaltige, städtebauliche Entwicklung in Pfronten herausbildet, einleitet und steuert.

Das gegenständliche Entwicklungskonzept fasst die Analyse des Untersuchungsraumes, sowie Konzeptansätze für eine Weiterentwicklung zusammen. Hierbei ist die Grundlage für die Entwicklung des Leitkonzepts die Analyse der Ausgangssituation auf Basis einer Stärken-Schwächen-Analyse. In Form eines Orts- und Jugendspaziergangs sowie zwei Expertenrunden mit Einzelhandel und Gewerbe sowie Kulturschaffenden und Vereinen wurden neben der eigenen Bestandsaufnahme im Rahmen einer Bürgerbeteiligung wichtige Informationen zur aktuellen Situation der Ortsmitte gesammelt und zudem ein „Stimmungsbild“ in Bezug auf die Ortskernentwicklung eingeholt. Zudem konnte für die Bewertung beziehungsweise Stärken-Schwächen-Analyse auf extern gefertigte Verkehrs- und Tourismusuntersuchungen aus dem Jahr 2017 zurückgegriffen werden. Anschließend erfolgte die Erarbeitung eines Zielsystems mit Handlungsfeldern, wobei anhand einer Planungswerkstatt gemeinsam mit interessierten Bürgern Ziele und Maßnahmen in den verschiedenen Handlungsfeldern offen diskutiert wurden. Bevor das gesamte ISEK dem Gemeinderat vorgestellt wurde, wurden die Bürger über die Ergebnisse informiert und hatten erneut Gelegenheit, Anregungen einzubringen.

B| GEMEINDE PFRONTEN

5 Geschichte

5.01 Siedlungsgründung und frühe Neuzeit

Die historischen Wurzeln der Gemeinde Pfronten gehen den Quellen zufolge auf die Zeit des Hochmittelalterlichen Landesausbaus im 11. Jahrhundert zurück. Im frühen Hochmittelalter erlebte das Gebiet des heutigen Deutschlands eine lange Periode wirtschaftlichen Aufschwungs. Kennzeichen dieser Aufschwungsphase sind ein extremes Bevölkerungswachstum, intensive Rodungstätigkeit sowie umfangreicher Landesausbau. Nicht verwunderlich ist daher, dass auch der Ursprung der Gemeinde Pfronten in diese Zeit datiert wird – denn es wird vermutet, dass mit zunehmender Rodung des Pfrontener Talraumes zahlreiche neue Rodungsteilgebiete entstanden sind, welche heute die Ortsteile Pfrontens darstellen.

Die Allgäuer Straße in Pfronten um 1900

Kolorierter Stich des Landschaftsmalers Engelbert Geisenhof - Das Pfrontener Tal um 1850

Der Name „Pfronten“ ist daher möglicherweise auf das althochdeutsche Wort für „Rodung“ (phruonta) zurückzuführen (Gemeinde Pfronten).

Da der landwirtschaftliche Ertrag in Pfronten latent spärlich blieb, gewannen seit Ende des Mittelalters zunehmend weitere Beschäftigungsbereiche an Bedeutung. So entwickelte sich Pfronten zu einem Warenumschlagsplatz, denn den durchfahrenden Handel belastete kein Marktrecht. Ein großer Teil der Bewohner Pfrontens betätigte sich seitdem hauptberuflich im Frachthandel. Mit dem Aufschwung des Handwerks, Gewerbe und insbesondere Fuhrwesens erfolgte im 13. Jahrhundert eine starke Besiedelung des Talraumes. Das Ortsbild der Gemeinde wurde seitdem aufgrund seiner wichtigen Rolle als Umschlagsplatz von Waren auf der Route nach Venedig durch Lagerspeicher, Bierbrauereien und Weinwirtschaften geprägt (MAHO Werkzeugmaschinenbau Babel u. Co.1986, S. 26).

Größere Bedeutung erlangte neben dem Frachthandel außerdem das Handwerk. So brachte Pfronten hervorragende Meister in Handwerk und Kunstgewerbe hervor, welche beispielsweise als Schmiede, Gürtler und Uhrenmacher für den Fernhandel arbeiteten. Grundlage dafür war die Zunftfreiheit in der Gemeinde. Denn diese erlaubte, dass ein größeres Maß an Eigeninitiative bei der Berufswahl möglich wurde. So konnten sich vielseitige handwerkliche „Geschicklichkeiten“ einzelner Handwerker entwickeln.

Eröffnung des Bahnhofs Pfronten-Ried 1895

5.02 Neuere und neueste geschichtliche Entwicklungen

Mit der zunehmenden Industrialisierung im 19. Jahrhundert fasste insbesondere das feinmechanische Großgewerbe Fuß im Pfrontener Tal und prägt damit das Wirtschaftsleben der Gemeinde nachhaltig. Denn bis heute ist die innovative Industrie und Feinmechanik eine wichtige wirtschaftliche Stütze der Gemeinde (Gemeinde Pfronten 2017). Aufgrund dieser Herausbildung zahlreicher innovativer Handwerksbetriebe gilt Pfronten auch als die Wiege des für das Allgäu bekannten „Handwerk- und Erfindergeistes“: dem Mächlertum.

Von großer Bedeutung für die positive Entwicklung der Gemeinde in der Industrie, Gewerbe und Handel ist der Bau der Bahnlinie von Kempten nach Pfronten im 19. Jahrhundert, welche im Jahr 1895 eröffnet wurde. Ein entscheidender Schritt zur Steigerung der Mobilität für die Pfrontener Bevölkerung. Extrem wichtig war dies ebenfalls für die wirtschaftliche Entwicklung der Region, denn zum einen konnte der Warenaustausch mit Handelspartnern seitdem zu wesentlich günstigeren Bedingungen betrieben werden. Zum anderen hat die Bahnlinie für den aufblühenden Fremdenverkehr Impulse gesetzt. Dank der Bahn und des Wirtschaftsaufschwungs im 20. Jahrhundert wurde der breiten Mittelschicht das Reisen zu erschwinglichen Preisen möglich. Pfronten, am Fuße der Alpen gelegen, wurde vor dem Hintergrund der damals zunehmenden „Romantisierung der Alpen“ ein attraktives Reiseziel für Ruhe und Erholung.

Mit dem zunehmenden Bedeutungsverlust der Landwirtschaft im 19. Jahrhundert nimmt in Pfronten auch die existentielle Gefahr einer Überbevölkerung ab. Und so steigt die Bevölkerungszahl aufgrund der positiven gewerblichen und industriellen Entwicklung im 19. und 20. Jahrhundert deutlich. Die nachfolgenden Karten zeigen den Umfang der Bautätigkeit in Pfronten-Ried seit 1830, welcher fraglos in Zusammenhang mit dem großen Bevölkerungswachstum der Gemeinde steht.

Diese rasante Bevölkerungsentwicklung in diesem Zeitraum geht einher mit sich rapide verändernden wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen. Wie in anderen Gemeinden auch, zeigt sich dieser Wandel deutlich in der Erfassung von Flächennutzungsanteilen, auch in den vergan-

Historische Karte um 1836 (linkes Bild) und Topographische Karte heute (rechtes Bild), ohne Maßstab

genen 20 Jahren. Denn wie zu erwarten, ist in den letzten Jahren in Pfronten ein deutlicher Anstieg der Siedlungs- und Verkehrsfläche festzustellen. Neuere Baugebietsausweisungen haben dabei im „Ried“ insbesondere am Ortsteilrand stattgefunden.

6 Bevölkerungsentwicklung

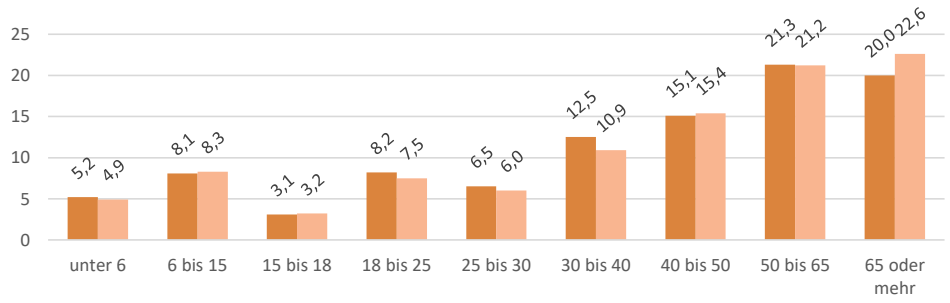
6.01 Demographisches Gemeindeprofil

Als funktionales Zentrum der Gemeinde Pfronten ist vor dem Hintergrund des demographischen Wandels für die Ortsentwicklung im Ortsteiles Pfronten-Ried prinzipiell die Bevölkerungsentwicklung der Gemeinde interessant. Gegenwärtig leben in der Gemeinde rund 8 211 Bürger (Stand: 31.12.2015), wobei mit 128 Bewohnern pro km² die Einwohnerdichte in der Gemeinde etwas über dem Durchschnitt des Ostallgäus liegt (96 Einwohner/km²). In dem Untersuchungsgebiet Pfronten-Ried selbst, welches den größten Ortsteil und das Zentrum der Kommune darstellen, wohnen aktuell nach Angaben der Gemeinde rund 1 700 Einwohner.

Die Altersstruktur der in Pfronten lebenden Bevölkerung weicht wenig von den nach bayerischem Durchschnitt zu erwartenden Werten ab. Große Bedeutung kommt sowohl bayernweit also auch innerhalb der untersuchten Gemeinde zunehmend den über 50-Jährigen zu. Der Bevölkerungsanteil der über 65-Jähriger ist allerdings in Pfronten (knapp 23%) etwas höher als im Bayerischen (20,0%) oder Landkreis-Vergleich (20,5%). Rentner sind somit für Pfronten eine bedeutende Altersgruppe, was darauf zurückzuführen ist, dass die attraktive Lage Pfrontens am Rande der Alpen und eine gute medizinische Infrastruktur gute Argumente für einen Rückzugsort im Alter bilden.

Nicht verwunderlich ist daher auch, dass das Durchschnittsalter der Gemeinde etwas über dem Kreisdurchschnitt liegt: So liegt das arithmetische Mittel der in Pfronten lebenden Bevölkerung 2014 bei 44,7 Jahren, das Durchschnittalter im Ostallgäu dagegen bei 43,6 Jahren.

Bevölkerungsanteile nach Altersgruppen in Prozent



6.02 Demographischer Wandel

Ein Thema mit dem sich ländliche Gemeinden seit einigen Jahren intensiv beschäftigen müssen, ist der demographische Wandel. Der hohe Anteil von über 50-Jährigen in Pfronten deutet darauf hin, dass auch in Pfronten eine zunehmende Veralterung der Bevölkerung zu verzeichnen ist.

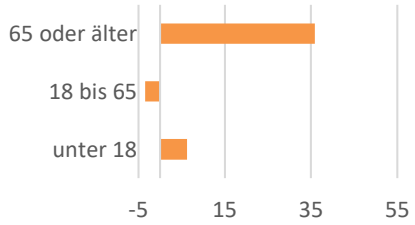
Ein gutes Maß zur Beschreibung der demographischen Alterung ist das sogenannte Billeter-Maß (J), dass sich nach der folgenden Formel berechnet:

$$J = \frac{\text{Personen (O bis unter 15 J.) in \% - Personen (50 J. und älter) in \%}}{\text{Personen (15 bis unter 50. J.) in \%}}$$

Das Maß betrachtet die „vorreproduktiven“ (Alter 0 bis unter 15 Jahre), die „reproduktiven“ (Alter 15 bis unter 50 Jahren) und die „nachreproduktiven“ (Alter über 50) Altersstufen einer Bevölkerung. Damit kann die derzeitige Altersstruktur in einem Ort oder Teilort auf ihre zukünftigen Entwicklungsmöglichkeiten dargestellt werden.

Im Ergebnis wird die demographische Alterung durch eine Bewegung der J-Werte dargestellt. „J“ nimmt negative Werte an, wenn der Anteil der über 50-Jährigen größer ist, als der Anteil der Kinder (unter 15-Jährige). Je größer der negative Wert von „J“, desto stärker ist die Alterung zu erwarten.

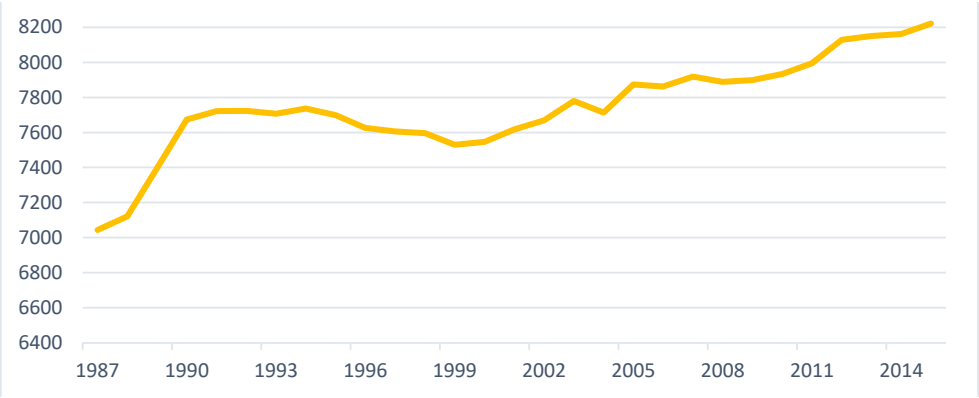
Bevölkerungsveränderung 2014 bis 2034 in Prozent



Der grobe Mittelwert für ländliche Gemeinden im Süden Bayerns liegt nach bisherigen Erfahrungen bei etwa -0,5 bis -0,7. Werte ab -0,5 weisen auf eine deutliche Tendenz zur Überalterung hin, der seitens der Gemeinde unbedingt entgegengewirkt werden sollte. Als beliebter Rückzugsort im Alter wurde in Pfronten selbst vom Bayerischen Landesamt für Statistik im Jahr 2014 ein Billeter-Maß J von -0,7 bestimmt. Wenig erstaunlich ist daher auch, dass in Pfronten für die über 65-Jährigen bis zum Jahr 2034 ein Wachstum von über 30 Prozent gegenüber 2014 prognostiziert wird.

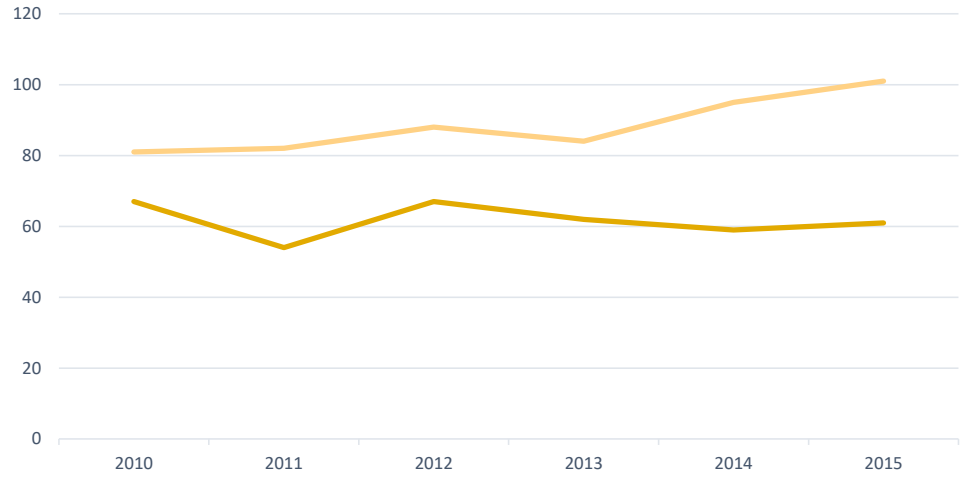
6.03 Allgemeine Bevölkerungsentwicklung

Eine Betrachtung der Bevölkerungszahlen in der Zeitreihe zeigt, dass die Gemeinde seit 1999 ein deutliches Bevölkerungswachstum verzeichnet. Im Vergleich zur Volkszählung aus dem Jahr 1987 ist die Einwohnerzahl in der Ortschaft insgesamt um rund 15,6 Prozent gestiegen.

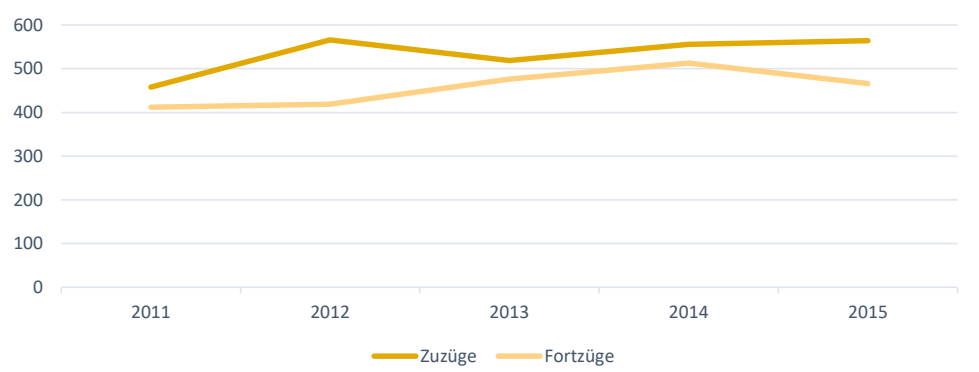


Bevölkerungsentwicklung in Pfronten von 1987 bis 2014

Sinnvoll scheint vor diesem Hintergrund eine Betrachtung der natürlichen Bevölkerungsentwicklung und der Wanderungsprozesse in der Gemeinde in den letzten Jahren. Prinzipiell ist dabei festzuhalten, dass die Anzahl der Sterbefälle wie in vielen Teilen Deutschlands auch in Pfronten über der der Geburtenrate liegt. Die dennoch positive Bevölkerungsentwicklung ergibt sich demnach aus dem relativ hohen Wanderungssaldo in Pfronten.



Natürliche Bevölkerungsentwicklung in Pfronten 2010 bis 2015



Wanderungsbewegung über die Gemeindegrenzen Pfrontens 2011 bis 2015

Hierbei lassen sich je nach Altersgruppe Familienwanderung, Bildungswanderung, Wanderung zu Beginn der zweiten Lebenshälfte und Alterswanderung unterscheiden. Besonders ausgeprägt zeigen sich in Pfronten in den Jahren 2013 bis 2015 die zwei erst genannten Wanderungsformen:

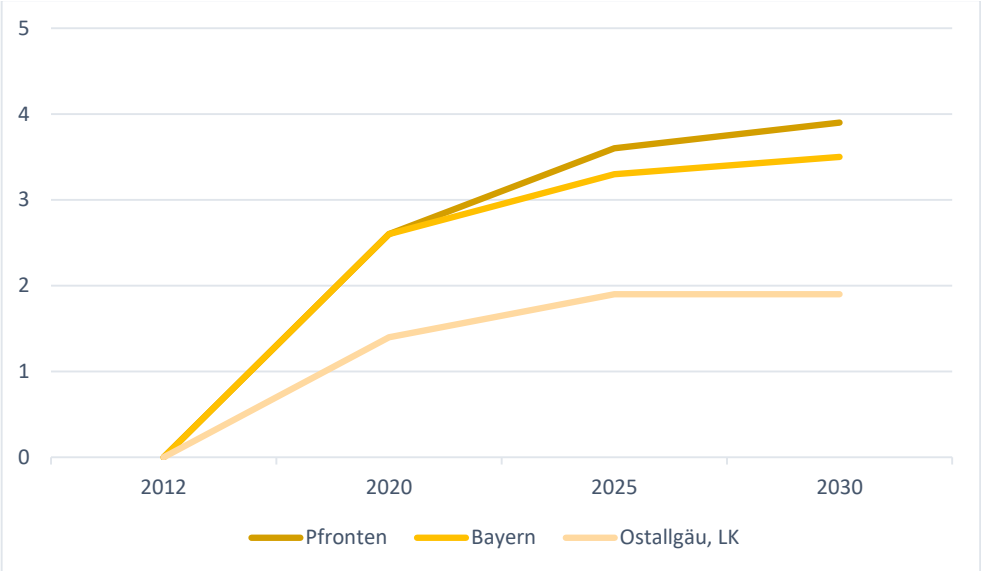
- „Familienwanderung“ (unter 18 und 30 bis 49-Jährige)

Seit 2012 lassen sich jedes Jahr stabil über zehn Zugezogene je 1000 Einwohner zählen. Das ist ein deutlicher Sprung gegenüber den Werten vor 2011. Die Attraktivität des Ortes für Familien scheint daher in den letzten Jahren deutlich zugenommen haben.

- „Bildungswanderung“ beziehungsweise Zuwanderung junger Menschen aus dem Ausland (18 bis 24-jährige)

In Pfronten sind für die Altersgruppe bis 2012 durchgehend negativen Zahlen in der Wanderungsstatistik verzeichnet. In den Jahren 2014 und 2015 nehmen die Zahlen jedoch sprungartig zu: 2014 sind 7,7 Personen je 1000 Einwohner neu hinzugezogen, 2015 schon 12,2 Personen. Nach Angaben der Bertelsmann Stiftung 2017 muss jedoch beachtet werden, dass die bekannten Entwicklungsdynamiken besonders innerhalb dieser (traditionell als „Bildungswanderung“ kategorisierten) Gruppe in jüngster Vergangenheit durch hohe Zuwanderungszahlen über deutsche Bundegrenzen hinaus stark überlagert werden. So lässt sich auch an der Wanderungsstatistik des Landkreises Ostallgäu erkennen, dass diese Zahlen in Zusammenhang mit dem in Deutschland ankommenden Flüchtlingsstrom zu deuten sind. Denn zwischen 2013 und 2015 erhöhte sich im Landkreis in der Altersgruppe 18 bis 25-Jähriger das Wanderungssaldo von Zu- und Wegzügen nach Pfronten über die deutschen Bundesgrenzen hinaus von 131 auf insgesamt 482 Personen.

Auf Basis der Entwicklungswerte der letzten Jahre geht das Bayerischen Landesamtes für Statistik auch weiter von einem deutlichen Bevölkerungswachstum bis zum Jahr 2034 aus. So wurde im Rahmen des 2011 ausgeführten Zensus zwischen 2012 und 2030 für Pfronten ein Bevölkerungswachstum von rund 3,9 Prozent prognostiziert. Das sind vergleichsweise hohe Wachstumsprognosen in Anbetracht dessen, dass für das Ostallgäu insgesamt eine Zunahme von 1,9 Prozent erwartet wird.

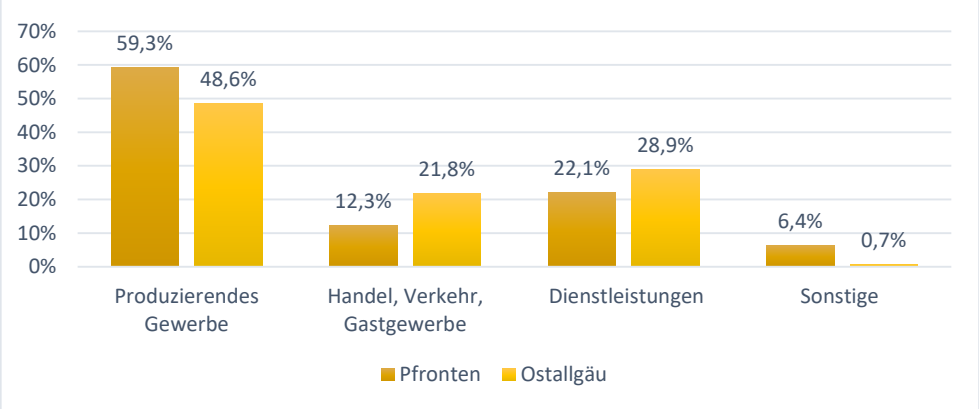


Relative Bevölkerungsentwicklung in der statistischen Vorausberechnung 2012-2030

7 Wirtschafts- und Beschäftigungsstruktur

7.01 Beschäftigungsstruktur

Traditionell nimmt in Pfronten Handel und Gewerbe einen wirtschaftlich großen Stellwert ein. Auch heute noch wird das bei einem Blick auf die Beschäftigungsstatistik der Gemeinde deutlich, denn fast 60 Prozent der in der Kommune Beschäftigten verrichten ihre Arbeit im produzierenden Gewerbe.



Beschäftigungsanteile nach Wirtschaftsbereichen 2015 in Prozent

Als im Regionalplan klassifiziertes Unterzentrum ist Pfronten innerhalb des näheren Umkreises von größerer Bedeutung, denn der Ort stellt alle Einrichtungen, welche für eine Grundversorgung notwendig sind. Dazu gehören beispielsweise Apotheke, Bank, Supermarkt, Tankstelle oder aber auch die Möglichkeit zur ärztlichen Betreuung. Pfronten-Ried, in welchem der Untersuchungsbereich liegt, ist funktionales Zentrum der 13 zu Pfronten gehörenden Ortschaften und beherbergt damit den Großteil der Einzelhandel- und Versorgungseinrichtungen.

Ein Einzelhandelsgutachten aus dem Jahr 2002 betont, dass Pfronten, gemessen an seiner Einwohnerzahl, eine überdurchschnittliche große Einzelhandelsausstattung vorweist. Die Notwendigkeit wird wesentlich auf die hohen Touristenzahlen im Ort zurückgeführt, denn die Studie ermittelte, dass zum damaligen Zeitpunkt rund 81,6 Millionen Deutsche Mark Umsatz im Einzelhandel allein durch Fremdenverkehrsgäste erzielt wurden. Etwa 38 Prozent der Einzelhandelsumsätze werden damit mit Ausflüglern und Übernachtungsgästen eingenommen. Seit 2002 sind die jährlichen Gästeankünfte deutlich gestiegen, der Fremdenverkehr dürfte somit heute noch einen entscheidenden Faktor für den Einzelhandel darstellen.

Das Angebot an zentralen Versorgungseinrichtungen sowie Arbeitsplatzangebot im produzierenden Gewerbe trägt außerdem grundlegend dazu bei, dass Pfronten seit Jahren einen positiven Pendlersaldo verzeichnet. So wohnten im Jahr 2015 rund 57 Prozent der in Pfronten Sozialversicherungsbeschäftigten (SvB) außerhalb der Gemeinde und mussten für ihre Arbeitsstelle nach Pfronten pendeln. Für die in Pfronten lebende Bevölkerung gilt jedoch, dass in etwa jeder zweite für seine Arbeit auspendelt (Bertelsmann Stiftung 2017).

7.02 Tourismus

Die Gemeinde Pfronten bezeichnet sich als „Luftkurort“ und „Europäisches Wanderdorf“ und überzeugt mit seinen vielfältigen und hochwertigen Aktiv- und Entspannungsangeboten, die durch die guten Voraussetzungen des bestehenden Umfelds als Natur- und Kulturlandschaft begründet sind. Der Tourismus spielt in Pfronten eine entscheidende Rolle und ist mit unterschiedlichen Freizeitaktivitäten, wie zum Beispiel Alpenbad (Hallen- und Freibad), Skizentrum Steinach, Breitenbergbahn, Skigebiet, zahlreiche Wanderwege, Fahrradstrecken, Eisstadion und vieles mehr, ausgestattet. Für das Jahr 2017 wurden von der kommunalen Tourismusstatistik rund 122 432 Gäste und rund 592 540 Übernachtungen verzeichnet – mit einer Gästebettanzahl von rund 4 500.

Die einzelnen Tourismus-Anbieter besitzen eine gute Vernetzung untereinander, was sich auch an der Mächeler-Lust Dinge zu entwickeln zeigt. Im Jahr 2017 wurde das Tourismusleitbild Pfronten 2017+ aufgestellt (inventschmidt, 2017, Klagenfurt am Wörthersee), welches unter anderem die bisherigen Angebote und die Weiterentwicklung des Tourismusmanagements untersucht, sowie eine neue Pionierphase im Tourismus setzen möchte. In diesem Konzept heißt es unter anderem, dass Pfronten die Sicherung der Alpwirtschaft und Bergwiesen fortsetzen und diese in die Entwicklungsstrategien des Tourismus integrieren sollte. Die Pfrontener zielen darauf ab, Gäste von Stuttgart bis Nordrhein-Westfalen wiederholt in den Ort zu bringen, sei es als „Midweeker“, „Weekender“ oder Wochengast. Das erfordert jedoch die Neuentwicklung von Erlebnisleistungen. Auch das Haus des Gastes soll als vernetztes Dienstleistungscenter umgestaltet werden und Standort für alle touristischen Fragen bleiben. Dabei spielt auch die Mobilität zusehends eine Rolle, auch in Pfronten, denn Buchungen der unterschiedlichsten Reiseanlässe sollen mobil abwickelbar sein.

8 Infrastruktur

8.01 Verkehr

Als ehemalig wichtiger Umschlagsplatz für Waren auf der Route nach Venedig nimmt die Nord-Süd verlaufende Verkehrsachse in Pfronten noch heute einen wichtigen Stellenwert ein. Als Staatsstraße (ST) 2520 fällt sie inzwischen in die Zuständigkeit des Landes Bayern. Eine wichtige und viel befahrene Verkehrsachse im Ort ist die Meilinger Straße (OAL 2). Diese führt in Richtung Osten, kreuzt die ST 2521 und trifft hinter Eisenberg auf die ST 2008. Da in Pfronten selbst kein zentraler Markplatz besteht, wirken die beiden viel befahrenen Verkehrsachsen dominant ortsbildprägend. Der Durchgangsverkehr stellt ein zentrales Thema für eine Attraktivitätssteigerung der Ortsmitte in Pfronten dar, ein Problem, das sich in den letzten Jahren weiter verschärft hat. Verkehrsmessungen

Überregionale Verkehrsachsen Pfronten, ohne Maßstab

der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr aus den Jahren 2005 und 2010 zeigen, dass die Verkehrsbelastung insbesondere durch Kraftfahrzeugverkehr in den letzten Jahren deutlich gestiegen ist. Mit rund 12 727 Kraftfahrzeugen (KFZ) im täglichen Durchschnitt im Jahr 2010 wurde gegenüber 2005 eine Steigerung der Belastung um rund 2 214 KFZ festgestellt. Die hohe Verkehrsbelastung wurde ebenfalls durch Erhebungen im Jahr 2018 bestätigt, die das Planungsbüro VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH aufgenommen hat (siehe Verkehrsuntersuchung Pfronten-Ried Abschlussbericht Juli 2019).

Pfronten ist gut an seine Umgebung per Bus und Bahn angebunden. Die Eisenbahn (DB-Linie 973) hält an drei Bahnhöfen: Pfronten-Ried, Pfronten-Steinach und Pfronten-Weißbach. Somit bietet sie guten Anschluss an Kempten im Allgäu sowie Reutte in Tirol. Der Bahnhof Pfronten-Ried ist zudem zentraler Umsteigepunk für Regionalbuslinien (Linien 56, 63, 71) und Ortsbusse (Linien 711, 712). Die 13 Ortsteile der Gemeinde sind gut verbunden und im Sommer existiert seit 2012 über den sogenannten „Tälerbus“ für Wanderfreudige eine Anbindung in das Tannheimer Tal in Tirol.

8.02 Soziale Infrastruktur

Gesundheitsinfrastruktur

Aufgrund des gesunden, subalpinen Heilklimas und geringen Pollenflugs trägt Pfronten das Gütesiegel als Luftkurort. Die Themen „Gesundheit“ und „Erholung“ und der damit verbundene sogenannte „Gesundheitstourismus“ sind deshalb wesentliche Vermarktungsschwerpunkte der Gemeinde. In Pfronten gibt es deshalb drei Kliniken. Zwei der Krankenhäuser haben zudem eigene Rehabilitationskliniken angelagert. Die Gemeinde hat ein mit dem CURANUM Seniorenpflegezentrum St. Vinzenz ein Seniorenheim für rund 80 Bewohner.

Bildung

Drei Kindergärten stellen 300 Betreuungsplätze bereit, für Unterdreijährige stehen 39 Krippenplätze in Weißbach zur Verfügung. Kinder ab sechs Jahren gehen in Pfronten-Heitlern zur Grundschule. Ab der fünften Jahrgangsstufe gibt es zudem eine Mittelschule des Ortsverbandes der Kommunen Pfronten, Nesselwang und Rückholz in einem eigenen Schulgebäude. Im 15 Kilometer entfernten Füssen liegt das Gymnasium, welches einen naturwissenschaftlich-technischen und einen wirtschafts- beziehungsweise sozialwissenschaftlichen Zweig anbietet.

Vereinsleben und Veranstaltungen

Insgesamt 78 Vereine listet die Internetplattform der Gemeinde Pfronten im Jahr 2017. Eine große Vielfalt für einen Ort mit rund 8 000 Einwohnern. Geboten werden Angebote für alle Altersgruppen, in denen die Pfrontener in verschiedensten Angelegenheiten aktiv werden können, sei es Sport, politisches oder soziales Engagement, Musik, Brauchtum und beispielsweise Nachbarschaftshilfe. Im Sommer wie Winter finden für Einheimische und Touristen außerdem zahlreiche Veranstaltungen statt. Über neueste Geschehnisse und Veranstaltungen informiert die Gemeinde über ihre Website und über das viermal im Jahr erscheinende Mitteilungsblatt Pfronten Mosaik. Ein wichtiger Treffpunkt für beispielsweise musikalische Veranstaltungen oder Feste ist der sogenannte Eiskeller im Pfrontener Heimathaus, welcher Platz für rund 60 Gäste bietet. Von Vereinen und Privatpersonen angemietet werden kann außerdem der etwas größere Saal und Clubraum des Pfarrheims St. Nikolaus.

C | VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN (2002)

9 Vorbereitende Untersuchungen (2002)

9.01 Anlass, Bestandsaufnahme und Analyse

Anlass der Vorbereitenden Untersuchungen im Jahr 2002 war der Strukturwandel im Gewerbe, Tourismus, der Landwirtschaft sowie der Neuordnung des großräumigen Verkehrs. Dies zeigte sich durch brachliegende Flächen in zentraler Ortslage, Leerstand und Verfall denkmalgeschützter und ortsbildender Bausubstanz sowie in einer angespannten innerörtlichen Verkehrslage und Umstrukturierungsprozessen im Hauptort von Pfronten. Angesichts dieser Problemlagen hat die Gemeinde Pfronten beschlossen, die vorhandenen Herausforderungen im Rahmen des Bayerischen Städtebauförderungsprogramms anzugehen.

Die Vorbereitende Untersuchung wurde von Zettler, Aalto und Partner (Memmingen/Augsburg)/LARS consult – Gesellschaft für Planung und Entwicklung im Jahr 2002 erarbeitet. Im Folgenden werden die Ziele und die daraus resultierenden Maßnahmen in Kurzform vorgestellt. Außerdem erfolgt eine Beurteilung der aus den Untersuchungen umgesetzten Ziele und Maßnahme.

Die Ergebnisse der Bestandsaufnahme und Analyse der Vorbereitenden Untersuchung wurden 2002 dem Gemeinderat Pfronten vorgestellt, das Beteiligungsverfahren inbegriffen. Die Ergebnisse der Bestandsaufnahme wurden in den vorangegangenen Kapiteln aktualisiert beziehungsweise ergänzend aufgenommen.

9.02 Hauptziele der Sanierung

Aus der Bestandsaufnahme der Vorbereitenden Untersuchung 2002 konnten Hauptziele für die städtebauliche Entwicklung abgeleitet werden, die sich auch in den Zielsetzungen des Flächennutzungsplans wiederspiegelten:

Beibehaltung und Weiterentwicklung des direkten Landschaftsbezugs der einzelnen Ortsteile

Pfronten liegt in einem landschaftlich reizvollen Gebiet mit hohem Freizeitwert (vorhandene Wanderwege, Vilstal als Haupt-Grünachse, Allgäuer Alpen). Daher ist die Vernetzung von Siedlungen und Landschaft sowie die Verknüpfung der Siedlungsgrüngestaltung ein wesentliches Ziel, um den Ortscharakter zu stärken und weiterzuentwickeln. Eine Zielsetzung war damals, die Ortsmitte über Erlebnispfade mit den Bereichen der weiteren Entwicklung zu verknüpfen.

Erhalt und Ausbau „Grünes Rückgrat“

Charakteristisch für Ried sind die vorhandenen Grün- und Gartenräume der privaten Flächen parallel zur Allgäuer Straße (westlich), die als innenliegende Grünzonen erhalten bleiben sollten, um eine attraktive Verbindung in Nord- und Süd-Richtung bis zur Vils, als West-Ost-Verbindung zu gewährleisten. Als Grünes Rückgrat sollte dieser Bereich fußläufig erlebbar gestaltet werden, um hier eine Spazier- und Flanierachse zwischen Berg, den zentralen Einkaufsbereichen von Ried und Rathaus-Vorplatz zu schaffen.

Erkennbarkeit der Einzelorte: Identitätsbildung durch diverse Nutzungsschwerpunkte

Eine weitere Charakteristik der Gemeinde ist die Häufung von Einzelorten, die auch weiterhin räumlich erkennbar bleiben sol-

len, indem Landschaftsstrukturen und Grünflächen zwischen den Ortsteilen – beispielsweise von Bebauung – freigehalten werden. Zudem ist die Herausbildung verschiedener Nutzungsschwerpunkte als Identitätsfaktor für einzelne Ortsteile ein wesentlicher Faktor, wobei in den einzelnen Ortsteilen bereits Nutzungsschwerpunkte erkennbar sind (zum Beispiel: Ried: Einzelhandels- und Dienstleistungsfunktion; Heitlern: Gemeinbedarfseinrichtungen; Meilingen: Beherbergungsbetriebe; Steinach: Tourismus; Berg: Kultur).

Schaffung eines Ortszentrums

Schon damals ergab sich aus Analysen, Bestandsaufnahmen, Beteiligungen und Befragungen der Wunsch nach einem klar erkennbaren Ortszentrum mit hoher Aufenthalts- und Verweilqualität für Einkauf, Gastronomie, Flanieren und Begegnungen. Aufgrund der Lage im Ortszusammenhang und der bereits vorhandenen Nutzungen im Ortsteil Ried, eignet sich dieser besonders um ein gesamtörtliches Zentrum zu entwickeln. Dazu zählt auch das Bahnhofsareal, welches neugeordnet und mit Nutzungen versehen werden sollte, um die zentralörtliche Entwicklung von Pfronten zu unterstützen.

Stärkung des Einzelhandels als prägender Faktor für das Ortszentrum

Einzelhandel ist ein relevanter Faktor für die Belebung des Zentrums sowie für die lebendige und vielgestaltige Erlebbarkeit einer Ortsmitte. Er dient als Grundlage für die Frequentierung, die bei der weiteren Entwicklung von Gastronomie wünschenswert ist. Es wurde damals ein Markt- und Standortgutachten für den Einzelhandel des Büros Dr. Heider aus Augsburg (2002) erstellt, welches unter anderem Zielsetzungen für die Vorbereitende Untersuchung definierte.

Es stellte sich heraus, dass in Pfronten bereits ein vielseitiges Angebot an Einzelhandelsbetrieben vorhanden ist und diese durch kurze Einkaufswege und gute Erreichbarkeit entsprechend gut angenommen werden. Zudem zeigt sich die gute Kaufkraft auch anhand der Lebensmittelbetriebe, die als stabil gewertet wurden und zum Teil Erweiterungsabsichten haben. Als mangelhaft wurden Sortimentslücken sowie der geringe Gastronomie- und Freizeitsektor in Bezug auf Aufenthaltsflächen angesprochen, von der eine Ortsmitte lebt. Wichtig ist daher die künftigen Einzelhandelsansiedlungen mit innenstadtrelevanten Sortimenten in der Ortsmitte zu stärken und auszubauen, die Angebotsstruktur zu ergänzen und somit die Einkaufsattraktivität zu erhöhen. Ziel der Vorbereitenden Untersuchung 2002 war, den Hauptgeschäftsbereich entlang der Allgäuer Straße auszubauen und die Verweilqualität zu stärken. Zudem wurde eine Imagebildung für die einzelnen Einzelhandelsbetriebe genannt sowie die Beibehaltung der hohen Anzahl an Stellplatzmöglichkeiten, da Pfronten eine Flächengemeinde ist und einen hohen Bedarf an Flächen des ruhenden Verkehrs besitzt.

9.03 Einzelmaßnahmen

Folgende Maßnahmen und Unterziele wurden bereits in der Vorbereitenden Untersuchung aus dem Jahr 2002 für die Gemeinde Pfronten genannt:

Rathaus-Vorplatz - Haltepunkt Ried

Der Rathaus-Vorplatz sowie der Bereich bis zum Haus des Gastes und südöstlich bis zur Vils sollten in Ried zu einer Einheit werden. Öffentliche Funktionen und das Aufweiten des Straßenbereichs zu einem Haltepunkt an der Durchfahrtsstraße sollten den Beginn der zentralörtlichen Zone bilden. Um

dieses Ziel zu erreichen, wurden folgende Maßnahmen genannt: Umgestalten der Verkehrsnebenflächen vor Rathaus bis Haus des Gastes, Verlagerung Bauhof, Schaffung Begegnungszonen, Rathauserweiterung, Durchlässigkeit zur Vils/Landschaft, Verknüpfung Funktionsbereiche, Schaffung zentraler Parkraum sowie Schaffung von Fußwege- und Verkehrsbeziehungen.

Neuordnung des Bahnhofsareals

Einen neuen Bereich um den Bahnhof sollte das Neuordnen des öffentlichen und ruhenden Verkehrs, die gestalterische sowie städtebauliche Attraktivierung des Bahnhofareals sowie die Nutzung von leerstehenden Flächen und Gebäude, schaffen. Möglichkeiten zur Umsetzung wurden durch die Verlegung des Busbahnhofs sowie des Taxistands, die Attraktivierung der öffentlichen Freiflächen, Einbeziehung und Neugestaltung der Flächen um das Hotel Falkenstein, Errichtung von Park-and Ride-Plätzen, Umnutzung des Lokschuppens oder Möglichkeiten zur Verlagerung des Durchgangsverkehrs gesehen.

Kultur-Platz - Haltepunkt Berg

Der Platz vor dem Pfarrzentrum sollte durch eine städtebauliche Fassung und Attraktivierung umgestaltet und zudem mit dem Heimatmuseum zusammen zum Haltepunkt Berg umfunktioniert werden, der den Eingang zur zentralörtlichen Zone Pfrontens und die Mitte von Berg markiert. Zur Erreichung dieses Ziels sollte der Platzraum vor dem Pfarrzentrum gestärkt und eingefasst sowie die Auslastung der Tiefgarage unter dem Pfarrzentrum intensiviert werden. Insgesamt sollte die Verbindung der Kirche zum Heimatmuseum herausgearbeitet werden, da die Situation des Kirchhügels ein städtebauliches Identifikationsmerkmal für Pfronten darstellt.

Attraktivierung von Aufenthaltsbereichen im Zentrum, Vernetzung und Durchgängigkeit

Ziel dieser Maßnahme war die Schaffung und Attraktivierung von Aufenthalts- und Begegnungszonen im zentralörtlichen Bereich von Ried zur Stärkung und Belebung des Ortszentrums von Pfronten, die Schaffung der zentralörtlichen Funktionen wie Einzelhandel, Dienstleistung und Gastronomie sowie die Schaffung von Vernetzung und Durchgängigkeit zwischen den Aufenthaltszonen und Straßennebenflächen zur Verbesserung der Erreichbarkeit der zentralörtlichen Standorte von Handel, Dienstleistungen und Gastronomie. Die genannten Ziele sollten zum Beispiel durch die Ordnung des ruhenden Verkehrs, Schaffung von fußläufigen Durchgängigkeit, Untersuchung einer möglichen Verlagerung des Durchgangsverkehres sowie der Ausbau und Attraktivierung der Straßenbegleitenden Nebenflächen an der Allgäuer Straße die erreicht werden.

Dorfplatz Heitlern

Die zuletzt genannte Maßnahme stellt der Dorfplatz Heitlern dar, der als Platz und Haltepunkt an der Bundesstraße zwischen Kirche und Gasthof Adler attraktiv gestaltet werden und zudem eine funktionale Ordnung des öffentlichen und privaten Verkehrs und Stellplätze darstellen sollte. Mit verschiedenen Maßnahmen wie zum Beispiel Umtrassierung der Hauptstraße nach städtebaulich räumlichen Belangen, Ordnung von Zufahrten Freistellung der Kirche oder Gestaltung von Grünflächen sollte dieses Ziel erreicht werden.

9.04 Aktueller Stand der Sanierungsmaßnahmen

Es wurden seit 2002 folgende Einzelmaßnahmen umgesetzt. Diese sind:

- Rathaus-Vorplatz – Haltepunkt Ried: Als Haltepunkt und Eingangssituation aus Richtung Süden kommend, der die öffentlichen Nutzungen wie Rathaus und Haus des Gastes hervorhebt, wurde der Bereich um das Rathaus umgestaltet. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung in Pfronten-Ried und der Gefahrensituation für Fußgänger soll der Knotenpunkt Allgäuer Straße und Vilstalstraße im aktuellen ISEK weitergehend untersucht werden, um dort einen Auftakt der Ortsmitte zu bilden. Auch der Bauhof wurde noch nicht verlagert. Beides wird in der aktuellen Untersuchung nochmals thematisiert.
- Dorfplatz Heitlern: An der B 309, Tiroler Straße und zwischen Kapelle und Gasthof Adler gelegen, ist er bereits attraktiv umgestaltet worden. Es gibt seitdem eine attraktive Platzsituation und einen Haltepunkt für die Bewohner und Touristen Pfrontens. Als Aufenthaltsplatz und Begegnungsfläche wird der Dorfplatz auch bei Festen wie dem Maibaumaufstellen genutzt.

Weitere Einzelmaßnahmen, die in der Vorbereitenden Untersuchung 2002 betrachtet wurden, sind bisher nicht umgesetzt. Diese sind:

- Neuordnung des Bahnhofsareals: Ein wichtiges Ziel in Pfronten-Ried ist die Neuordnung des Bahnhofareals. Im aktuellen ISEK wird dieses Thema nochmals aufgegriffen, da der Bahnhof ein wesentlicher Baustein zur Attraktivierung der Ortsmitte von Ried darstellt. Hierzu sollten beispielsweise die Nutzungen sowie der fließende und ruhende Verkehr untersucht und die Substanz der unter denkmalschutzstehenden Gebäude betrachtet werden.
- Kultur-Platz - Haltepunkt Berg: Als Ortseingang in den Ort Ried und zur Integration des Kirchhügels mit dem Heimatmuseum wurde im Bereich des Pfarrzentraums ein Kultur-Platz geplant, der den Bereich um das Pfarrzentrum attraktiver machen sollte. Zur Umsetzung ist dieses Ziel nicht gekommen und wird demnach im aktuellen ISEK untersucht.
- Attraktivierung von Aufenthaltsbereichen im Zentrum, Vernetzung und Durchgängigkeit: Hauptziel der formulierten Sanierungsmaßnahmen ist eine Steigerung der Aufenthaltsqualität, Reduzierung des Durchgangsverkehrs entlang der Allgäuer Straße und der Erhalt der ortstypischen Baustruktur. Bislang wurde dieses Ziel nicht erreicht und wird demnach in das aktuelle ISEK aufgenommen.

Einige Sanierungsziele und -Maßnahmen im Sanierungsgebiet des ISEK 2002 wurden umgesetzt. Das Ortsbild ist in den jeweiligen Teilbereichen nachhaltig positiv gestaltet worden. Es ist zu beachten, dass die Vorbereitenden Untersuchungen bereits 2002 gemacht wurden und in den vergangenen Jahren daher neue Handlungsfelder und Sanierungsbedarfe entstanden sind. Das aktuelle Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept greift diese Themen auf und gibt Handlungsempfehlungen für die zukünftige Entwicklung der Marktgemeinde.

D | UNTERSUCHUNGSGEBIET ORTSMITTE PFRONTEN-RIED

10 Bau- und Siedlungsstruktur

10.01 Siedlungsform und historische Siedlungsstrukturen

Betrachtet man die Siedlungsform und -struktur in Pfronten-Ried anhand eines Schwarzplanes, so zeigt sich, dass sich die Ortschaft keinem eindeutigen Siedlungstypus beziehungsweise keiner klassischen Siedlungsform zuordnen lässt. Verdichtungen in der Bebauung sind allerdings generell entlang der alten und neuen Verkehrsachsen festzustellen: der Ort hat sich primär entlang seiner Verkehrsachsen entwickelt. Und so gibt es in Pfronten keinen zentralen (Markt-)Platz als Dorfmittelpunkt. Das Zentrum des Ortsteils und der Gemeinde Pfronten bildet die Allgäuer Straße, entlang derer sich Läden und Dienstleistungsbetriebe aneinanderreihen. In den Randlagen des Ortsteils verdünnt sich die Bebauung, wobei dort deutlich kleinteiligere Strukturen mit

Die Allgäuer Straße im Juni 2019

überwiegend Einfamilien- oder Doppelhäusern vorzufinden sind. Interessant ist zudem eine nähere Betrachtung der im Ortsteil vorhandenen, historischen Siedlungsstrukturen, die den Untersuchungsbereich charakteristisch auszeichnen und in ihrer Form zu bewahren beziehungsweise städtebaulich in ihrer Wertigkeit hervorzuheben sind.

Die Abbildung (Schwarzplan Ortsmitte Pfronten-Ried) zeigt die historische Bebauung um 1836 (Orange). Die heutige Bebauung wird gegenübergestellt (Grau), wobei Überlagerungen die bestehende, alte Gebäudesubstanz in der Ortsmitte aufzeigen.

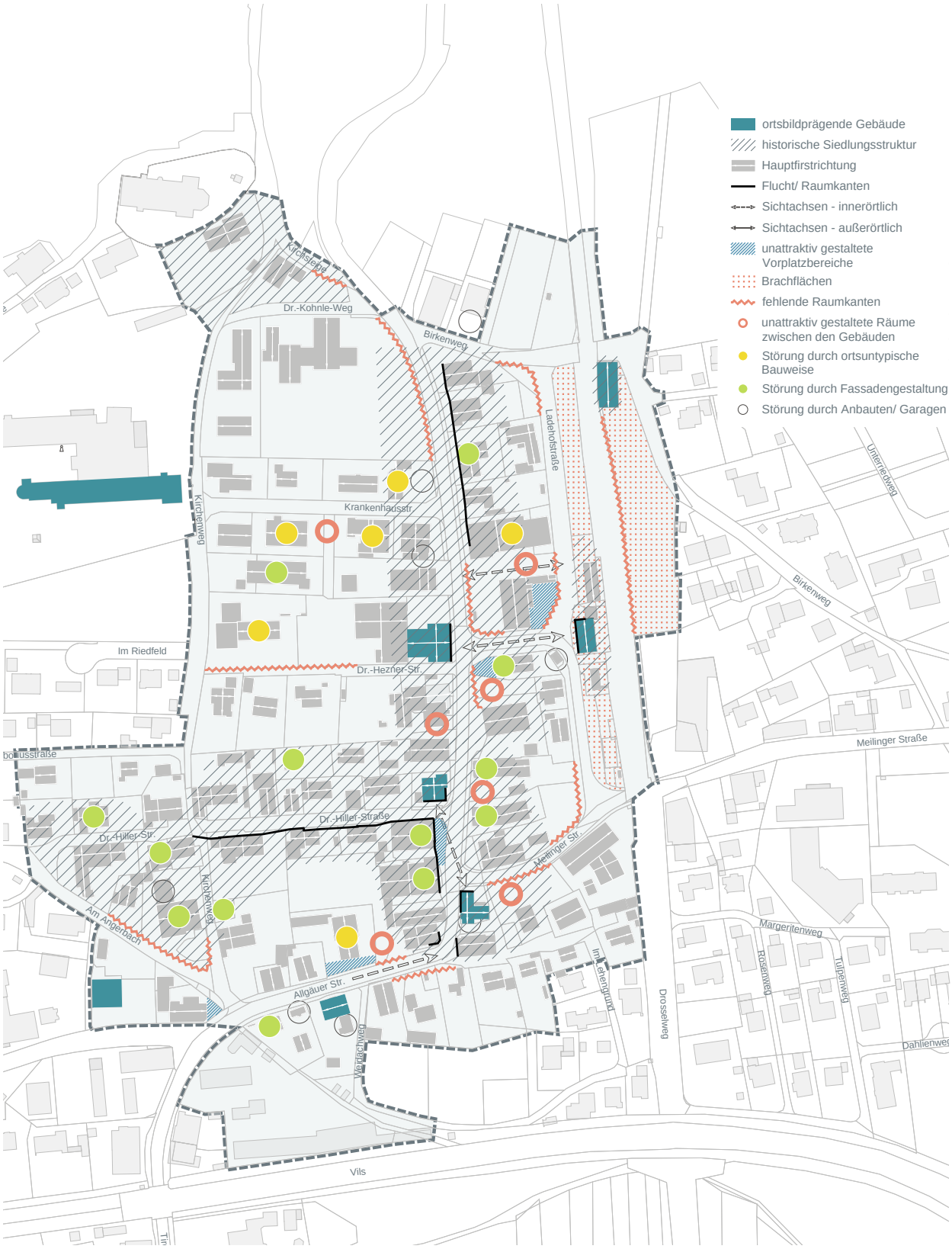
Insbesondere im südlichen Bereich der Allgäuer Straße und in der Dr.-Hiller-Straße lassen sich heute noch historische Siedlungsstrukturen erkennen, wobei sich ältere Gebäude im historischen Ortszentrum typischerweise als ehemalig landwirtschaftlich genutzte Wohnstallhäuser darstellen. Besonders ausgeprägt ist diese Bebauungsart heute noch in der Dr.-Hiller-Straße. Typisch sind die zwei „Schauseiten“ der Gebäude. Die dem vorgelagerten Hofraum und dem Straßenraum zugewandten Seiten haben eine aufwendige Fassadengestaltung. Die Gebäuderückseiten sind hingegen schlicht und funktional gestaltet.

10.02 Ortsbild und städtebauliche Strukturen

Bei der Bestandsaufnahme wurden Gebäude im Untersuchungsgebiet hinsichtlich ihrer Bedeutung für das Ortsbild durch besondere Gestaltung oder Gebäudestellung bewertet. Außerdem wurden Raumkanten, Blickbezüge sowie städtebauliche Störfaktoren erfasst. Hinsichtlich störender städtebaulicher Elemente wurden hierbei drei unterschiedliche Störungen dargestellt: Einmal Störungen, die im Gesamtbild aufgrund der Fassadengestaltung auftreten (Eternit-Verkleidung, massive Ladenfrontgestaltung, Einbau/Anbau ortsuntypischer Gebäudeelemente uvm.). Störungen aufgrund von Baukörpern/Gebäuden, welche in ihrer gesamten Bauweise keinen Bezug zu ortstypischen Baustrukturen aufweisen, werden ebenfalls gelistet. Hierbei wird zwischen Anbauten, Garagen und Hauptgebäuden unterschieden.

Schwarzplan Pfronten-Ried (heute) mit Urkataster von 1836 (Orange), ohne Maßstab

Blick in die südliche Allgäuer Straße Richtung Südwesten (Juni 2019)



Städtebau und Ortsbild Pfronten-Ried, ohne Maßstab

Prinzipiell stellen sich die städtebaulichen Strukturen im nördlichen Untersuchungsbereich etwas anders als im Süden dar, insbesondere in der Allgäuer Straße. Das liegt unter anderem am Alter der vorhandenen städtebaulichen Strukturen. Wie in der historischen Karte zuvor ersichtlich wurde, befindet sich im nördlichen und östlichen Teil überwiegend neuere Gebäudesubstanz. Deutlich wird das auch im Schwarzplan an der Ausrichtung der Gebäude. Denn im Süden der Allgäuer Straße, im historischen Ortsteil, befinden sich beidseitig typische, giebelständige Langhäuser mit großen Kubaturen, die durch ihre symmetrische, lineare Anordnung einen homogenen Ortsbildcharakter schaffen (siehe Lageplan links).

Diese einheitliche Symmetrie der Gebäudeausrichtung wird im nördlichen Teil der Straße durch Neubauten mit unterschiedlicher Ausrichtung unterbrochen. Tatsächlich lässt sich feststellen, dass der städtebauliche Ortsbildcharakter in der nördlichen Allgäuer Straße extrem uneinheitlich und diffus wirkt. Dies liegt neben den unterschiedlichen Giebelrichtungen auch an der variierenden Gebäudelinie auf der rechten Straßenseite, den großen, den Gebäuden vor- und zwischengelagerten Freiräumen sowie dem gehäuften Vorkommen städtebaulicher Störfaktoren.

In der Wahrnehmung dominiert daher der viel befahrenen Straßenraum im Gegensatz zu vorhandenen städtebaulichen Formen. Neben der Allgäuer Straße gilt das insbesondere für die Ladenhofstraße, in der die Aufenthaltsqualität des Raums zusätzlich durch großflächige Parkplatz-/Brachflächen und die wenig attraktiv gestalteten Rückseiten des Feneberg sowie des Restaurants Falkenstein beeinträchtigt wird.

Anders präsentiert sich das Bild in der Dr.-Hiller-Straße. Diese wirkt aufgrund der Aneinanderreihung von Wohn- und Nebengebäuden sowie den regelmäßig vorgelagerten Hofstellen städtebaulich homogener geschlossen. Zu dem typischen Charakter des Straßenbilds trägt elementar bei, dass die Gebäude überwiegend traufständig zum Straßenraum ausgerichtet sind, und auf der linken Straßenseite jeweils direkt an der nördlichen Grundstücksgrenze liegen. Dies bewirkt die Ausbildung einer deutlichen, linksseitigen Straßenflucht. Charakteristisch sind außerdem die insbesondere nördlich liegenden, dem Straßenraum zugewandten Hofstellen und Vorgärten.

Südlicher (linkes Bild) und Nördlicher (rechtes Bild) Bereich der Allgäuer Straße

Ladehofstraße mit Blick nach Süden (linkes Bild) und Blick nach Norden (rechtes Bild)

Aufgrund ihrer Lage und/oder besonderen Bauweise treten im Untersuchungsgebiet vereinzelte Gebäude besonders hervor. Als ortsbildprägend können dabei im Untersuchungsgebiet insgesamt sieben Gebäude eingestuft werden. Diese sind:

Prägnant aufgrund ihrer Lage an einer Kreuzung wirken insbesondere die Gebäude der Bäckerei Lipp und die VR-Bank in der Allgäuer Straße 31, wobei letzteres als bauliches Pendant in direkter Sichtbeziehung zum Bahnhof gesehen werden kann. Der Bahnhof selbst und der Lokschuppen sind wichtige „Ankerpunkte“ im Osten des Untersuchungsgebietes, die die Grenze zwischen der Ortsmitte und dem dahinterliegenden Neubaugebiet markieren.

VR-Bank, Allgäuer Str.31

Apotheke, Allgäuer Str.21

Haus des Gastes, Vilstalstr.2

Allgäuer Str.12

Lageplan Ortsbildprägende Gebäude Pfronten-Ried, ohne Maßstab

Lokschuppen

Bahnhof

Bäckerei Lipp, Allgäuer Str.2

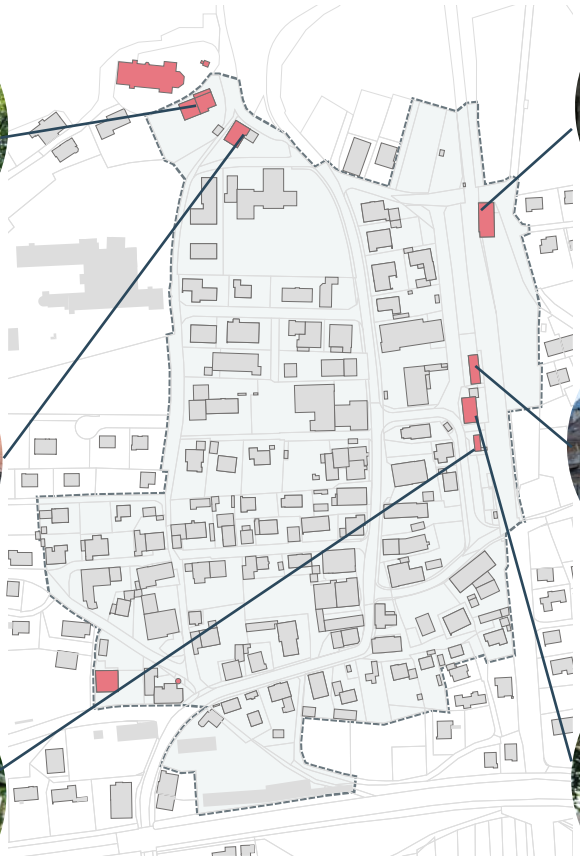
10.03 Baudenkmäler

Laut Bayerischem Landesamt für Denkmalpflege unterstehen mehrere Gebäude im Untersuchungsbereich dem Denkmalschutz, siehe Lageplan. Hauptaugenmerk wird auf folgende sechs Gebäude gelegt: Villa Goldonkel, Heimathaus, Bahnhofskiosk, Lokschuppen, Güterhalle und Bahnhof, die sich im Besitz der Gemeinde befinden. Die Baudenkmäler Vilstalstraße 2 (Haus des Gastes) und Am Angerbach (Bildstock) sollen hier als weitere Denkmäler genannt werden. Auf die Nennung und Darstellung von Bodendenkmälern wird verzichtet.

Villa Goldonkel

Heimathaus

Kiosk



Lageplan Baudenkmäler Pfronten-Ried, ohne Maßstab

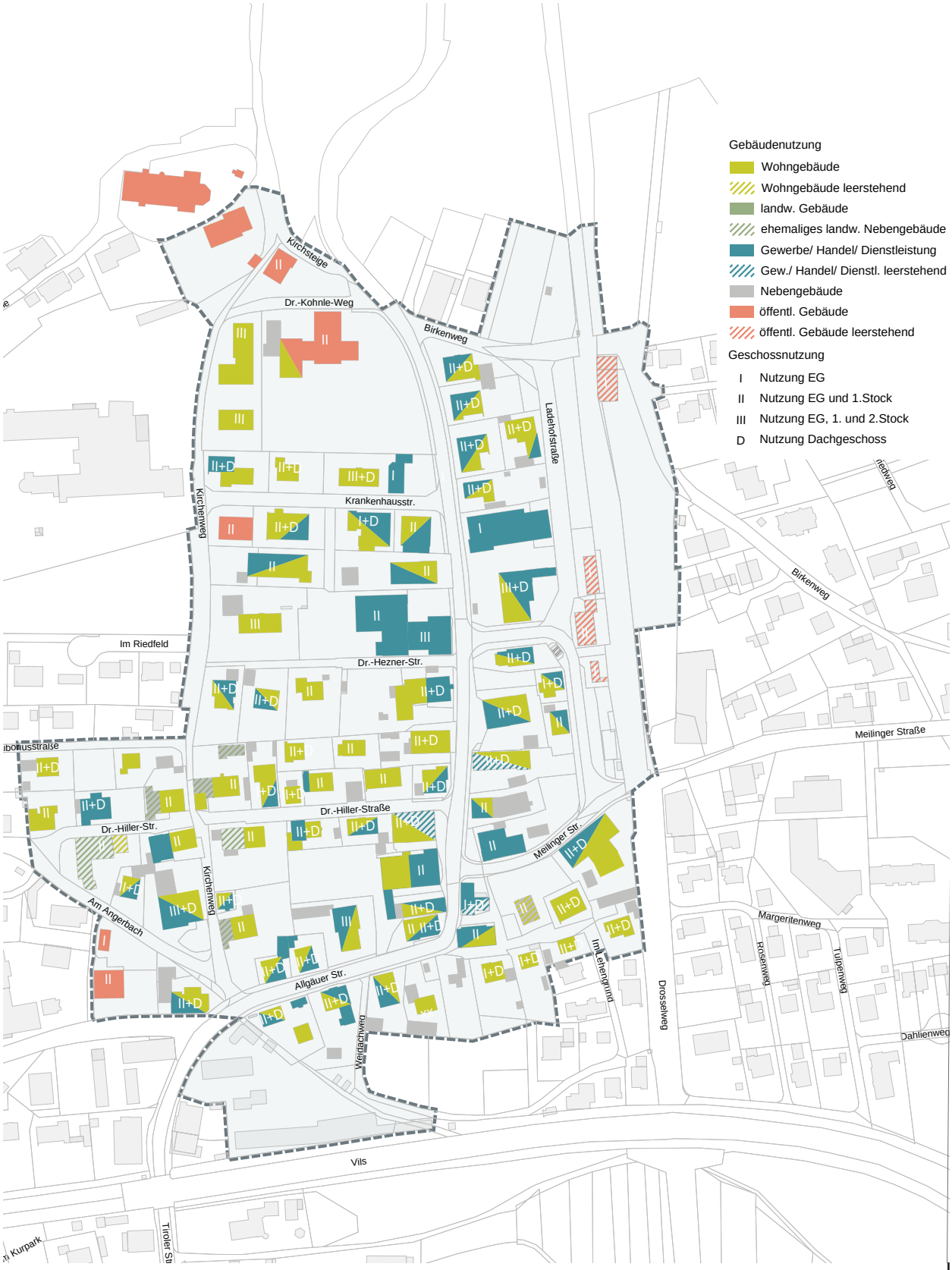
Lokschuppen

Güterhalle

Bahnhof

Die unter Schutz stehenden Gebäude lassen sich zwei verschiedenen Bauepochen zuordnen und bilden zwei kleine, städtebaulich zusammengehörige Ensembles. Im Norden des Untersuchungsgebietes umfasst die Villa Goldonkel und das etwas tiefer liegende Heimathaus. Beide Gebäude sind ehemalige Bauernhäuser und stammen wahrscheinlich aus dem 18. Jahrhundert. Charakteristisch ist der unverputzte Holzbau als Ständerbohlenbau und der angelagerte Stall („Schopf“). Das Heimathaus wird derzeit rege genutzt. Es beheimatet die Pfrontener Bibliothek, das Heimatmuseum und den Eiskeller, ein Veranstaltungsort für rund 60 Gäste. Die Villa Goldonkel ist zum aktuellen Zeitpunkt ungenutzt.

Auf dem Bahnhofsareal befindet sich eine zweite Gruppierung von unter Denkmalschutz stehenden Gebäuden. Diese sind im Zuge der im Jahr 1895 eröffneten Eisenbahn entstanden und waren bis vor kurzem im Besitz der Deutschen Bundesbahn. Zum aktuellen Zeitpunkt sind die sechs Gebäude weitgehend ungenutzt. Ein wichtiges Thema im Rahmen der Attraktivitätssteigerung der Ortsmitte ist die Frage der Nachtnutzung dieser Gebäude - denn dem Ensemble kommt aufgrund seiner Lage innerörtlich eine wichtige Bedeutung zu. Als Ankunftsort für zahlreiche Touristen, welche mit Bus und Bahn ankommen beziehungsweise abreisen, wirkt die städtebauliche Situation um das Bahnhofsareal stark ortsbildprägend.



Lageplan Gebäudenutzung und Infrastruktur
Pfronten-Ried, ohne Maßstab

10.04 Nutzungsstruktur

Vor dem Hintergrund einer Belebung der Ortsmitte wurde die Nutzungsstruktur im Untersuchungsgebiet näher betrachtet. Dabei wurde die räumliche Gebäudenutzung je Gebäudekomplex sowie die Art der Nutzung bei übergeordneten Gebäuden dokumentiert und dargestellt.

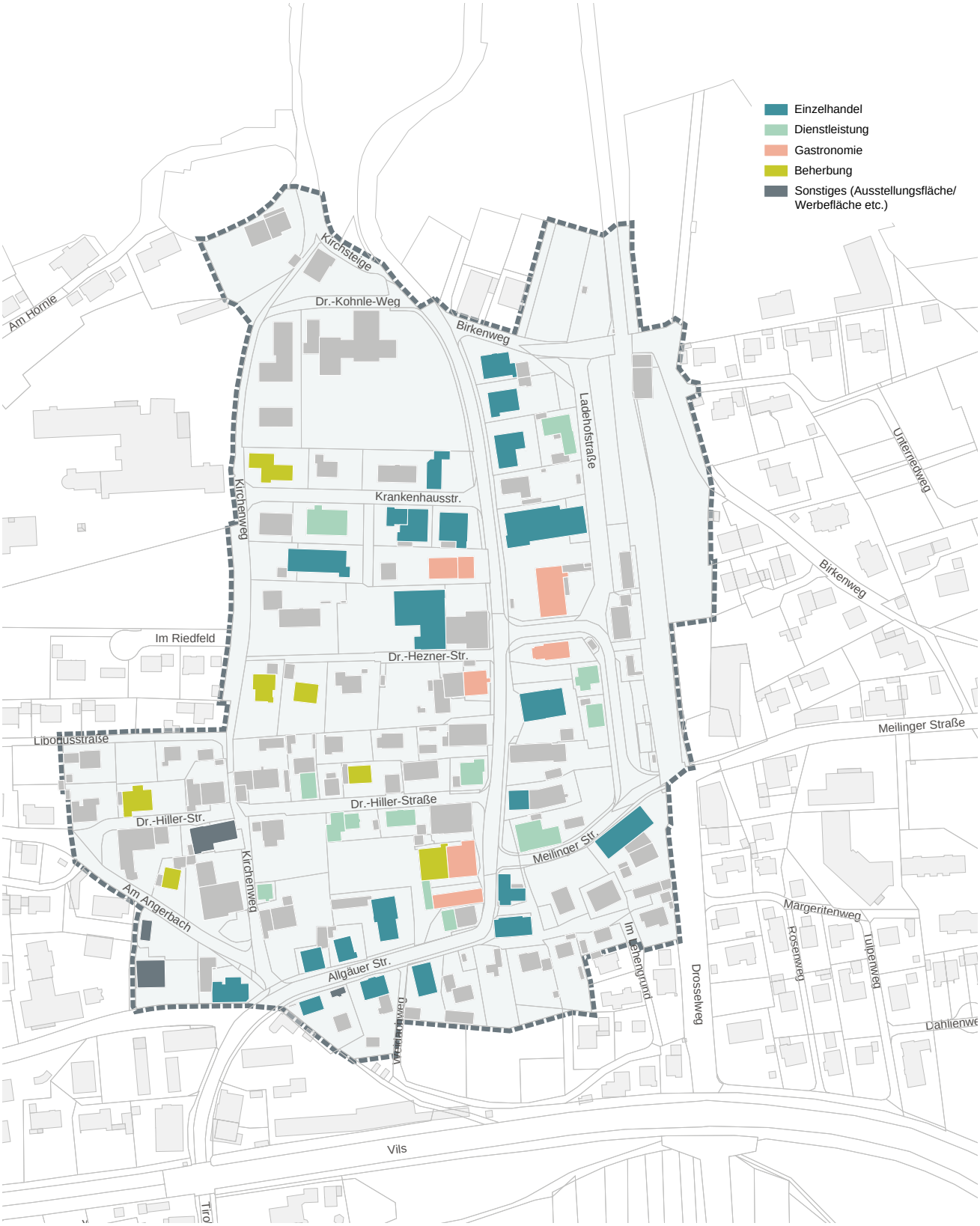
Die Gebäudestruktur im Ortskern Pfronten-Ried ist prinzipiell gekennzeichnet durch regionaltypische Gebäude, die zu über 70 Prozent zweigeschossig genutzt sind (Kubatur: II), zuweilen mit ausgebautem, als Wohnraum genutztem Dach (Kubatur: II+D). Größere Abweichungen dieser Norm sind lediglich im nordwestlichen, neuen bebauten Bereich des Untersuchungsgebietes festzustellen.

Bei der Betrachtung der Nutzungsarten fällt relativ schnell auf, dass ein Großteil der Gebäude teilweise gewerblich genutzt wird. Dies überrascht kaum angesichts der Tatsache, dass der Untersuchungsbereich einen engeren Bereich um das Dorfzentrum Pfronten-Ried umgrenzt, welches eine wichtige Funktion als Versorgungszentrum der Gemeinde und seiner Besucher innehat. Gebäude mit ausschließlicher Wohnnutzung sind nur vereinzelt zu finden.

Kulturelle Nutzungen finden sich insbesondere im Norden des Gebietes, zu beiden Seiten des Dr.-Kohnle-Weges: Auf der einen Seite befindet sich das Pfarrzentrum St. Nikolaus – auf der anderen das Pfrontener Heimathaus, welches Bibliothek und Heimatmuseum beherbergt. Weitere wichtige Sondernutzungen im Ort stellen Kirche, Rathaus und das Haus des Gastes (Tourismus-Information) dar.

Ein wichtiges Thema der Ortskernbelebung hinsichtlich Nutzungsstrukturen sind weiterhin Leerstände, welche in vorliegender Karte als Schraffur gekennzeichnet wurden. So beispielsweise in grüner Farbe in der Dr.-Hiller-Straße. Bei den so gekennzeichneten Flächen handelt es sich hauptsächlich um zum Wohnhaus gehörende ehemalige Ställe und Lagerräume für landwirtschaftliche Gerätschaften. Diese sind oft nur schlecht einsehbar und damit in ihre tatsächliche Nutzungsfunktion in den meisten Fällen schwer einzuordnen. Erfahrungsgemäß lässt sich allerdings festhalten, dass die Räumlichkeiten in Folge des Bedeutungsverlusts der Landwirtschaft heutzutage meist überhaupt nicht, oder nur geringfügig als private Lagerflächen genutzt werden. Im Rahmen einer Belebung der Ortsmitte ist die Umnutzung solcher Flächen eine wichtige Fragestellung der Ortsentwicklung. Mit dem Ziel des Erhalts des landwirtschaftlichen Charakters in der Dr.-Hiller-Straße sollten außerdem auch Möglichkeiten der Sanierung bei Erhalt des historischen Charakters der Gebäudekomplexe thematisiert werden.

Weitere Leerstände befinden sich in der Allgäuer Straße. Hierbei handelt es sich überwiegend um Verkaufs- und Ladenflächen, welche aufgrund von Geschäftsaufgaben nicht genutzt werden. Weitestgehend leerstehend sind außerdem die vier unter Denkmalschutz stehenden Gebäude im Bahnhofsareal und die Villa Goldonkel im Norden des Gebiets.



Lageplan Einzelhandel und Gewerbe Pfronten-Ried, ohne Maßstab

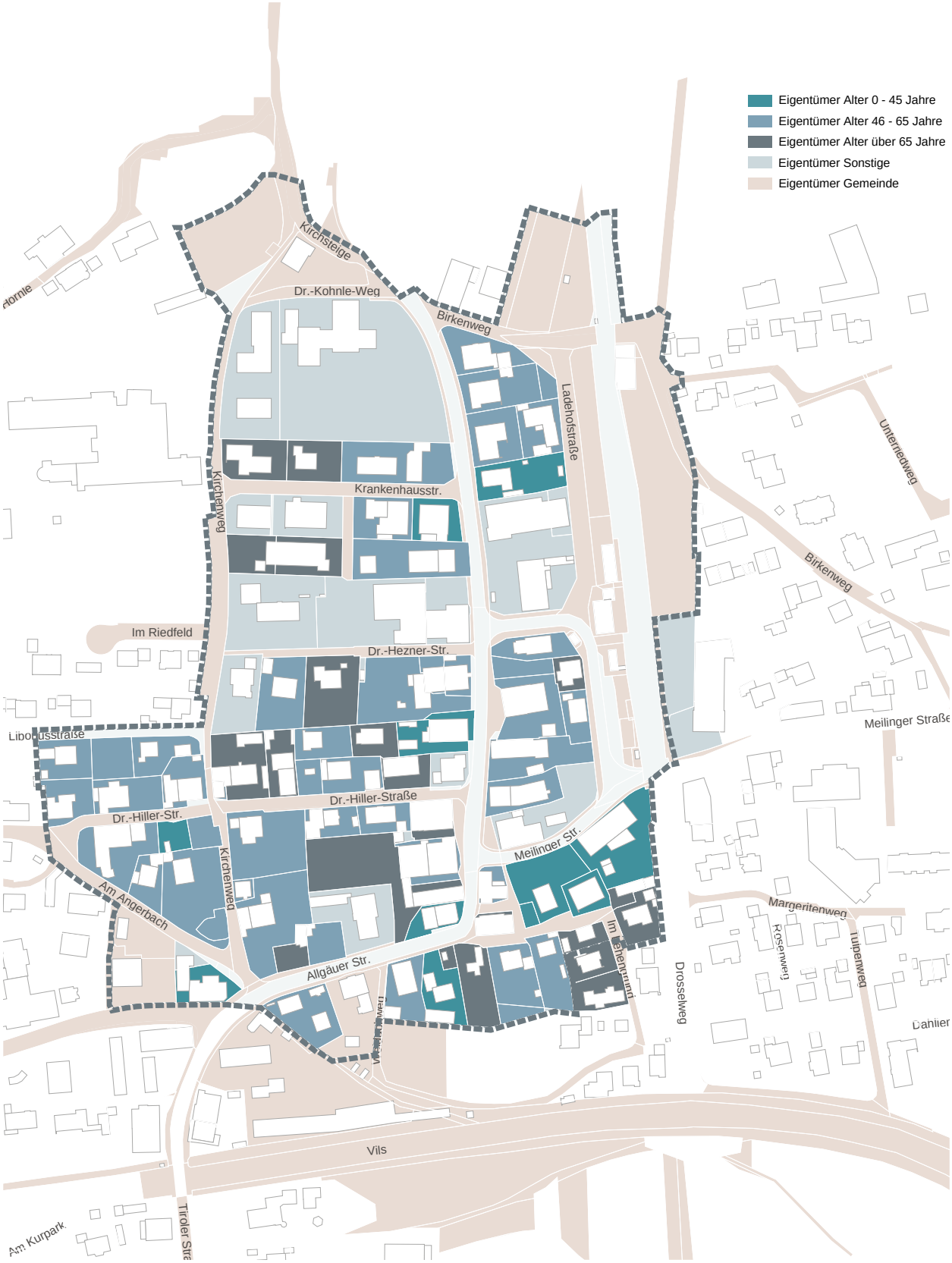
10.05 Einzelhandel und Gewerbe

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)



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.

Lageplan Gebäudezustand Pfronten-Ried, ohne Maßstab

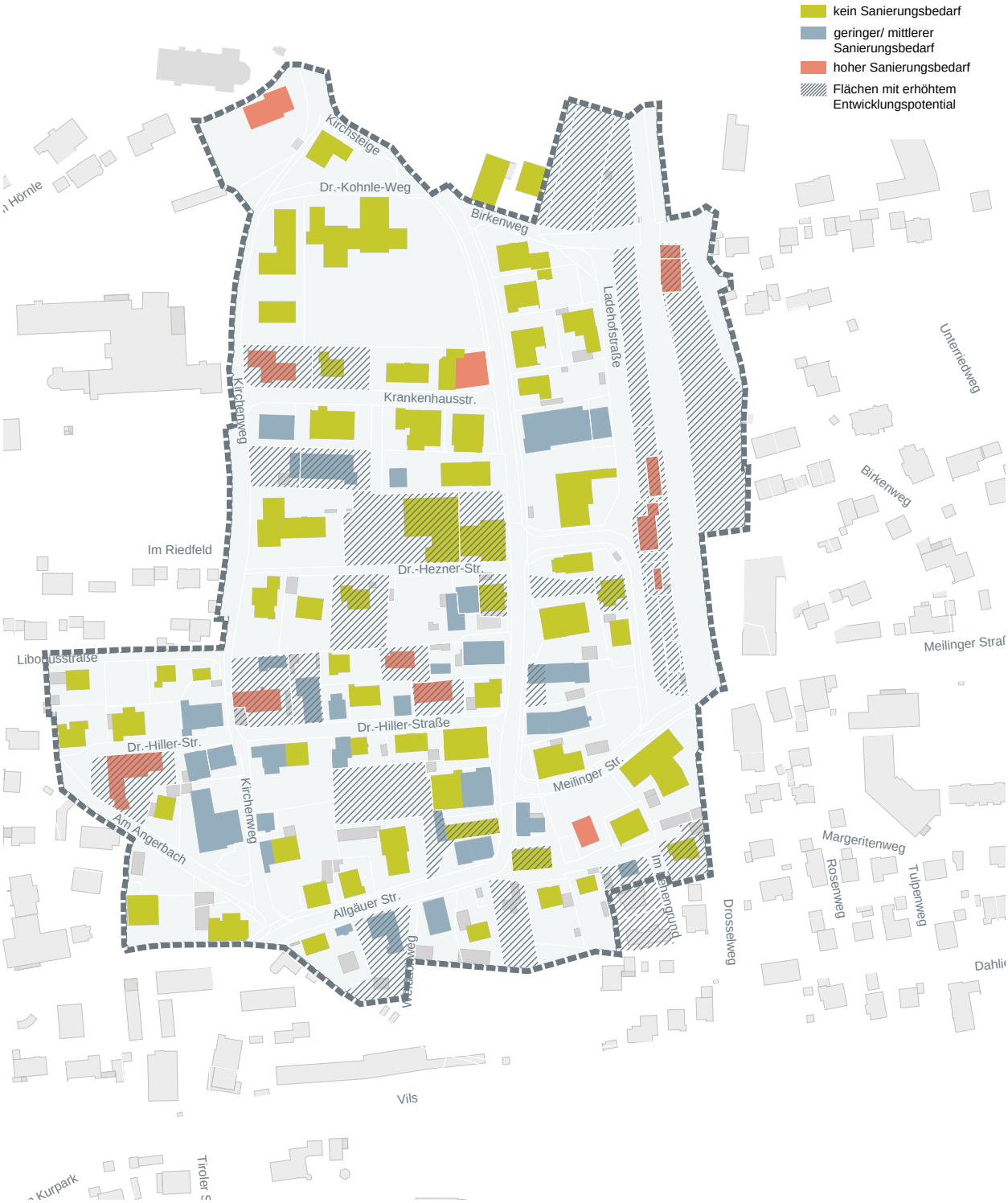
10.07 Gebäudezustand

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 ehemalig 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.

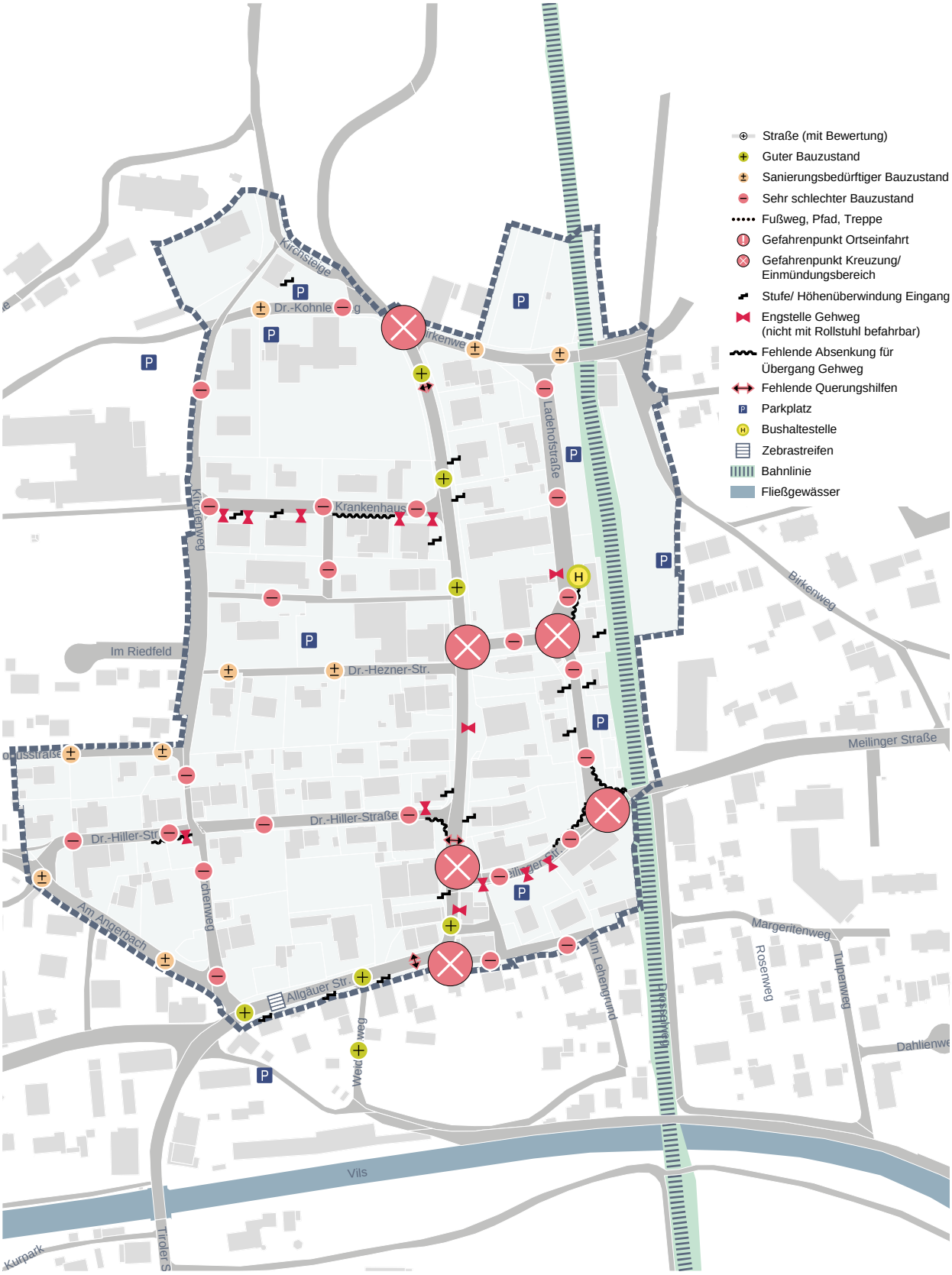


Lageplan Entwicklungspotentiale Pfronten-Ried, ohne Maßstab

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



Lageplan Verkehrsinfrastruktur Pfronten-Ried, ohne Maßstab

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 Bahnhofsstraße (oben) und der hochfrequentierte Parkplatz beim Bahnhof in der Ladenhofstraße (unten) (Juni 2019)

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

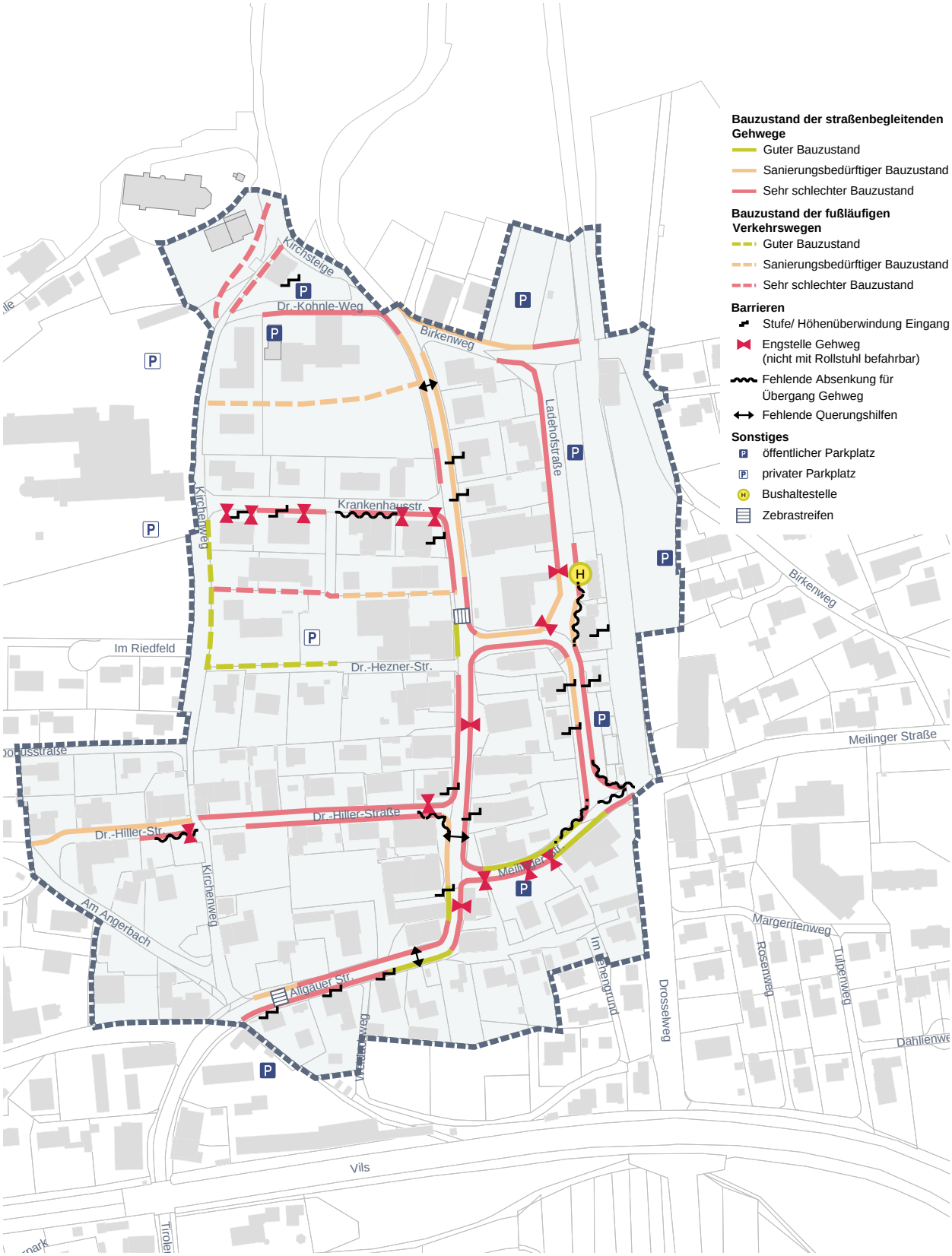
werden.

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.



Barrierefreiheit Pfronten-Ried, ohne Maßstab

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 Asphalts sowie zahleiche, für Rollstuhlfahrer nicht überwindbare Engstellen und das vereinzelte 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)

Lageplan Grünstruktur und Versiegelung Pfronten Ried, ohne Maßstab

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**
• Historische Siedlungsstrukturen im Bereich Allgäuer Str. und Dr. Hiller Str. (Traufständige Ausrichtung, Langhäuser) • Denkmalschutz stehende Gebäude in Besitz der Gemeinde • Ländliche, attraktive Struktur	• 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**
• Anzahl und vielfältiges Angebot an Einzelhandelsgeschäften • Aktive Vereine und Brauchtum • Tourismusregion • Kulturelles Angebot •	• 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**
• Gute Erreichbarkeit von Pfronten-Ried • Vorhandener Bahnhof Pfronten-Ried (Haltestelle für Bahn und Bus)	• Hoher Anteil an Durchgangsverkehr in der Innenstadt durch Regionale Verbindungsachsen Allgäuer Str. und Meilingerstr.
• Kurze Wege innerhalb der Stadt • Bauzustand Allgäuer Str. • Angebot an PKW-Stellplätzen	• 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**
• Alpen und Allgäu als überregional bedeutsamer 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	• 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

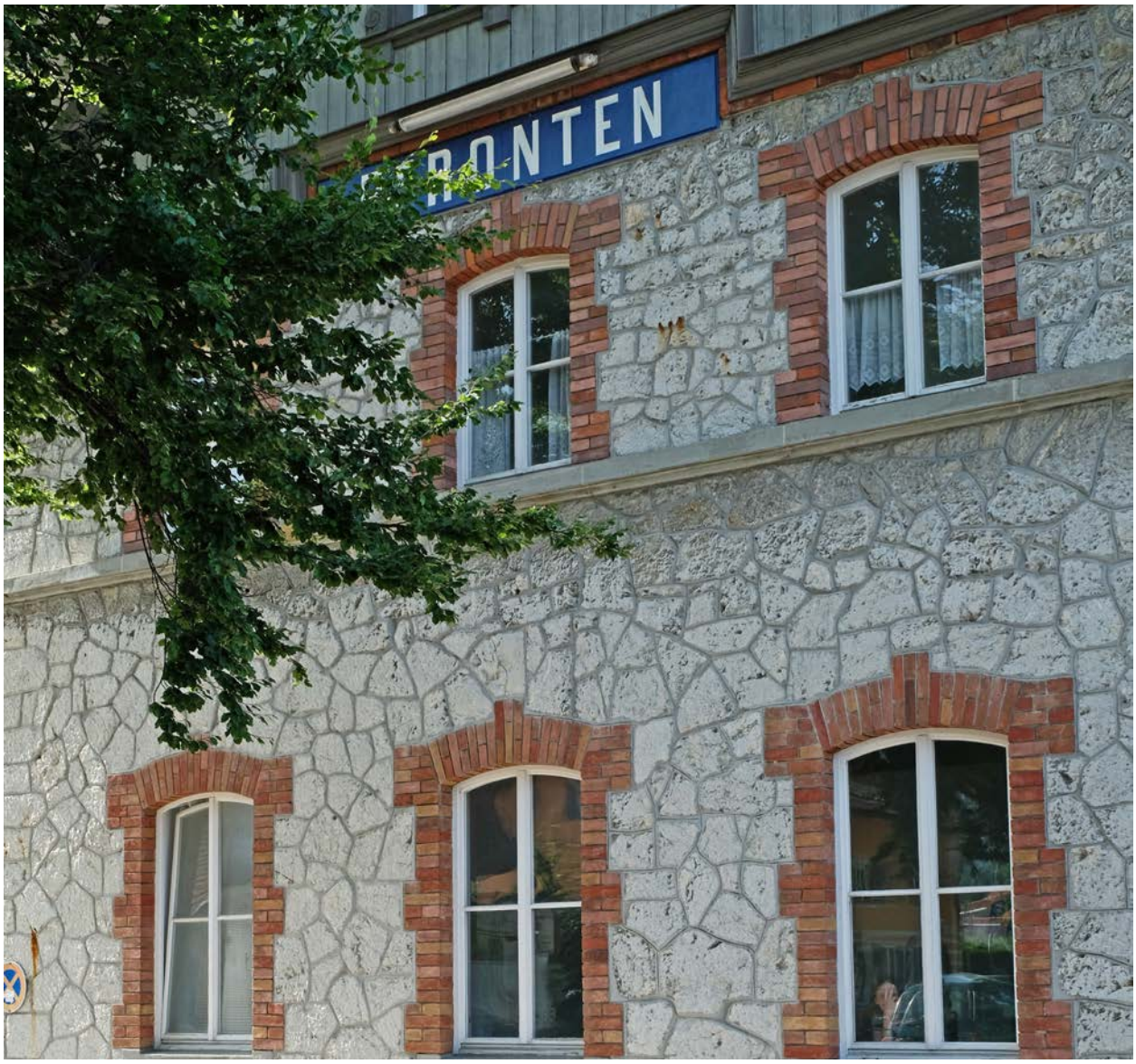
Entlang des Bahnhofareals sowie zum Teil entlang der Allgäuer Straße sind Leerstände zu verzeichnen, die einer Belebung der Ortsmitte entgegenstehen.

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 gegebenfalls 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 Lokschuppen, 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, Lokschuppen, 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, Lokschuppen)
- 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 denkmalschützte 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 Verkehrsentlastung
  - Einbeziehung privater Flächen in Gesamtgestaltung
- Gesamtkonzept zur Herstellung der Barrierefreiheit
- Entsiegelung von Vorgärten und asphaltierten Zwischenbereichen
- Kommunales Förderprogramm zur Durchführung privater Baumaßnahmen wie Fassadensanierung, Entsiegelung 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)

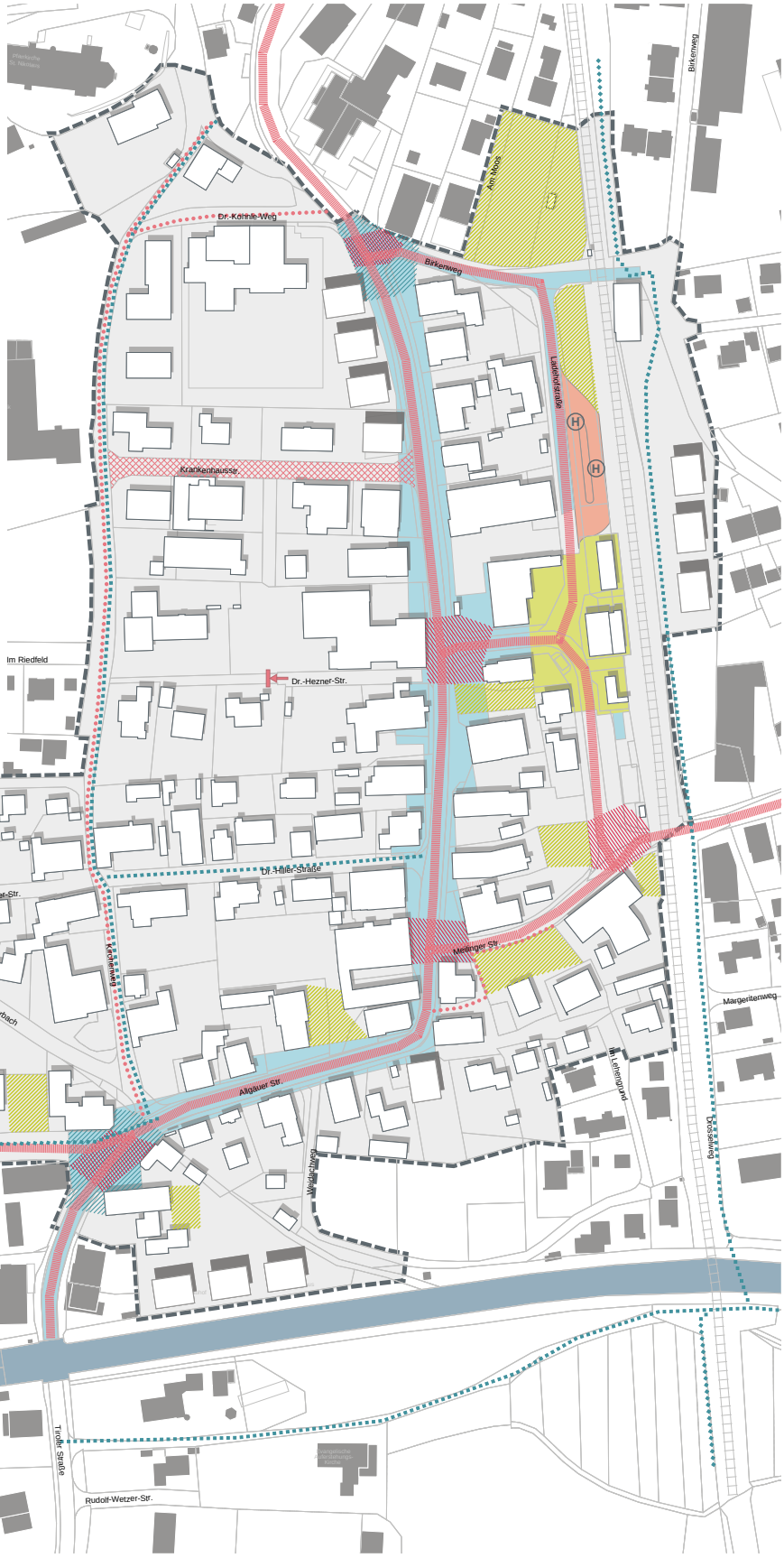
LEGENDE
Bestand

- 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 (Vorentwurf 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 bist 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, Machbarkeitsuntersuchung, Kostenschätzung (durch Ing. Büro Schütz und Architekturbüro Babel-Rampp; beauftragt); Sanierung und Umnutzung 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 halböffentlichen Flächen, Straßenraumgestaltung von Haus zu Haus)	I.03, I.05	Gemeinde Pfronten	Ca. 20.000 bis 25.000€	***
3.	Aufstellung Gestaltungssatzung und Aktualisierung bestehende Werbeanlagensatzung für Wohn- und Geschäftshäuser entlang Allgäuer Straße (Fassadensanierung, Ladenfrontgestaltung, Eingangsbereiche)	I.01	Gemeinde Pfronten	Ca. 15.000 bis 20.000€	***
4.	Kommunales Förderprogramm zur Durchführung privater und attraktiver Gestaltung Straßenraum/Plätze (Erhalt vorgelagerter Hofräume und Vorgärten in Dr. Hiller Straße, Entsiegelung Hofräumen und Bauberatung privater Bauherren zu Fassadensanierung)	I.01, I.03, I.05, IV.04	Gemeinde Pfronten, Private Bauherren	Ca. 10.000 bis 15.000€ pro Jahr	**
5.	Förderung von Bauberatung: Erhalt von ortsbildprägenden Gebäuden als Blickpunkte in Sichtachsen (Bahnhof-VR Bank, Allgäuer Straße – Nord/Süd, Lokschuppen, Landschaft)	I.03, I.05	Gemeinde Pfronten, Private Bauherren	Ca. 5.000 bis 8.000€ pro Jahr	**
6.	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, Fixierung Gebäudestellung, Erhalt der Alten Post /Integration in Neuordnungskonzept VR-Bank-Gebäude) – abschnittsweise	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 Einzelhandels-Ansiedlungen am Ortsrand durch Bauleitplanung (Innerörtlicher Bebauungsplan)	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 Bebauungs-plan (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, Straßenverkehrs-behörde Landratsamt Ostallgäu	Ca. 100.000 bis 500.000 €	**

Nr.	Maßnahmen	Handlungsfeld/ Ziel	Träger	Kosten-rahmen	Priori-tät
17.	Abschnittsweise streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h (mittels Verkehrszeichen 274, nicht Tempo 30 Zone) auf der Allgäuer Str. im Abschnitt von Fußgängerüberweg bis Fußgängerüberweg	III.01	Gemeinde Pfronten, Staatliches Bauamt Kempten	Ca. 10.000 €	***
18.	Prüfung einer Entlastungsstraße zur Entlastung der Ortsmitte und Ermöglichung innerörtlicher Handelsspielräume durch Verlagerung der Staatsstraße (Schlüsselmaßnahme) als großräumliche und detaillierte Verkehrsuntersuchung	III.01	Gemeinde Pfronten	Ca. 50.000 bis 100.000 €	***
19.	Knotenpunkt Bahnhofsstraße/Allgäuer Straße: Knotenpunkt-Lichtsignalanlage mit Fußgängerfurten	III.01	Gemeinde Pfronten, Staatliches Bauamt Kempten	Ca. 50.000 €	**
20.	Umgestaltung Krankenhausstraße: beidseitiges Parkverbot, Einrichtung eines einseitigen Gehwegs auf Südseite	III.02, III.05	Gemeinde Pfronten	Ca. 50.000 bis 100.000 €	**
21.	Umgestaltung Kirchenweg: Stärkung der Achse für den Fuß- und Radverkehr, Durchfahrtsverbot für Kfz und Motorräder	III.02, III.06	Gemeinde Pfronten	Ca. 10.000 €	*
22.	Eigenes Radverkehrsbudget im Haushalt	III.03	Gemeinde Pfronten	Ca. 10.000 bis 50.000 €	*
23.	Umsetzung kleinteiliger Maßnahmen zur Reduzierung von Konflikten für den Radverkehr z.B. Ausbau Radschnellweg „Talachsen“ (vgl. Radkonzept)	III.03, III.06	Gemeinde Pfronten, Landkreis Ostallgäu, Tourismusverband Ostallgäu e.V.	Ca. 10.000 € und Weiterer (überörtlicher) Untersuchungsbedarf	**
24.	Weiterführende zusätzliche Serviceangebote für den Radverkehr (Fahrradboxen, Gepäckschließfächer und Ladestationen für elektrisch angetriebene Fahrräder, bspw. am Haus des Gastes, Bahnhof Ried) u. a. in Abstimmung mit dem Tourismuskonzept	III.03, III.06	Gemeinde Pfronten, Landkreis Ostallgäu, Tourismusverband Ostallgäu e.V., Private Bauherren	Ca. 10.000 bis 50.000 €	*
25.	Informations- und Marketingplattform für klimafreundliche Verkehrsmittel	III.03	Gemeinde Pfronten	Ca. 10.000	*

Nr.	Maßnahmen	Handlungsfeld/ Ziel	Träger	Kosten-rahmen	Priori-tät
26.	Mobilitätsberatung (bspw. Integration im Haus des Gastes)	III.03	Gemeinde Pfronten, Ostallgäuer Verkehrs Gemeinschaft (OVG)	Ca. 10.000 €	*
27.	Weiterführende Aktivitäten/ Kampagnen zur Förderung des Umweltverbundes (Stadtradeln, Fahrradfreundlicher Arbeitsgeber, etc.)	III.03	Gemeinde Pfronten, Private Bauherren	Ca. 10.000 €	*
28.	Regelmäßige Informationsveranstaltungen zum Thema Elektromobilität	III.03	Gemeinde Pfronten, Elektrizitätswerke Reutte (EWR)		*
29.	Entwicklung betrieblicher Mobilitätsangebote (Empfehlungen für die Gemeindeverwaltung als Vorbild für ortsansässige Unternehmen im Gemeindegebiet)	III.03	Gemeinde Pfronten, Ostallgäuer Verkehrs Gemeinschaft (OVG)	Ca. 5.000 bis 10.000€	*
30.	Gehwegvorstreckungen auf der Allgäuer Straße zur Verbesserung der Querungsbedingungen	III.05	Gemeinde Pfronten, Staatliches Bauamt Kempten	Ca. 10.000 bis 20.000 €	**
31.	Ordnung des straßenbegleitenden Parkens (Zeitbeschränkung, Anwohnerparken, Verlagerung von Parkmöglichkeiten)	III.07	Gemeinde Pfronten	Ca. 10.000 €	**
32.	neue Fußgängerachse zur Umgehung der Engstelle im Gehwegbereich auf der Allgäuer Str. bei Vinzenz Lipp (bereits in Umsetzung 2019)	III.05	Gemeinde Pfronten	Ca. 10.000 bis 50.000 €	***
33.	Bestandsaufnahme ortsbildprägender Einzelbäume, Straßenbegleitgrün (Lage, Alter, Art, Zustand), Laufende Pflegearbeiten, Kosten	IV.01	Gemeinde Pfronten	Eigenleistung der Verwaltung	**
34.	Aufbau durchgängiger Grünverbindungen	IV.01	Gemeinde Pfronten	Eigenleistung der Verwaltung	**
35.	Initiierung und Begleitung von Baumpatenschaften	IV.01	Gemeinde Pfronten	Eigenleistung der Verwaltung	**
36.	Prüfung und Verbesserung der Beschilderung und Ausstattung der Wege mit Belägen, Bäumen, Bänken als Leitsystem für touristische Vernetzung	IV.02	Gemeinde Pfronten, Tourismus	Eigenleistung der Verwaltung	**

17 Mittelfristige Maßnahmen 5 bis 10 Jahre

Nr.	Maßnahmen	Handlungsfeld/ Ziele	Träger	Kosten-rahmen	Priori-tät
1.	Ausrichtung von Einzelvorhaben an übergeordnetem Ziel und schrittweise Umsetzung – Rahmenkonzept Gestaltung Allgäuer Straße	I.05, IV.03	Gemeinde Pfronten	Entwurfsabhängig	***
2.	Östliches Gebiet neben Bahnlinie: Freiflächen mit Baumbepflanzung, Parkplätze, Freifläche für Nachnutzung Lokschuppen, Bebauung südlich Grundstücksteil als Mischgebiet (Lärmschutz beachten!)	I.02	Gemeinde Pfronten, Investor	Ergebnis Machbarkeitsuntersuchung	**
3.	Entsiegelung von Vorgärten und asphaltierten Zwischenbereichen	I.05	Gemeinde Pfronten, Private Bauherren	Bedarf je Sanierung	**
4.	Entfernung/Vermeidung von überdimensionierten Werbeanlagen	I.03	Gewerbetreibende		**
5.	Entwicklung der Flächen hinter VR-Bank für Nahversorgung Lebensmittelvollversorger ergänzt durch Arztpraxen, Geschosswohnungen, usw.	II.01	Gemeinde Pfronten, Lebensmittelbetreiber	Entwurfsabhängig	***
6.	Hebung der Nachverdichtungspotentiale auf Privatgrundstücken für Wohnungsbau (Bsp. Fl.-Nr. 2655/1)	II.01	Gemeinde Pfronten, Private Bauherren	Entwurfsabhängig	*
7.	Sanierung und Umnutzung Villa Goldonkel Erhalt des ortsbildprägenden Gebäudes: Prüfung Fördermöglichkeiten und Entwicklung Konzeption gegebenenfalls mit privatem Partner; Kreativhaus/Künstlerbühne	II.03	Gemeinde Pfronten, Private Bauherren	Entwurfsabhängig	***
8.	Umgestaltung Dr.-Kohnle-Weg mit südlich durchgehender Gehwegeverbindung und Erhalt Parkbucht	III.02, III.05	Gemeinde Pfronten	Ca. 10.000 bis 50.000 €	**
9.	Umgestaltung Dr.-Hiller-Straße: Prüfung zur Einbahnstraßenfreigabe für den Radverkehr, Straßenraumgestaltung mittels weicher Separation	III.02, III.05	Gemeinde Pfronten	Ca. 500.000 €	*
10.	Verbesserte Bewerbung des bestehenden Anruf-Sammel-Taxi-Systems und Linientaxi-Systems	III.04	Gemeinde Pfronten, Ostallgäuer Verkehrs Gemeinschaft (OVG)	Ca. 10.000 €	*

Nr.	Maßnahmen	Handlungsfeld/ Ziele	Träger	Kosten-rahmen	Priori-tät
11.	Zusammenführung der ÖV-Angebote (inkl. alternative Bedienformen) innerhalb einer Mobilitätszentrale	III.04	Gemeinde Pfronten, Ostallgäuer Verkehrs Gemeinschaft (OVG)	Ca. 50.000 bis 100.000 €	**
12.	Modifizierung des Routenverlaufs der Burgen- und Schlösserrunde (Radverkehrsroute) mit Umleitung nach Pfronten-Ried	III.06	Gemeinde Pfronten, Landkreis Ostallgäu, Tourismusverband Ostallgäu e.V.	Weiterer (überörtlicher) Untersuchungsbedarf	**
13.	Vilstalstraße Prüfung Schutzstreifen für Radverkehr (Ost-West Verbindung)	III.06	Gemeinde Pfronten	Ca. 10.000 €	**
14.	Schaffung eines flächendeckenden, hochwertigen Angebotes an Radabstellanlagen	III.06	Gemeinde Pfronten, Private Bauherren	Ca. 10.000 bis 50.000 €	*
15.	Sicherung, Neuordnung und Aufwertung von ruhendem Verkehr (Verlagerung von Parkplätzen aus städtebaulichen und verkehrsorganisatorischen Gründen, Schaffung zentraler Parkmöglichkeiten (u.a. Parkhaus als Gemeinschaftsprojekt mit Krankenhaus, Gemeinde, Lebensmittelbetreiber) und Parkplatzbegrünung)	I.05, II.01, III.07, IV.01	Gemeinde Pfronten, Klinikum, Lebensmittelbetreiber		**
16.	Ersatz bei Baumfällung	IV.01	Gemeinde Pfronten	Eigenleistung der Verwaltung	**
17.	Erstellung Leitfaden zu Begrünungsmaßnahmen und Informationsveranstaltungen für Private (z.B. Blühstreifen, Baumpflanzungen, Dachbegrünung, Entsiegelung)	IV.01, IV.04	Gemeinde Pfronten	Ca. 10.000 €	**
18.	Schaffung von Grün- und Leitstrukturen zur Anbindung an vorhandene Grünräume (Kurpark, Naturschutzgebiet Pfrontener Moos, Vils)	IV.02	Gemeinde Pfronten	Ca. 30.000 €	**
19.	Verbesserung Wegeverbindung und Ausbau Wege entlang der Vils	IV.03	Gemeinde Pfronten	Ca. 100.000 €	**

18 Langfristige Maßnahmen 10 bis 15 Jahre

Nr.	Maßnahmen	Handlungsfeld/ Ziel	Träger	Kosten-rahmen	Priori-tät
1.	Realisierung der Entlastungsstraße und Verlagerung der Staatsstraße	III.01	Gemeinde Pfronten, Staatliches Bauamt Kempten	Weiterer (überörtlicher) Untersu-chungsbedarf	***
2.	Gesamtheitliche Umsetzung des Rahmen-konzeptes zur Gestaltung Allgäuer Straße nach Verkehrsentlastung mit Einbezie-hung privater Flächen in Gesamtgestal-tung (u.a. mittels weicher Gliederungsele-mente zur Begrenzung der Fahrbahn, Geh-wegüberfahrten, Wechsel des Fahrbahn-belags)	I.03, I.05, II.02, III.01	Gemeinde Pfronten, Private Bau-herren	Entwurfsab-hängig	***
3.	Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h allgemein für alle Hauptverkehrs-straßen im Ortskern	III.01	Gemeinde Pfronten		***
4.	Schaffung einer Eingangssituation in das Ortszentrum auf der Allgäuer Straße (Nord und Süd), der Meilinger Straße (Ost) und der Vilstalstraße (West)	II.02, III.01	Gemeinde Pfronten	insgesamt > 500.000 €	**
5.	Schaffung von Wohnbauflächen auf ehe-maligen Bauhof-Areal	I.02, II.01	Gemeinde Pfronten, Investor		**
6.	Ergänzende Bebauung auf Höhe Pfarrzent-rum z.B. altersgemäßes Wohnen	I.02, II.01	Gemeinde Pfronten, Pfarramt, In-vestor		**
7.	Schaffung öffentliche Zugangsmöglichkei-ten zur Vils	II.01	Gemeinde Pfronten	Ca. 100.000 €	**
8.	Öffnung des Angerbaches	IV.01	Gemeinde Pfronten	Entwurfsab-hängig	*
9.	Umgestaltung/Verlagerung innerörtliche Tankstelle	I.02	Private Bau-herren		*
10.	Verlagerung Bauhof	II.01	Gemeinde Pfronten	Je nach Stand-ortwahl	*

19 Impuls-Maßnahmen

19.01 Untersuchung einer Entlastungsstraße

Wie in Kapitel 8.01 unter Verkehr bereits beschrieben wurde, nimmt Pfronten als ehemalig wichtiger Umschlagsplatz für Waren auf der Route nach Venedig (Nord-Süd Richtung verlaufende Verkehrsachse) von jeher einen wichtigen Stellenwert ein. Diese alte Verkehrsachse ist bis heute erhalten geblieben. Als Staatsstraße 2520 fällt sie inzwischen in die Zuständigkeit des Landes Bayern. Aufgrund der Lage in den Allgäuer Alpen fällt Pfronten zudem eine große touristische Bedeutung zu, die entsprechend an den Freizeit- und Urlaubsverkehren zu erkennen ist. Die Durchgangsverkehre sind besonders auf der Staatsstraße 2520 aber auch auf der Meilinger Straße nach Osten (OAL 2) zu beobachten.

Da in Pfronten selbst kein zentraler Marktplatz besteht, wirken die beiden viel befahrenen Verkehrsachsen (Staatsstraße 2520 sowie OAL 2) sehr ortsbildprägend. Der Durchgangsverkehr stellt eine erhebliche Belastung in der Ortsmitte in Pfronten dar, ein Problem, das sich in den letzten Jahren sogar noch verschärft hat. Aktuelle Verkehrserhebungen des Verkehrsplanungsbüros VCDB aus Dresden aus dem Jahr 2018 zeigen, dass die durchschnittliche Verkehrsmenge um die 10.000 Kfz pro Tag liegen.

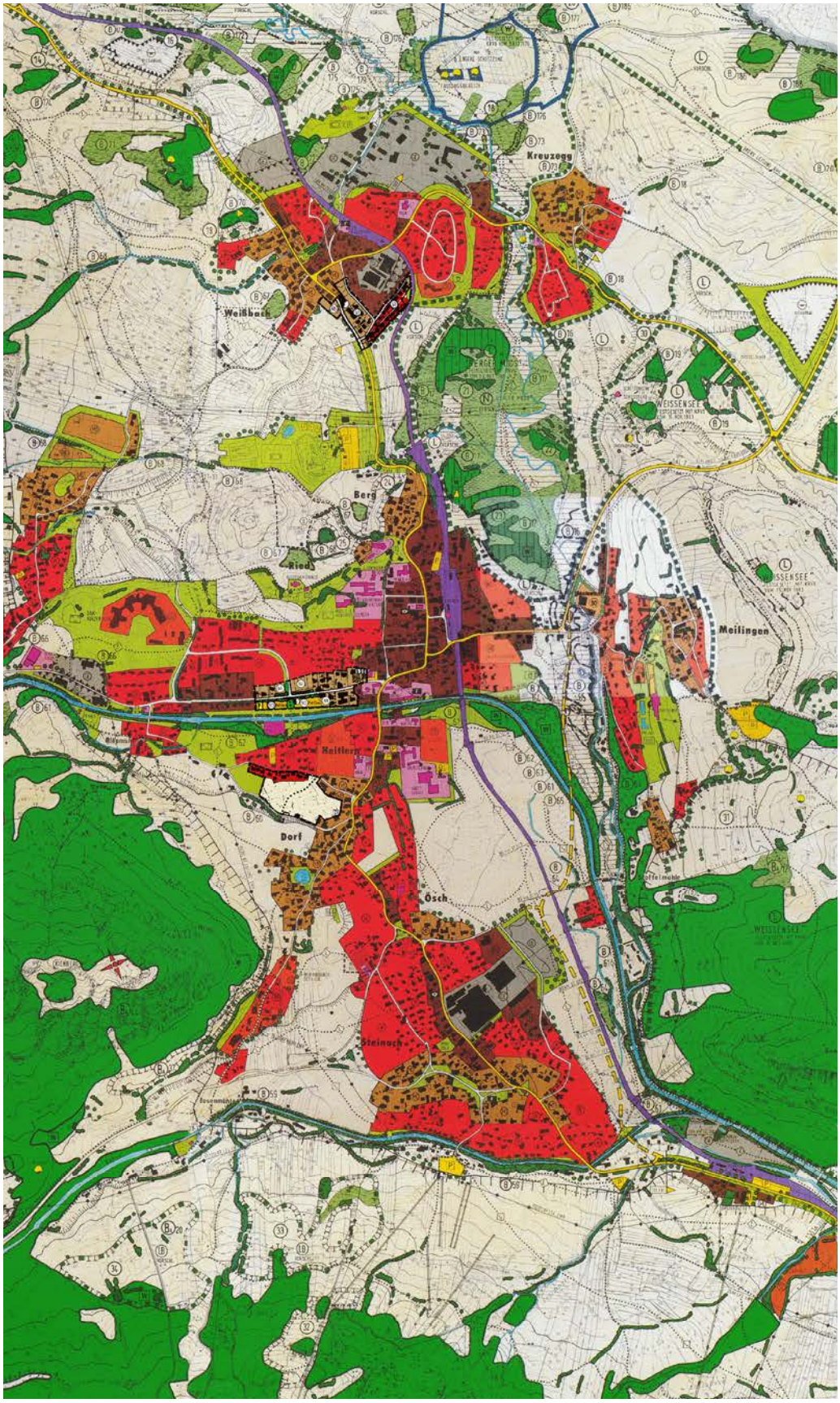
Die Fertigstellung der Bundesautobahn 7 im Jahr 2009 mit Anschluss an den Grenztunnel Füssen führte nicht zu einer ausreichenden Entlastung.

Grundsätzlich ist Pfronten per Bus und Bahn gut an seine Umgebung angebunden. Die Eisenbahn (DB-Linie 973) hält an allen drei Bahnhöfe Pfronten-Ried, Pfronten-Steinach und Pfronten-Weißbach und bietet somit Anschluss an Kempten im Allgäu sowie Reutte in Tirol. Der Bahnhof Pfronten-Ried ist zudem zentraler Umsteigepunk für Regionalbuslinien (Linien 56, 63, 71) und Ortsbusse (Linien 711, 712).

Ein wichtiger Schritt zur Attraktivierung der Ortsmitte in Pfronten-Ried ist, die Staatsstraße auf eine neue Entlastungsstraße zu verlegen. Erst durch die Verlagerung des Verkehres aus der Ortsmitte kann sich langfristig, durch gestalterische Aufwertung der Allgäuer Straße und Etablierung von frequenzbringenden Nutzungen sowie Aufenthaltsbereichen, die Wohn- und Lebensqualität für Bewohner und Gäste deutlich verbessern.

Der rechtsgültige Flächennutzungsplan sieht bereits seit vielen Jahren die Trasse einer möglichen Entlastungsstraße vor. Diese führt von Pfronten-Steinach westlich der Bahnlinie sowie der Vils nach Norden am Firmengelände von Deckel Maho entlang über die Bahnline und Vils weiter nach Meilingen. Dort trifft sie auf die Meilinger Straße. Eine Anbindung an Deckel Maho sowie den Ortsteil Ösch ist im Flächennutzungsplan dargestellt und sollte bei der Untersuchung mit bedacht werden.

Eine Hauptmaßnahme des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes sollte die Untersu-chung zur Machbarkeit der bisherigen und anderweitig möglichen Trassenvarianten sein. Dazu schreibt die Gemeinde Pfronten derzeit das Leistungsbild zur Untersuchung einer Entlastungsstraße an Verkehrsplanungsbüros aus. Im Leistungsbild ist neben der Verkehrsplanung auch eine Raumempfindlichkeitsanalyse, in der die wesentlichen Umweltauswirkungen untersucht werden sollen sowie der Immissionsschutz auf die bestehende Bebauung und Tragwerksplanung für z.B. Brückenbauwerke zu erarbeiten bzw. überprüfen.



Ausschnitt rechtskräftiger Flächennutzungsplan mit dargestellter Trasse Entlastungsstraße (gelb gestrichelt)

19.02 Neuordnung Bahnhofsareal

Wie in Kapitel 1 unter Handlungsanlass bereits beschrieben wurde, kommt dem Bahnhofsareal in Pfronten-Ried - bestehend aus den drei Bereichen Bahnhofshauptgebäude mit Kiosk, der angrenzenden ehemaligen Lagerhalle/Güterhalle sowie dem ehemaligen Lokschuppen - für die künftige Entwicklung des Ortsteils eine zentrale Bedeutung zu. Insbesondere das Bahnhofshauptgebäude und der Lokschuppen stellen ortsbildprägende Gebäude dar, die die Grenze zwischen der Ortsmitte und dem dahinterliegenden Neubaugebiet markieren. Zudem bilden sie den Ankunftsort für Pendler und Touristen, die mit Bus und Bahn an- beziehungsweise abfahren. Die vier historischen Gebäude des Bahnhofsareals stehen unter Denkmalschutz.

Seit der Vorbereitenden Untersuchung im Jahr 2001 haben sich infolge des zunehmenden Verkehrsaufkommens die Probleme in der Zentrumslage verschärft. Zudem führten die Sparmaßnahmen der Deutschen Bahn im Bahnhofareal zu einer Verschlechterung der städtebaulichen Substanz und deren Funktionsfähigkeit.

Die Gemeinde Pfronten hat das Bahnhofsgebäude mit allen Nebenanlagen sowie den Lokschuppen erworben. Mit dem Eigentümerwechsel mehrerer Gebäude im Bahnhofsareal sind beste Voraussetzungen für eine zielgerichtete, städtebauliche Entwicklung der Ortsmitte Pfronten-Ried geschaffen worden, welche das Bahnhofsumfeld und die Allgäuer Straße in eine Gesamtkonzeption einbindet. Die Belebung der Leerstände im Bahnhofsumfeld und die Einbindung des Bahnhofareals in die Ortsmitte müssen als zentrale Aufgaben bezüglich einer qualitativen Aufwertung der Ortsmitte angesehen werden.

Die Gebäude des Bahnhofsareals sind aktuell weitestgehend leerstehend, einzig das Bahnhofshauptgebäude wird im Erdgeschoss als Wartehalle genutzt. Teilweise besteht bei den Objekten erhöhter Sanierungsbedarf.

Als Grundlage für die Erstellung eines Sanierungskonzeptes zum Bahnhofsareal im Rahmen der Städtebauförderung in Pfronten-Ried wurde von der Gemeinde Pfronten im Winter 2018/2019 eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben, die die Bestandssituation des Bahnhofareals analysiert und mögliche Nutzungsszenarien aufzeigt. Zur fachlichen Ergänzung wurde hierzu parallel eine Einschätzung der Bausubstanz hinsichtlich Schäden an der Tragstruktur und notwendiger Sanierungsmaßnahmen beauftragt. Ergebnisse lagen vor Fertigstellung des vorliegenden integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes bisher noch nicht vor. Grundsätzlich muss jedoch für alle Maßnahmen, die an den Denkmalgeschützten Gebäuden vorgenommen werden, eine Denkmalpflegerische Erlaubnis beim Landratsamt Ostallgäu eingeholt werden.

(Um-)Nutzung Bahnhofsgebäude

Das Bahnhofsgebäude wird im Untergeschoss für Bahntypische Nutzungen wie Warteräume, Schautafeln und Sanitäre Anlagen genutzt. Da es keinen Fahrkartenschalter mehr gibt, wurde ein Video-Reisezentrum in den Außenanlagen integriert. Im Obergeschoss des Bahnhofsgebäudes befinden sich Wohnräume.

Der Anbau nach Norden (ehemaliges Stellwerk) ist nicht erhaltenswert und obliegt keiner Nutzung, sodass er abgerissen werden sollte, um das Bahnhofsgebäude als Denkmal wieder freizustellen.

Im Rahmen des ISEK´s wurden folgende Nachnutzungsvorschläge des Bahnhofes erarbeitet, die im Zuge der Machbarkeitsuntersuchung näher betrachtet werden: Das Obergeschoss bietet sich an, weiterhin

Wohnräume, Räume für die Volkshochschule oder Werkstatträume für Kreative zur Verfügung zu stellen. Das Erdgeschoss sollte weiterhin als Wartehalle dienen, jedoch barrierefrei erreichbar sein. Hier könnten auch erste Informationen zur Gemeinde und zum Handwerk der Mächeler-Tradition bereitgestellt werden.

Grundsätzlich soll für das gesamte Bahnhofsareal die Barrierefreiheit hergestellt werden.

Umnutzung Kiosk

Der Kiosk befindet sich südlich des Bahnhofsgebäudes und wurde jahrelang als Imbiss/Kiosk am Bahnhof genutzt. Derzeit steht das Gebäude leer. Es ist aufgrund des gesamten einheitlich gestalteten Gebäudeensembles Bahnhof als erhaltenswert und denkmalgeschützt eingestuft.

Mögliche Nachnutzungen, die im Zuge des ISEK´s diskutiert wurden, ist eine Fahrradwerkstatt und abschließbare Fahrradboxen, wo Bürger oder Gäste ihre Fahrräder sicher und trocken verstauen können. Eine weitere Möglichkeit wären Verkaufsräume für regionale Produkte. Zwar ist das Gebäude mit Außenmaßen von etwa 12m x 4,6m relativ klein, jedoch für eine Vermarktungsstelle ausreichend.

Der Bahnhof selbst (im Hintergrund) sollte als Denkmal wieder freistehen.

Der denkmalgechützte Kiosk ist derzeit leerstehend. (Juni 2019)

Umnutzung Lokschuppen

Neben seiner städtebaulichen Bedeutung (Raumfassung im nördlichen Bereich des Bahnhofsgeländes) besitzt der Lokschuppen auch eine besondere historische Bedeutung, die entsprechend gewürdigt werden soll. Laut Anton Hohenadl, ehemaliger Kreisbaumeister Landratsamt Ostallgäu, Untere Denkmalschutzbehörde, gibt es zwar noch weitere ähnliche Bahnhofsgebäude und Lagerhallen wie in Pfronten, jedoch keinen vergleichbaren Lokschuppen. Somit gilt der Lokschuppen in Pfronten-Ried als einzigartiges Beispiel in der Region. Der Lokschuppen weist erhebliche Schäden im Tragwerk auf. Das offene Dach auf der Westseite führte zu weiteren Schäden, sodass nun dringender Handlungsbedarf besteht.

In der ehemaligen Lokhalle (1895-1970) wurden Dampfloks untergestellt und in den Wartungsgruben Wartungen unter anderem mit Öl durchgeführt, sodass gegebenenfalls mit Ölablagerungen gerechnet werden muss. Es wurde bereits im Mai 2000 eine Untersuchung zur Untergrundverunreinigung von Harress Pickel Consult unternommen. Derzeit geht von den ermittelten Belastungen (Verunreinigungen durch MKW) kein Umweltrisiko (Gefährdung von Boden und Grundwasser) aus.

Mögliche Nachnutzungsideen im Rahmen des ISEK´s sind die Verlagerung des Wochenmarktes auf das Areal des Lokschuppens. Bei Schlechtwetter oder im Winter könnte der Wochenmarkt im Lokschuppen stattfinden. Bei gutem Wetter oder im Sommer kann der Wochenmarkt auf einen Teil der Freifläche südlich des Lokschuppens verlagert werden. Auch wäre in diesem Zuge eine dauerhafte Markthalle möglich - mit Verkaufsstelle für regionale Produkte.

Konkrete bauliche Maßnahmen sollten erst nach Vorliegen der Substanz- und Machbarkeitsuntersuchung definiert werden.

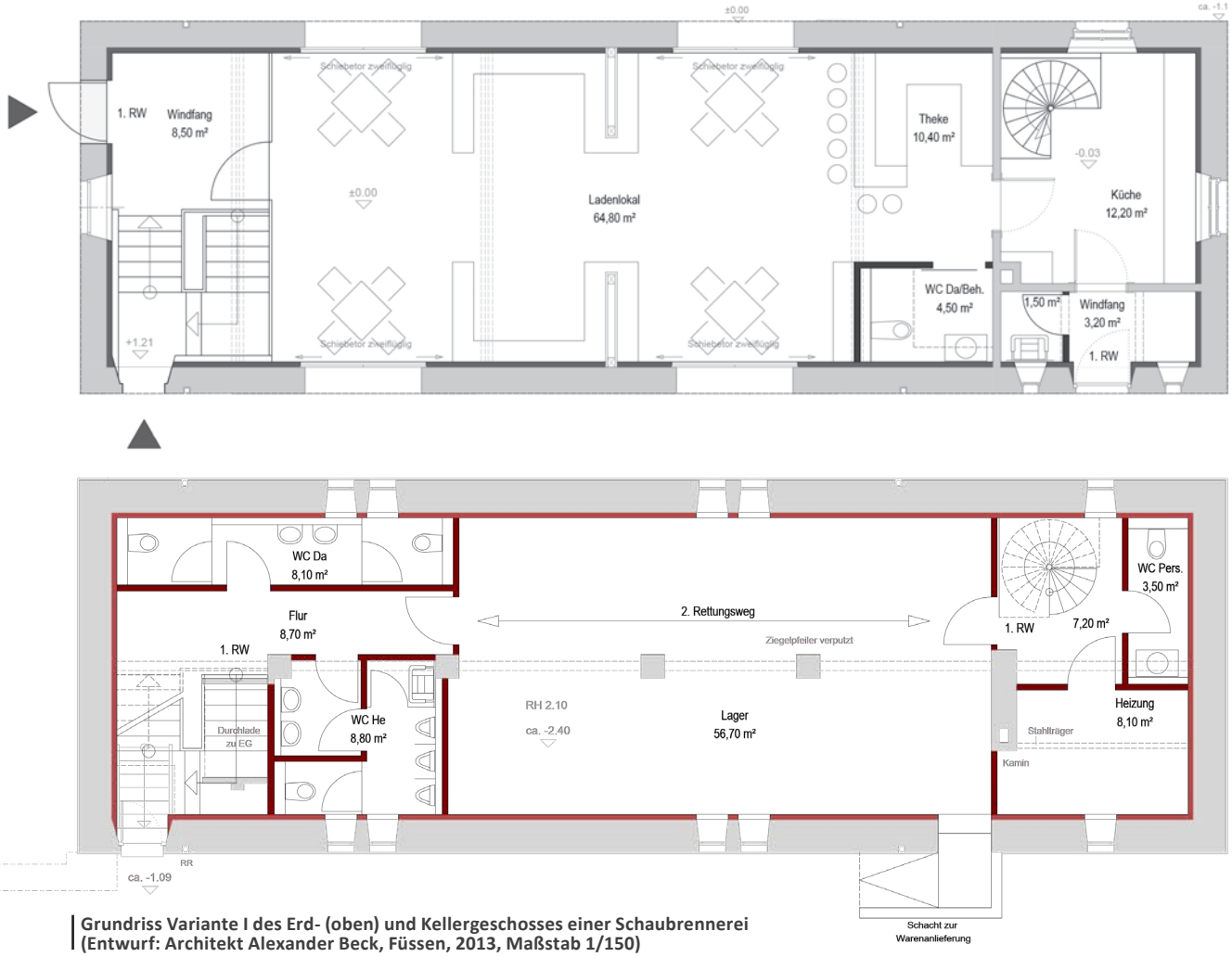
Der Lokschuppen hat bereits Schäden im Dachaufbau. (Juni 2019)

Umnutzung Güterhalle

Auch die Güterhalle wird im Rahmen der oben beschriebenen Substanzbewertung und Machbarkeitsstudie untersucht. Ergebnisse lagen vor Fertigstellung des vorliegenden Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes nicht vor.

Für die Güterhalle liegt bereits seit längerer Zeit eine Anfrage eines privaten Eigentümers vor, diese als Schaubrennerei mit Verkauf von hochwertigen Spirituosen umzunutzen. Die Nutzfläche wird für das Vorhaben als ausreichend groß angesehen. Die bisherige Planung sieht ein Ladenlokal mit Theke und separater Küche im Erdgeschoss, Lager im Kellergeschoss sowie Sanitären Einrichtungen vor. Anlieferung, Terrasse sowie Stellplätze sind außerhalb des Gebäudes vorgesehen, die in Abstimmung mit der Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes angeordnet werden. Insbesondere der Stellplatznachweis sollte nicht in direktem Umfeld erfolgen.

Grundsätzlich wird die Vermarktung regionaler Produkte als prositiver Impuls gesehen. Darüber hinaus entstehen wünschenswerte Koppelungsbeziehungen, da die Schaubrennerei vom Eigentümer des benachbarten Brauereigasthofes betrieben werden soll.

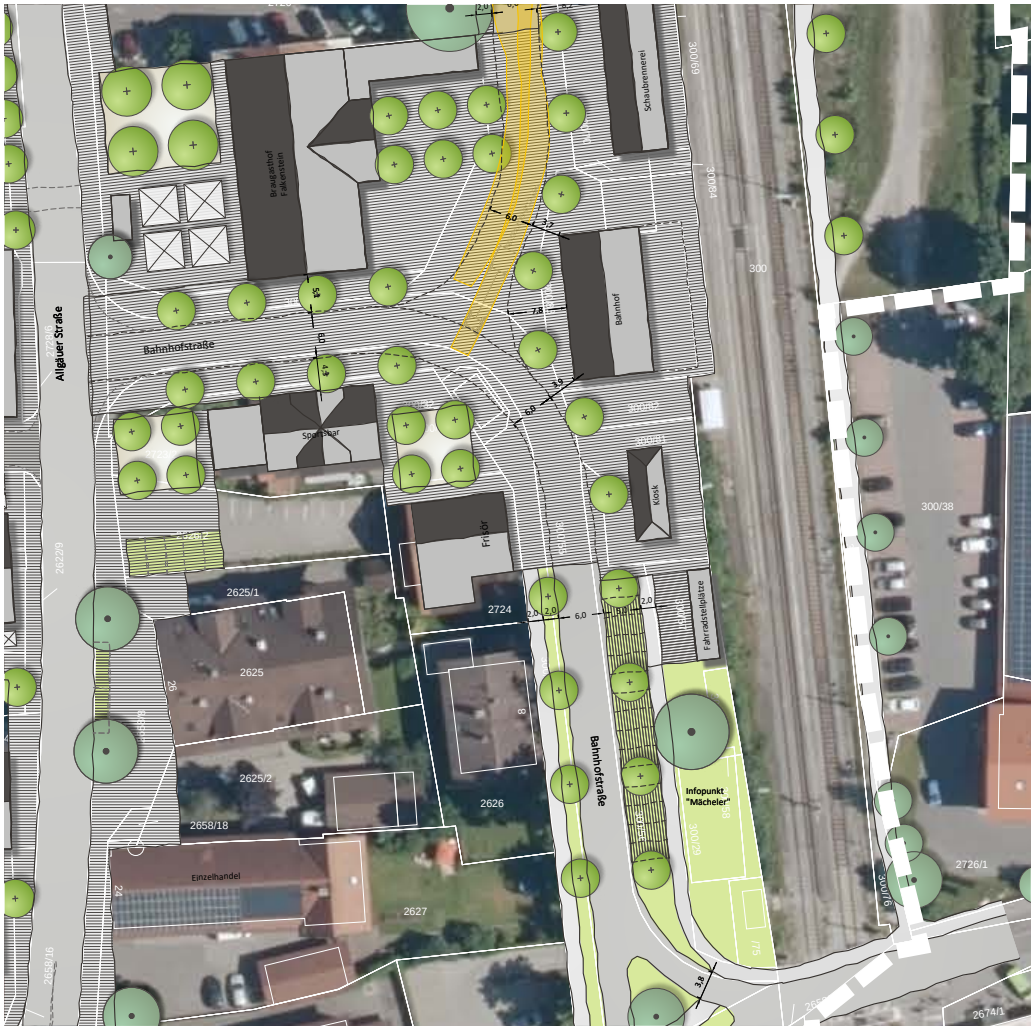


Grundriss Variante I des Erd- (oben) und Kellergeschosses einer Schaubrennerei (Entwurf: Architekt Alexander Beck, Füssen, 2013, Maßstab 1/150)

Neuordnung Öffentlicher Raum

Neben der Nachnutzung von denkmalgeschützten Gebäuden (Bahnhof, Güterhalle, Lokschuppen, Kiosk) ist die Neuordnung des öffentlichen Verkehrs im Bahnhofsareal ein wichtiger Impulsgeber. Dazu zählen die Verlegung und Gestaltung des Busbahnhofes sowie des ruhenden Verkehrs. Aber auch die Attraktivierung der öffentlichen Freiflächen vor dem Bahnhof in Zusammenhang mit den neugestalteten privaten Freibereichen um den Brauereigasthof Falkenstein und die Schaffung eines Platzes mit guter Aufenthaltsqualität sind Ziele der Gemeinde.

In der vorliegenden Konzeptstudie sind Möglichkeiten zur Gestaltung des öffentlichen Raums im Bereich vor dem Bahnhof aufgezeigt. Vorgesehen ist eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs, vor allem im Bereich südliche Bahnhofsstraße und nördliche Ladehofstraße. Im Bereich der südlichen Bahnhofsstraße ist zudem ein Infopunkt „Mächeler“ mit Schautafeln für einen Rundweg durch Pfronten Ried denkbar und wünschenswert. Die zugrundeliegende, bestandsnahe Umgestaltung der innerörtlichen Verkehrswegeführung wurde vom Gemeinderat der Gemeinde Pfronten favorisiert. Das bedeutet, dass die Bahnhofsstraße zweispurig ausgebaut bleiben soll. Um einen öffentlichen Platz vor dem Bahnhofsgebäude zu realisieren und eine sichere Verkehrswegeführung zu erreichen, muss jedoch die Truhe verlagert werden.



Möglichkeit zur Gestaltung des öffentlichen Raums vor dem Bahnhof Pfronten-Ried (Quelle: LARS consult GmbH, 2018/2019)

Neuordnung Busbahnhof

Die derzeitige Situation des Busbahnhofes in Ried vor dem Bahnhofshauptgebäude, ist aus verkehrlicher Sicht als chaotisch und unsicher einzuordnen. Bereits im September 2012 wurde vom Ingenieurbüro für Wasser- und Abwassertechnik GmbH aus Kempten ein Vorkonzept zur Verbesserung der Situation am Busbahnhof der Gemeinde Pfronten vorgelegt. Dieses Vorkonzept beinhaltet mehrere Varianten zur Ordnung des Busbahnhofs. Es bietet aber auch Varianten mit Tiefgarage an, um die bestehenden Stellplatzanzahl zu erhalten beziehungsweise auszubauen. Diese Variante wird für Pfronten-Ried als überdimensionierte Planung angesehen und sollte nicht weiterverfolgt werden.

Im Zuge der Erarbeitung des ISEK´s wurden in Absprachen mit den regionalen Busunternehmen mehrere mögliche Lösungen (Varianten 1-4) zur verkehrssicheren Gestaltung des Busbahnhofes besprochen. Der Busbahnhof sollte sich in Zukunft nördlich der Güterhalle auf dem bestehenden und derzeit ungeodneten Parkplatz verlagern, um kurze Wege zum Bahnhof und der Ortsmitte beizubehalten. Die vorliegende Planung, Variante V4, wurde vom Gemeinderat favorisiert und für die weiteren Überlegungen beschlossen. Diese sieht eine Trennung des Busverkehrs und dem fließenden Verkehr vor, der durch eine Baumreihe voneinander abgegrenzt wird. Durch eine Mittelinsel wird ein sicheres Umsteigen von Bus zu Bus gewährleistet. Nördlich werden notwendige Parkplätze umgestaltet. Damit die Zahl der bestehenden Parkplätze bestehen bleibt, könnten nördlich des Birkenwegs, auf dem jetzigen Wochenmarkt sowie der Kleingartensiedlung weitere Stellplätze entstehen. Für die Umsetzung ist jedoch im Zuge der Realisierung des Busbahnhofs (Ausführungsplanung) zu erarbeiten.

Variantenstudie zur Gestaltung des Busbahnhofs in Pfronten-Ried, Vorzugsvariante V4 (unten). Varianten 1 bis 3 oben von links nach rechts. (Quelle: LARS consult GmbH, 2018/2019)

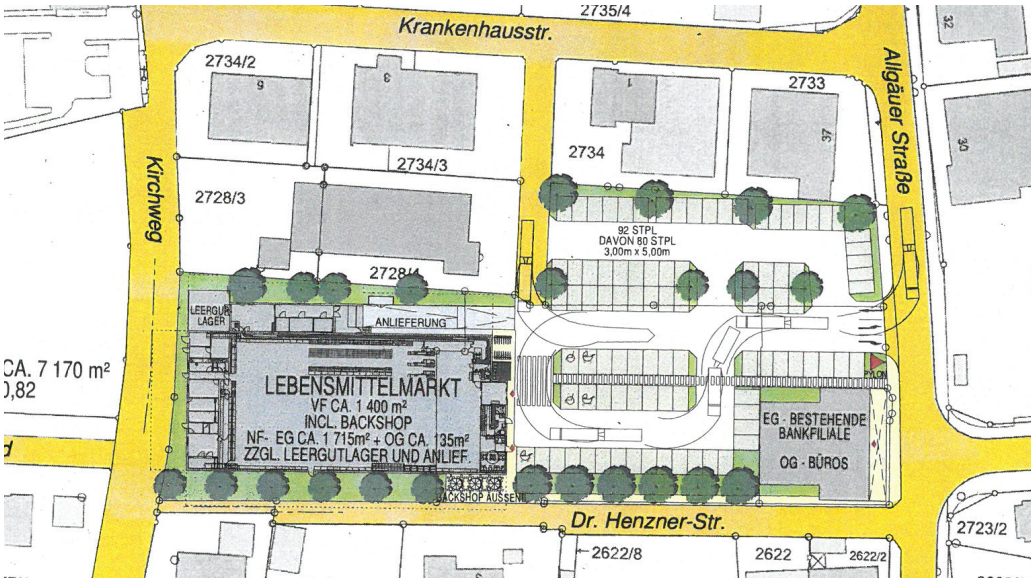
19.02 Stärkung Lebensmittelvollsortimenter in Ortsmitte

In der Ortsmitte in Pfronten-Ried ist derzeit ein Lebensmittelbetrieb angesiedelt, der jedoch aufgrund seines in den nächsten Jahren endenden Mietvertrags einen neuen Standort braucht. Um die Ortsmitte als Frequenzbringer zu beleben, ist es wichtig, den Lebensmittelbetrieb in der Ortsmitte zu halten. Daher soll unter anderem vermieden werden, einen Lebensmittelbetrieb am Ortsrand anzusiedeln. Aufgrund der zentralen Lage und der Grundstücksverfügbarkeiten eignet sich der Standort hinter der VR-Bank dafür. Derzeit befindet sich auf der Fläche ein Wohngebäude mit mehreren Wohnungen, ein Parkplatz sowie Nebengebäude.

Nach Verlagerung des Lebensmittelbetriebes soll das jetzige Feneberg-Gebäude zu einem Drogeriemarkt umgebaut werden. Dazu gibt es bereits erste Pläne, die eine Holzfassade zeigen und die Werbeanlagen dezenter darstellen.

Gegenüberstellung jetziger Feneberg und Planung Drogeriemarkt in Ortsmitte (Quelle: Architekt Beck, 2018/2019)

Bereits 2014 wurde vom Architekturbüro Dieter Niestroj aus München ein erstes Konzept zur Etablierung des Lebensmittelbetriebs in der Ortsmitte vorgelegt. Die Pläne sehen eine zusätzliche Zufahrt von der Allgäuer Straße vor. Im vorderen Bereich soll die Alte Post abgebrochen werden, um auf dieser Fläche und anschließend in Richtung Westen Parkplätze zu integrieren. Der eigentliche Lebensmittelmarkt soll in Richtung Kirchenweg angesiedelt werden.



Variantenstudie zur Gestaltung des Busbahnhofs in Pfronten-Ried, Vorzugsvariante V4 (Quelle: Architekturbüro Dieter Niestroj, 2014)

Nach Rücksprache mit dem Staatlichen Bauamt Kempten wird jedoch eine weitere Zufahrtsmöglichkeit von der Allgäuer Straße in Richtung Westen, zwischen Kreuzung Allgäuer Straße/Krankenhausstraße und Kreuzung Allgäuer Straße/Dr.-Hezner Straße untersagt, da die beiden Kreuzungsbereiche zu nahe beieinander liegen und es bereits viele Kreuzungen entlang der Allgäuer Straße gibt. Die Theaterstraße ist für eine Zufahrt nicht geeignet, da hier nur eine Fußläufige Verbindung vorhanden ist.

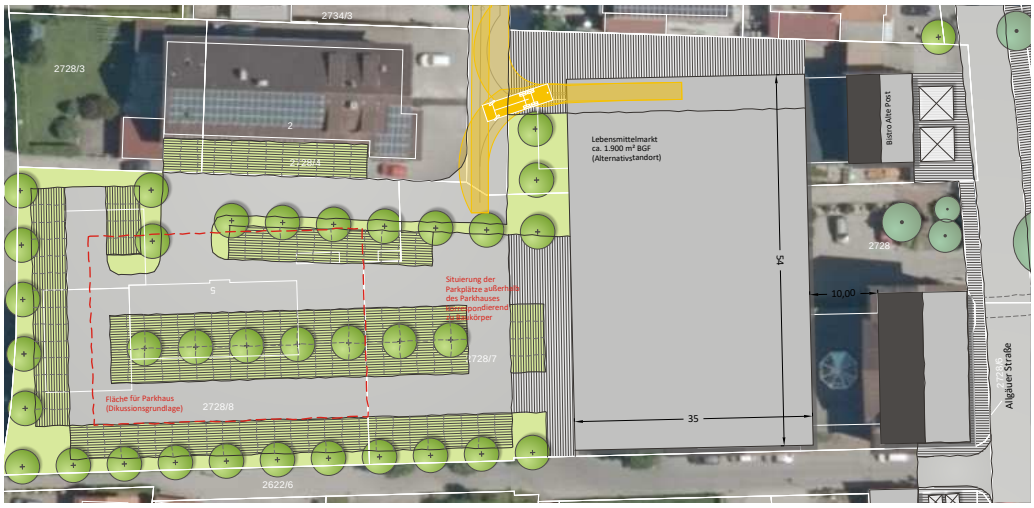
Im Zuge des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes wurden drei Varianten zur Etablierung des Lebensmittelbetriebes erarbeitet und untersucht. Eine konkretere Planung ist jedoch im Zuge der Realisierung des Lebensmittelbetriebes (Aufstellung Bebauungsplan) zu erarbeiten.

Grundsätzlich erfolgt in allen drei Varianten die Zufahrt des Lebensmittelbetriebes über die Krankenhausstraße, da eine direkte Zufahrt von der Allgäuer Straße ausgeschlossen wurde. In Variante 1 erfolgt zudem die Anlieferung ebenfalls über die Krankenhausstraße. In den beiden Variante 2 und 3 erfolgt die Anlieferung über die Dr.-Hezner Straße. Hier ist der Lärmschutz entsprechend in der weiteren Planung zu berücksichtigen.

In Variante 1 soll die Alte Post erhalten werden und in „zweiter“ Reihe der Lebensmittelbetrieb gebaut werden, damit Sichtbeziehungen zur Allgäuer Straße möglich sind. Hinter dem Betrieb sind Parkplätze geplant, wobei hier auch die Idee mit einem gemeinsamen Parkhaus (Gemeinde, Lebensmittelbetrieb, Krankenhaus) diskutabel ist.Die Varianten 2 und 3 sind sehr ähnliche Varianten, die sich vom Grundprinzip nicht unterscheiden. Hier soll der Lebensmittelbetrieb, ähnlich wie im Konzept des Architekturbüros Dieter Niestroj aus München, im hinteren Bereich gebaut und im vorderen Bereich die Parkplätze situiert werden.

Deutlich wird, dass durch Erhalt des früheren Postgebäudes in Variante 3, die Raumkante entlang der

Allgäuer Straße beibehalten werden kann, auch wenn das neue Gebäude im hinteren Bereich angesiedelt wurde. In Variante 2 konnten mehr Stellplätze in das Konzept integriert werden, da hier die Alte Post abgerissen werden soll. Wichtig ist eine ergänzende Nutzung (Wohnen, Ärztehaus, etc.) im Obergeschoss unterzubringen.



Variantenstudie zur Situierung Lebensmittelbetrieb in der Ortsmitte in Pfronten-Ried – Variante 1, Situierung Lebensmittelbetrieb an Allgäuer Straße. (Quelle: LARS consult GmbH, 2018/2019)

Variantenstudie zur Situierung Lebensmittelbetrieb in der Ortsmitte in Pfronten-Ried – Variante 2, Situierung Lebensmittelbetrieb im hinteren Bereich, Abbruch der Alten Post. (Quelle: LARS consult GmbH, 2018/2019)

Variantenstudie zur Situierung Lebensmittelbetrieb in der Ortsmitte in Pfronten-Ried – Variante 3, Situierung Lebensmittelbetrieb im hinteren Bereich, Erhalt der Alten Post. (Quelle: LARS consult GmbH, 2018/2019)

19.03 Gestaltung der Allgäuer Straße

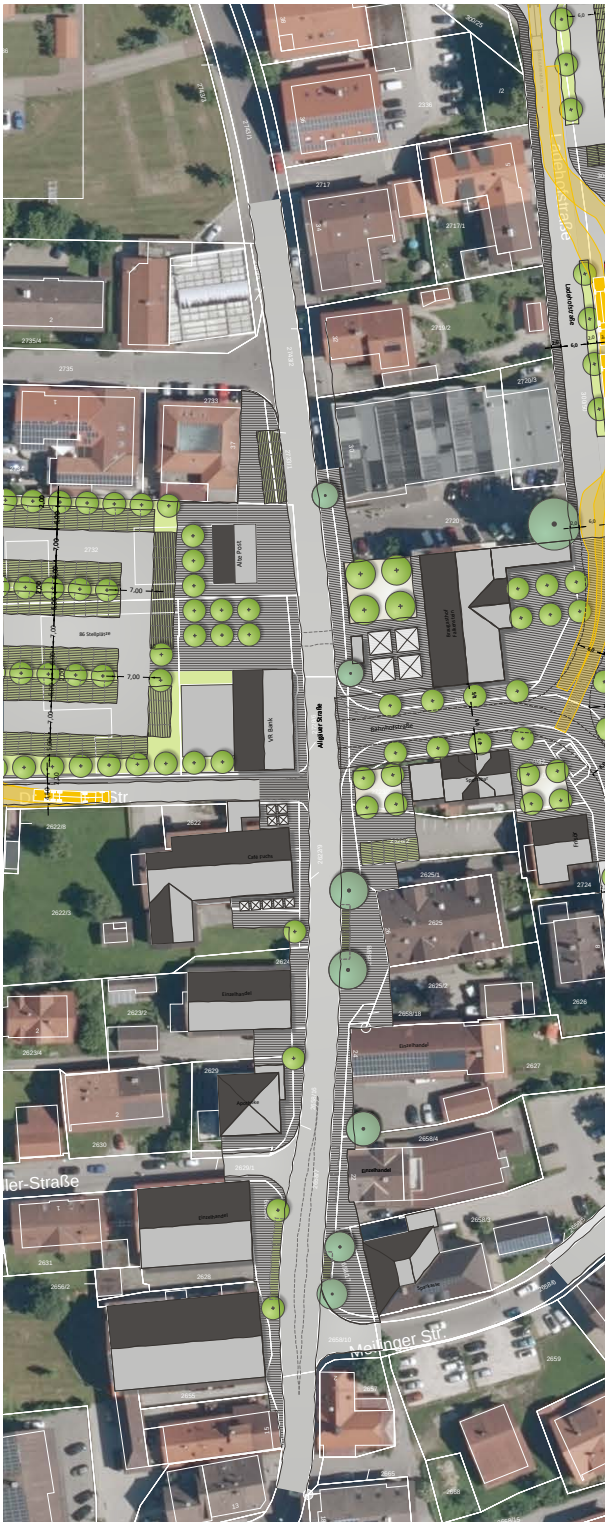
Da die Allgäuer Straße Staatsstraße mit übergeordneter Verbindungsfunktion ist und auf dieser ein ungehinderter Fluss gewährleistet sein muss, sind Veränderungen wie zum Beispiel 30er-Zonen, erhebliche Umbauten, Vorrang von Fußgängerbereichen oder Shared Space aktuell nicht möglich. Im Februar und April 2018 wurden im Rahmen von Verkehrserhebungen auf der Allgäuer Straße 10 000 bis 12 000 Fahrzeuge gemessen, was eine ganzjährig hohe Belastung belegt.

Grundsätzlich kann der Ortskern nur entlastet werden, wenn eine Umfahrung von Ried ermöglicht wird, da keine innerörtlichen Trassen mehr zur Verfügung stehen. Die Sinnhaftigkeit einer Entlastungsstraße kann jedoch nicht im Zuge der Erstellung des ISEK´s untersucht werden, sondern es bedarf einer eigenen großräumigen Untersuchung, die im Nachgang an das ISEK erstellt werden muss.

Neben der Untersuchung und Entwicklung einer Entlastungsstraße sollte gleichzeitig ein Rahmenkonzept für die Allgäuer Straße erarbeitet werden. Dieses sollte auf die Schaffung und Attraktivierung von Aufenthalts- und Begegnungszonen im zentralörtlichen Bereich von Ried zur Stärkung und Belebung der Ortsmitte von Pfronten abzielen.

In der vorliegenden Planung wurde ein mögliches Konzept der Allgäuer Straße erarbeitet, das in Folge zu einem Rahmenplan weiter entwickelt werden soll, der bereits bei anstehenden Veränderungen von privaten Einzelvorhaben schrittweise umgesetzt werden kann.

Inhalte der vorliegenden Planung ist der Ausbau und die Attraktivierung der Straßenbegleitenden Nebenflächen an der Hauptstraße, die von Hauskante zu Hauskante (über Grundstücksgrenze hinweg) betrachtet werden sollten. Die Schaffung von Aufenthalts- und Begegnungszonen, vor allem auch für gastronomische Nutzungen und Einzelhandel, kann insbesondere nach Beruhigung der Hauptachse als zentrale Einkaufs- und Flanierbereich zur nachhaltigen Entwicklung des Zentrums beitragen. Aber auch die Ordnung des ruhenden Verkehrs und Begrünung der versiegelten Flächen.



Mögliche Gestaltung der Allgäuer Straße in Pfronten-Ried (Quelle: LARS consult GmbH, 2018/2019)

F | FAZIT

20 Abgrenzungsvorschlag Sanierungsgebiet

Die vorliegenden Ergebnisse, der städtebaulichen, verkehrlichen und denkmalschutzrechtlichen Untersuchungen und Bewertungen zeigen einen dringenden Handlungsbedarf insbesondere in der Ortsmitte. Die Abgrenzung für das Sanierungsgebiet wird daher wie im folgenden Lageplan dargestellt.

Untersuchungsgebiet ISEK Pfronten-Ried, ohne Maßstab

Das Sanierungsgebiet Pfronten-Ried umfasst wesentliche Teile von Ried, wie zum Beispiel den zentralörtlichen Geschäftsbereich entlang Allgäuer Straße, Bahnhofsbereich und Siedlungsbereich Dr.-Hiller-Straße/Kirchenweg.

Zunehmende Leerstände an denkmalgeschützten Gebäuden sowie zu erwartende Aufgaben von Geschäften, der Verlust an gestalterischen und funktionalen Qualitäten führen insgesamt zusammen mit den äußerst unbefriedigenden Verkehrsverhältnissen zu einem negativen Erscheinungsbild, fehlenden Aufenthaltsqualitäten und damit auch immer weiter zu einer schwindenden Kaufkraftbindung des Zentrums. Es sollte zeitnah mit der Umsetzung der empfohlenen Zielsetzungen und Maßnahmen begonnen werden, um die Wohn- und Lebensqualitäten zu verbessern. Die Reihenfolge der Ziele und Maßnahmen werden an der aufgestellten Maßnahmenliste ersichtlich. Der Erfolg und die Aufwertung in diesen Bereichen geben einen wichtigen und nachhaltigen Impuls für die weiteren Schritte vor.

Ein weitergehendes Sanierungsgebiet scheint nicht notwendig, da die übrigen Gebiete der Gemeinde keine zentralörtlichen Funktionen besitzen, und sich der Neuordnungs- und Umgestaltungsbedarf um den Bereich Allgäuer Straße und Bahnhof konzentriert.

21 Ausblick

Diese Dokumentation dient neben der Information der Beteiligten dazu, auch die Öffentlichkeit und die Träger frühzeitig am ISEK zu beteiligen. Der Bericht ist zu diesem Zeitpunkt (September 2019) nicht endgültig fertiggestellt. Er dient als Diskussionsgrundlage für den weiteren Prozessablauf und ist als dynamischer Text zu verstehen. Aktuelle Herausforderungen sind anzunehmen, mit dem Ziel Pfronten-Ried als lebenswerte und attraktive Ortsmitte zu gestalten.

G | BETEILIGUNGSPROZESS

Bürgerbeteiligung ist in heutigen Konzeptentwicklungen unabdingbar

22 Ortsspaziergang

Bürgerinnen und Bürger zu beteiligen ist ein wichtiger Bestandteil des Planungsprozesses. Bereits im Zuge der Bestandsaufnahme wurde den Pfrontnern deshalb im Rahmen eines Ortsspaziergangs die Möglichkeit gegeben, Ideen und Anregungen zur Weiterentwicklung der Ortsmitte einzubringen. Am 13. Mai 2017 gingen die Interessierten mit der Bürgermeisterin Michaela Waldmann unter Leitung von LARS consult, dem für das Projekt beauftragten Planungsbüro, durch den Ort. Rund 60 Bürgerinnen und Bürger haben in zwei Gruppen zentrale Entwicklungsstationen abgelaufen und dabei Stärken, Schwächen und Entwicklungspotentiale der Ortsmitte mitdiskutiert. Die Route verlief vom Haus des Gastes über Allgäuer Straße, Bahnhof, Lokschuppen, Heimathaus, Kirchenweg und zur Dr.-Hiller-Straße.

Im Bereich der Allgäuer Straße diskutierten die Gruppen über den fließenden und ruhenden Verkehr, Radverkehr und Fußgänger sowie über die notwendige Belebung der Ortsmitte. Im Bereich des Bahnhofs ging es ebenfalls um den fließenden Verkehr, aber hauptsächlich um die sinnvolle Nachnutzung der leerstehenden Bahnhofsgebäude und der Stärkung des Ortsbilds. Im Bereich des Heimathauses und der Villa Goldonkel war die Nutzung der denkmalgeschützten Gebäude ein wesentliches Thema. Kirchenweg und Dr.-Hiller-Straße waren Diskussionspunkte bezüglich verkehrlicher Situation, Handel und Wohnen.

Alle Ergebnisse und Beiträge des Ortsspazierganges liegen im Anhang der Dokumentation bei.

Beim Ortsspaziergang diskutierten Bürger über die weitere Entwicklung Pfrontens - hier im Bereich der Bahngleise (oben) und der Fläche hinter dem Lokschuppen

23 Expertenrunde: Einzelhandel und Gewerbe

Rund 30 Experten aus Einzelhandel und Gewerbe haben ihr Wissen und Ideen für eine zukunftsfähige Ortsentwicklung Pfrontens bei einer Diskussionsrunde geteilt. Der Workshop fand am 6. November 2017 in der Fallmühle in Pfronten statt.

Zu Beginn des Workshops wurde ein Stimmungsbild zur Attraktivität des Einzelhandels und Gewerbes in Pfronten-Ried gezeichnet. Dabei klebten die Experten Punkte einer Skala (Sonne - gut, Wolke - schecht) entsprechend Ihrer Einschätzung auf die Pläne. Die schlechten Bewertungen überwogen. Gründe waren unter anderem die tristen Hausfassaden, fehlende Aufenthaltsqualitäten und die starke Verkehrsbelastung. Handlungsmöglichkeiten nach Expertenmeinung wären der Bau einer Umgehungsstraße, ein einheitliches Gestaltungskonzept für den öffentlichen Raum und ein Kreativ-Stammtisch im Ort.

Alle Ergebnisse und Beiträge der Expertenrunde zu Einzelhandel und Gewerbe liegen im Anhang der Dokumentation bei.

Bei einer Diskussionsrunde teilten Experten ihr Wissen mit den Bürgern

24 Expertenrunde: Kulturschaffende und Vereine

Ein weiteres Expertengespräch, diesmal für Kulturschaffende und Vereine, wurde in Oberdorf durchgeführt, um einen interessanten, anregenden Rahmen für den Workshop zu bieten. Die IG OMa e.V. ist ein Beispiel für eine Interessensgemeinschaft zur Förderung der dörflichen Entwicklung. Dort haben engagierte Bürger im Jahr 2014 im bereits verwahrlosten Bahnhof von Martinszell ideale Räume für eine lebendige Dorfgemeinschaft gefunden: Sie bieten in ehrenamtlichen Engagement unter anderem einen wöchentlichen Markt, verschiedene kulturelle Veranstaltungen, ein Dorf-Backhaus und vieles mehr an (Weitere Infos unter http://www.ig-oma.de/).

Die IG OMa e.V. kann als gelungenes Beispiel für Bürgerinitiative gesehen werden, die als Anregung dienen, für Pfronten jedoch keine „Blaupause“ darstellen kann.

Anhand eines Luftbildes von Pfronten wurden mögliche soziale Treffpunkte mit Fähnchen verortet. Treffpunkte in Pfronten sind zum Beispiel Alpenbad, Eissporthalle, Kurpark, Freiwillige Feuerwehr, Mittelschule, Alpenhotel, Evangelisch-Lutherisches Pfarramt, Haus St. Hildegard oder die Sportgemeinschaft. Treffpunkte im Ortsteil Ried sind das Haus des Gastes, Eiskeller, Pfarrheim, Wochenmarkt oder Pavillon.

Es wurde festgestellt, dass bereits ein vielfältiges Angebot an Treffpunkten für Kultur, Feste & Vereine vorhanden ist, aber das Angebot eher „diffus“ erscheint.

Alle Ergebnisse und Beiträge der Expertenrunde zu Kulturschaffende und Vereine liegen im Anhang der Dokumentation bei.

Bürger interessierten sich für die Meinung von Kulturschaffenden und Vereinsmitgliedern

25 Jugendspaziergang

Eine weitere und besondere Nutzergruppe sind Jugendliche im Alter von rund elf bis 20 Jahren, mit denen Erfahrungen, Ideen und mögliche Handlungsansätze für eine attraktive Ortsmitte im Rahmen des „Surprise Walks“ vom Bahnhof Ried zum Eiskeller aufgenommen wurden. Unter Leitung von LARS consult wurden Jugendliche am 23. Februar 2018 durch den Ort geleitet. Sie sollten Fragen beantworten sowie über bestimmte Themengebiete diskutieren.

Vor Beginn des eigentlichen Spaziergangs konnten die Jugendlichen auf zwei Plakaten für Sie besondere Orte in Pfronten-Ried markieren. Wichtige Orte, waren zum Beispiel die Geschäfte entlang der Allgäuer Straße oder der Parkplatz, auf dem der Wochenmarkt stattfindet. Positive Orte waren zum Beispiel die Kirche St. Nikolaus oder die Villa Goldonkel. Als negativer Ort wurde das Bahnhofs-Areal genannt.

Im Anschluss an die Verortung folgte der „Surprise Walk“ durch das Gemeindezentrum, der mit Hilfe der Spiele-App „WhereIGo“ durchgeführt wurde. Die auf GPS-Daten basierende Smartphone-App konnte kostenlos heruntergeladen werden. Die App gab den Jugendlichen den Weg durch die Gemeinde vor und stellte ihnen an bestimmten Wegpunkten Fragen zur Ortsstruktur und ihren Ideen für die zukünftige Gemeindeentwicklung.

Alle Ergebnisse und Beiträge des Jugendspaziergangs liegen im Anhang der Dokumentation bei.

Jugendliche wurden ebenso in den Beteiligungsprozess einbezogen

26 Planungswerkstatt

Ziel der Planungswerkstatt vom 16. Juni 2018 war es, die bisher gewonnenen Ergebnisse, die konkreten Handlungsfelder und erste Maßnahmenideen der Bürgerschaft vorzustellen und Rückmeldungen zu erhalten.

Hierzu wurden Plakate zu den vier Handlungsfeldern (Bau- und Raumstruktur, Nutzung und Funktion, Verkehr, Grünordnung und Freiräume) gestaltet und im Garten hinter dem Haus des Gastes ausgestellt. Bei jedem Handlungsfeld war ein Planer anwesend, der mit den Bürgerinnen und Bürgern über den aktuellen Stand der Planung diskutierte. Die Bürgerinnen und Bürger konnten sich frei zwischen den Themenkarten und Plakaten bewegen und ihre Meinungen, Wünsche, Anregungen und Kritik äußern. Diese wurden dann auf den Plakaten gesammelt, um sie in der weiteren Planung des Handlungskonzepts zu berücksichtigen.

Alle Plakate, Ergebnisse und Beiträge zur Planungswerkstatt liegen im Anhang der Dokumentation bei.

Die Bürger und Experten haben interessiert bei der Planungswerkstatt teilgenommen

27 Vorstellung Planungsergebnisse

Die Vorstellung der Planungsergebnisse und konkreter Maßnahmen wurde im Rahmen einer Bürgerveranstaltung durchgeführt. Dabei wurden die Inhalte zusammenfassend anhand einer Präsentation vorgestellt. Die konkreten Maßnahmen wie das Verlagern des Lebensmittelbetriebs Feneberg, dem Einbau einer Schaubrennerei in die Güterhalle, sowie dem Umbau des derzeitigen Fenebergs zu Rossmann haben die jeweiligen Projektträger weiter vertieft.

In einem zweiten Schritt konnten die Bürger/innen zu den vier Handlungsfeldern (Bau- und Raumstruktur, Nutzung und Funktion, Verkehr, Grünordnung und Freiräume) an Themenständen vertiefte Informationen erhalten bzw. Ihre Anregungen vortragen. Die Bürgerinnen und Bürger konnten sich frei zwischen den Themenständen bewegen und ihre Meinungen, Wünsche, Anregungen und Kritik äußern. Diese wurden dann auf den Plakaten gesammelt, um sie in der Fertigstellung zum ISEK zu berücksichtigen.

Alle Plakate, Ergebnisse und Beiträge zu den Planungsergebnissen liegen im Anhang der Dokumentation bei.

Am 6. Juni 2019 sind in Pfronten die Planungsergebnisse vorgestellt worden

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Ausschnitt aus dem Regionalplan Allgäu, ohne Maßstab 10

Die Allgäuer Straße in Pfronten um 1900 12

Kolorierter Stich des Landschaftsmalers Engelbert Geisenhof - Das Pfrontener Tal um 1850 13

Eröffnung des Bahnhofs Pfronten-Ried 1895 14

Historische Karte um 1836 (linkes Bild) und Topographische Karte heute (rechtes Bild), ohne Maßstab 15

Überregionale Verkehrsachsen Pfronten, ohne Maßstab 20

Die Allgäuer Straße im Juni 2019 26

Blick in die südliche Allgäuer Straße Richtung Südwesten (Juni 2019) 27

Südlicher (linkes Bild) und Nördlicher (rechtes Bild) Bereich der Allgäuer Straße 29

Ladehofstraße mit Blick nach Süden (linkes Bild) und Blick nach Norden (rechtes Bild) 29

Entlang der Allgäuer Straße liegen allerlei unterschiedliche Einzelhandelsgeschäfte (Juni 2019) 35

Der ehemalige „Ihr Platz“ (rechts im Bild) steht leer (Juni 2019) 35

Ungeordnetes Parken in der Bahnhofsstraße (oben) und der hochfrequentierte Parkplatz beim Bahnhof in der Ladenhofstraße (unten) (Juni 2019) 44

Kreuzungsbereich Meilinger Straße (oben) und Gehweg mit unterschiedlichen Belägearten in der Bahnhofsstraße (unten) (Juni 2019) 44

Barrierefreiheit Pfronten-Ried, ohne Maßstab 46

Ein Rollstuhlfahrer weicht auf die Straße aus 47

(2018) 47

Eine Frau mit Gehhilfe passiert das Rathaus. Dort ist bereits der Belag angemessen (Juni 2019) 47

Lageplan Grünstruktur und Versiegelung Pfronten Ried, ohne Maßstab 48

Zwei Kastanien begrenzen den kleinen Platz vor der Sparkasse 49

Eine imposante Linde steht am Bahnübergang des Lokschuppens 49

Hohe Heckenstrukturen säumen die Liboriusstrasse in Pfronten 49

Das Bahnhofsareal Pfronten-Ried ist Teil der Neuüberlegungen zur Entwicklung der Ortsmitte 52

Der Bahnhof selbst (im Hintergrund) sollte als Denkmal wieder freistehen. 71

Der denkmalgechützte Kiosk ist derzeit leerstehend. (Juni 2019) 71

Der Lokschuppen hat bereits Schäden im Dachaufbau. (Juni 2019) 72

Grundriss Variante I des Erd- (oben) und Kellergeschosses einer Schaubrennerei (Entwurf: Architekt Alexander Beck, Füssen, 2013, Maßstab 1/150) 73

Möglichkeit zur Gestaltung des öffentlichen Raums vor dem Bahnhof Pfronten-Ried (Quelle: LARS consult GmbH, 2018/2019) 74

Variantenstudie zur Gestaltung des Busbahnhofs in Pfronten-Ried, Vorzugsvariante V4 (unten). Varianten 1 bis 3 oben von links nach rechts. (Quelle: LARS consult GmbH, 2018/2019) 75

Gegenüberstellung jetziger Feneberg und Planung Drogeriemarkt in Ortsmitte (Quelle: Architekt Beck, 2018/2019) 76

Variantenstudie zur Gestaltung des Busbahnhofs in Pfronten-Ried, Vorzugsvariante V4 (Quelle: Architekturbüro Dieter Niestroj, 2014) 77

Variantenstudie zur Situierung Lebensmittelbetrieb in der Ortsmitte in Pfronten-Ried – Variante 1, Situierung Lebensmittelbetrieb an Allgäuer Straße. (Quelle: LARS consult GmbH, 2018/2019) 78

Variantenstudie zur Situierung Lebensmittelbetrieb in der Ortsmitte in Pfronten-Ried – Variante 2, Situierung Lebensmittelbetrieb im hinteren Bereich, Abbruch der Alten Post. (Quelle: LARS consult GmbH, 2018/2019) 78

Variantenstudie zur Situierung Lebensmittelbetrieb in der Ortsmitte in Pfronten-Ried – Variante 3, Situierung Lebensmittelbetrieb im hinteren Bereich, Erhalt der Alten Post. (Quelle: LARS consult GmbH, 2018/2019) 78

Mögliche Gestaltung der Allgäuer Straße in Pfronten-Ried (Quelle: LARS consult GmbH, 2018/2019) 79

Untersuchungsgebiet ISEK Pfronten-Ried, ohne Maßstab 80

Bürgerbeteiligung ist in heutigen Konzeptentwicklungen unabdingbar 82

Beim Ortsspaziergang diskutierten Bürger über die weitere Entwicklung Pfrontens - hier im Bereich der Bahngleise (oben) und der Fläche hinter dem Lokschuppen 83

Bei einer Diskussionsrunde teilten Experten ihr Wissen mit den Bürgern 84

Bürger interessierten sich für die Meinung von Kulturschaffenden und Vereinsmitgliedern 85

Jugendliche wurden ebenso in den Beteiligungsprozess einbezogen 86

Die Bürger und Experten haben interessiert bei der Planungswerkstatt teilgenommen 87

Am 6. Juni 2019 sind in Pfronten die Planungsergebnisse vorgestellt worden 88

TABELLENVERZEICHNIS

Ablauf und Methodik des ISEKs Pfronten-Ried 11

Bevölkerungsanteile nach Altersgruppen in Prozent 16

Bevölkerungsveränderung 2014 bis 2034 in Prozent 16

Bevölkerungsentwicklung in Pfronten von 1987 bis 2014 17

Natürliche Bevölkerungsentwicklung in Pfronten 2010 bis 2015 17

Wanderungsbewegung über die Gemeindegrenzen Pfrontens 2011 bis 2015 17

Relative Bevölkerungsentwicklung in der statistischen Vorausberechnung 2012-2030 18

Beschäftigungsanteile nach Wirtschaftsbereichen 2015 in Prozent 19

Stärken-Schwächen-
Profil der einzelnen
Handlungsfelder 51

Übersicht der empfohlenen, auf kurze Sicht (bis fünf Jahre) Handlungsfelder 67

Übersicht der empfohlenen, auf mittelfristige Sicht (bis zehn Jahre) Handlungsfelder 69

Übersicht der empfohlenen, auf lange Sicht umzusetzenden (zwischen zehn und fünfzehn Jahren)
Handlungsfelder 69

PLANVERZEICHNIS

Städtebau und Ortsbild Pfronten-Ried, ohne Maßstab 28

Lageplan Ortsbildprägende Gebäude Pfronten-Ried, ohne Maßstab 30

Lageplan Gebäudenutzung und Infrastruktur Pfronten-Ried, ohne Maßstab 32

Lageplan Einzelhandel und Gewerbe Pfronten-Ried, ohne Maßstab 34

Lageplan Eigentümerstruktur Pfronten-Ried, ohne Maßstab 36

Lageplan Gebäudezustand Pfronten-Ried, ohne Maßstab 38

Lageplan Entwicklungspotentiale Pfronten-Ried, ohne Maßstab 40

Lageplan Verkehrsinfrastruktur Pfronten-Ried, ohne Maßstab 42

Lageplan Handlungsfeld I: Bau- und Raumstruktur, ohne Maßstab 54

Lageplan Handlungsfeld II Nutzung und Funktion, ohne Maßstab 56

Lageplan Handlungsfeld III: Verkehr, ohne Maßstab 58

Lageplan Handlungsfeld IV: Grünstruktur und Freiraum, ohne Maßstab 62

LITERATURVERZEICHNIS

Kolb, Aegidius OSB und Kohler Ewald: Ostallgäu einst und jetzt, Band 2 1984.

Komission für bayrische Landesgeschichte: Historischer Atlas von Bayern 1977.

Bertelsmann Stiftung (Hrsg.) (2017): Wegweiser Kommune - Statistische Daten. URL: http://www.wegweiser-kommune.de/statistik/pfronten+demographischer-wandel+2009-2015+tabelle (Stand: 04.04.2017).

Lfstat - Bayrisches Landesamt für Statistik (Hrsg.) (2017): Themen/Statistiken. URL: https://www.statistikdaten.bayern.de/genesis/online/data?operation=statistikenVerzeichnis (Stand: 04.04.2017).

Lfstat - Bayrisches Landesamt für Statistik (Hrsg.) (2016a): Statistik kommunal 2015 – Gemeinde Pfronten 09 777 19. Eine Auswahl wichtiger statistischer Daten. München. URL: https://www.statistik.bayern.de/statistikkommunal/09777159.pdf.

Lfstat - Bayrisches Landesamt für Statistik (Hrsg.) (2016b): Demographie-Spiegel für Bayern. Berechnungen für die Gemeinde Pfronten bis 2034. In: Lfstat - Barisches Landesamt für Statistik (Hrsg.): Beiträge zur Statistik Bayerns, H. 547. München. URL: https://www.statistik.bayern.de/statistik/gemeinden/09777159.pdf.

ANHANG

Teil 1 - Protokolle Beteiligungsprozesse

1. Ortsspaziergang
2. Expertengespräch Gewerbe und Einzelhandel
3. Expertengespräch Kultur und Vereine
4. Jugendspaziergang
5. Planungswerkstatt
6. Planungsergebnisse

Teil 2 - Sanierungssatzung

1. Abwägungs- und Beschlussvorschläge
2. Protokoll Sanierungssbeschluss
3. Sanierungssatzung
4. Sanierungssatzung Lageplan

Teil 3 - Karten

1. Untersuchungsgebiet
2. Städtebau und Ortsbild
3. Gebäudenutzung und Infrastruktur
4. Einzelhandel und Gewerbe
5. Eigentümerstrukturen
6. Gebäudezustand
7. Entwicklungspotentiale
8. Verkehrsinfrastruktur
9. Barrierefreiheit
10. Grünstruktur
11. Handlungsfelder
12. Maßnahmenplan Handlungsfeld I
13. Maßnahmenplan Handlungsfeld II
14. Maßnahmenplan Handlungsfeld III
15. Maßnahmenplan Handlungsfeld IV

Teil 4 - Verkehrsgutachten VCDB (Gesonderter Anhang)

1. Verkehrsuntersuchung Pfronten-Ried
2. Verkehrsuntersuchung Pfronten-Ried - Anhang