

---

Stadt Füssen

Begründung  
zum Bebauungsplan W 43  
Ottostraße / Bahnhofstraße

Entwurf  
erneute Auslegung

SEP Baur & Deby  
Architekten + Stadtplaner

Logo verde  
Ralph Kulak Landschaftsarchitekten GmbH

Hooch-Farny Ingenieure für  
Schallschutz & Umweltfragen

05.07.2005 / 15.07.2005 / 7.11.2005

---

---

## Stadt Füssen

### Begründung

zum Bebauungsplan W 43  
Ottostraße/Bahnhofstraße

#### 1.0

##### Allgemein

#### 1.1

##### Anlass

Mit dem Bebauungsplan W 43 sollen die Zielvorstellungen des Rahmenplans „Westliche Innenstadt“ rechtlich umgesetzt werden. Wesentlicher Ansatz der städtebaulichen Neuordnung ist eine Entlastung des Stadtkerns vom motorisierten Fahrverkehr durch eine neu trassierte Verkehrsachse, die zu einem verbesserten Verkehrsablauf beiträgt und Voraussetzungen für umfassende Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Stadtkern schafft. Gleichzeitig sollen die heute überwiegend bebauten Grundstücke in ihren Nutzungsmöglichkeiten optimiert werden und in ihrem funktionalen Zusammenhang zur Innenstadt aufgewertet werden.

Der Stadtrat hat am 29.03.05 beschlossen, für den nachfolgend beschriebenen Bereich den Bebauungsplan W 43 Ottostraße/Bahnhofstraße aufzustellen.

#### 1.2

##### Geltungsbereich

Der Geltungsbereich umfasst den südlichen Bereich der Glückstraße, die Ottostraße mit angrenzenden Grundstücken, Teile des Von-Freyberg-Parks, den Bahnhofsvorbereich, die Bahnhofstraße sowie die Luitpoldstraße bis zum Einmündungsbereich der Von-Freyberg-Straße mit den westlichen Grundstücken.

Die Fläche des Geltungsbereichs beträgt ca. 3,3 ha.

Die Abgrenzung wurde so gewählt, um die für die weitere Stadtentwicklung wesentlichen Verkehrsflächen planungsrechtlich zu sichern und ihnen eine Funktionszuweisung hinsichtlich ihrer künftigen Verkehrsbedeutung zu geben.

#### 1.3

##### Planungsrecht

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans liegt im förmlich festgelegten Sanierungsgebiet „Westliche Innenstadt“, bekannt gemacht am 02.12.2003. Die Sanierung wird im vereinfachten Verfahren unter Anwendung des § 144 BauGB durchgeführt. Die Straßenflächen der Luitpold- und östlichen Bahnhofstraße liegen in dem förmlich festgelegten Sanierungsgebiet „Altstadt“. Im östlichen Bereich der Bahnhofstraße (Prinzregentenplatz) über-

---

---

lagert sich ein kleiner Abschnitt der Verkehrsfläche mit dem einfachen Bebauungsplan „A 25 E - Nordwestliche Altstadt“, der allerdings keine Festsetzungen in diesem Bereich trifft.

Für die Stadt Füssen besteht ein Flächennutzungsplan mit integriertem Landschaftsplan, der mit öffentlicher Bekanntmachung vom 02.01.1989 rechtswirksam geworden ist. Im Flächennutzungsplan sind Bauflächen entlang von Ottostraße, Luitpoldstraße und Bahnhofstraße als gemischte Bauflächen dargestellt, der Von-Freyberg-Park als öffentliche Grünfläche.

Die im Flächennutzungsplan vorgesehene Hauptverkehrsstraßenverbindung über die Glückstraße zur Bahnhofstraße als Entlastung der Luitpoldstraße wird nicht mehr verfolgt und soll nach dem Beschluss vom 29.03.05 durch den Ausbau der Ottostraße mit einer Verlängerung zur Bahnhofstraße durch den Von-Freyberg-Park ersetzt werden.

Der Flächennutzungsplan wird mit Beschluss vom 6.10.2005 an die veränderte Planung angepasst.

Die an der Einmündung Bahnhofstraße / Rupprechtstraße für die Verkehrsführung notwendige, im Eigentum der Bahn befindliche Fläche ist im Flächennutzungsplan als Verkehrsfläche dargestellt und wird bereits heute als Straßenverkehrsfläche genutzt.

In dem Rahmenplan „Westliche Innenstadt“ wurde eine verkehrliche Entlastung am Altstadtrand im Zuge der Ottostraße vorgesehen, allerdings ohne den Lückenschluss zur Bahnhofstraße durch den von Freyberg Park. Insoweit sind die in dem Rahmenplan „Westliche Innenstadt“ festgelegten Ziele zu überprüfen und entsprechend zu modifizieren.

Für das Bebauungsplangebiet gelten die von der Stadt Füssen erlassenen folgenden Satzungen:

- Satzung über die Zulässigkeit und die Gestaltung von baulichen Anlagen, Bekanntmachung vom 31. Juli 1984
- Satzung zum Schutze des Orts- und Landschaftsbildes vor verunstaltender Außenwerbung in der Stadt Füssen, Bekanntmachung vom 31. Juli 1984

Werden im vorliegenden Bebauungsplan von diesen Satzungen abweichende oder weitergehende Festsetzungen getroffen, so sind die Festsetzungen des Bebauungsplanes maßgebend. Im Übrigen bleiben die Inhalte der beiden oben genannten Satzungen unberührt.

Satzungsinhalte der beiden oben genannten Ortsatzungen wurden nicht explizit in die Festsetzungen und Hinweise des Bebauungsplanes aufgenommen.

---

---

## 2.0

### Beschreibung des Planbereichs

## 2.1

### Nutzung und Gestalt

Das Gebiet liegt nordwestlich der historischen Altstadt von Füssen im Übergangsbereich zu den Wohnsiedlungen. Im Norden grenzt der Bahnhofsbereich an. Die überwiegend offene Bebauung entlang der Kemptener Straße und Luitpoldstraße ist gekennzeichnet durch eine Mischung aus Handel und Dienstleistungen in den Erdgeschossen und Wohnen in den Obergeschossen. Lediglich der Bereich Luitpoldstraße/Bahnhofstraße ist geschlossen bebaut durch den Hotelkomplex mit zusätzlicher Einzelhandelsnutzung. Die Südseite der Ottostraße ist geprägt durch charakteristische villenartige Wohngebäude mit großen Gärten, die Nordseite ist heute noch unbebaut mit dichtem Baumbestand. Der Von-Freyberg-Park ist als öffentliche Grünfläche gestaltet, am Südrand liegen einige Solitärbauten, darunter das Jugendheim.

Die Bebauung ist im Wesentlichen zu Beginn des 20. Jh. entstanden. Die traufständigen Gebäude sind meist zweigeschossig mit Satteldach. Der Einmündungsbereich der Von-Freyberg-Straße wird durch dreigeschossige Baukörper mit Walmdach markiert. Die an das Gebäude Luitpoldstraße 6 angebaute, gewerblich genutzte eingeschossige Halle mit Flachdach stört die räumliche Situation, wobei die versiegelten Stellflächen den nachteiligen Eindruck noch verstärken. Der erst in neuerer Zeit erweiterte Hotelkomplex an der Ecke Bahnhof/Luitpoldstraße weist 4-5 Geschosse auf und wirkt sehr wuchtig.

Die Luitpoldstraße bildet einen homogenen Straßenraum, der sich nach Norden zum Prinzregentenplatz aufweitet, hier trifft sie auf die Bahnhofstraße, die durch eine bis zu 5-geschossige Bebauung eng wirkt.

Charakteristisch für die städtebauliche Situation sind die Sichtachsen in den Straßenräumen und die Durchblicke auf die Berge sowie zum Hohen Schloss und Pfarrkirche.

## 2.2

### Denkmalschutz

Das Planungsgebiet grenzt entlang der Luitpoldstraße an das denkmalgeschützte Ensemble Altstadt an. Im Gebiet liegen die folgend aufgelisteten Baudenkmale

Bahnhofstraße 3	- Hotel, städtischer Bau in historisierenden Formen, bez. 1902
Glückstraße 2	- Villa, Mansarddachbau, neoklassizistisch, um 1870
Luitpoldstraße	- Luitpolddenkmal, Bronze mit Sockelreliefs, bez. 1902
Ottostraße 1	- Villa, mit überstehendem Satteldach und Erkerturm, Neurenaissance, um 1900, mit Einfriedung
Von-Freyberg-Straße 2	- Ehem. Wohnhaus der Familie Freyberg-Eisenberg, Walmdachhaus, wohl 18. Jh.

---

## 2.3

### Umwelt

Auf die ausführliche Bestandsbeschreibung im Umweltbericht wird verwiesen.

## 2.4

### Bevölkerung

Im Bebauungsplangebiet sind zum 13.04.05 insgesamt 70 Bewohner gemeldet, davon wohnen die Hälfte an der Luitpoldstraße.

## 2.5

### Verkehr

Die verkehrliche Erschließung erfolgt heute über das Einbahnstraßensystem Luitpoldstraße/Ottostraße, wobei ab der Einmündung Von-Freyberg-Straße ein Zweirichtungsverkehr in der nördlichen Luitpoldstraße bis zu dem Kreisverkehr am Prinzregentenplatz verläuft. Hier erfolgt die Verknüpfung mit der Bahnhofstraße, die zu dem hoch belasteten Einmündungsbereich am Kaiser-Maximilians-Platz führt. Aufgrund des geringen Knotenabstands kommt es in den Spitzenverkehrszeiten zu einem erheblichen Rückstau, der noch durch die Fußgängerquerungen am Kreisverkehr verstärkt wird. Der Kreisverkehr am Prinzregentenplatz ist aufgrund der Raumsituation eingeengt und für Busse und Lkw-Verkehr schlecht befahrbar. Dabei läuft der gesamte Busverkehr vom Bahnhof über diesen Kreisverkehr. Die Gehwege entlang der Verkehrsstraßen sind schmal bzw. unzureichend, z. T. niveaugleich.

Nach Westen ist das Gebiet über den Kreisverkehr an der Kemptener Straße sowie die Von-Freyberg-Straße gut angebunden.

## 2.6

### Ver- und Entsorgung

Das Gebiet ist an alle Ver- und Entsorgungssysteme angeschlossen.

## 2.7

### Eigentumsverhältnisse

Im südlichen Bereich des Gebiets bis zur Von-Freyberg-Straße sind die Baugrundstücke im Privateigentum. Das Eigentum der Stadt Füssen beschränkt sich hier auf die Straßenflächen, wobei die notwendigen Flächenabtretungen für den geplanten Straßenausbau der Ottostraße erfolgt sind. Im nördlichen Bereich ist der Von-Freyberg-Park mit den Gebäuden des Jugendheims und der ehemaligen Freyberg Villa im Eigentum der Stadt Füssen, ebenso wie die Straßenflächen der Luitpoldstraße und Bahnhofstraße. Der Bahnhofsvorbereich ist im Eigentum der Bahn AG. Die übrigen Baugrundstücke sind in Privateigentum.

---

### 3.0 Ziele der Planung

#### 3.1 Übergeordnete Ziele

Die Stadt Füssen mit ca. 14.000 Einwohnern ist als Mittelzentrum ausgewiesen. Sie liegt an der Entwicklungsachse von überregionaler Bedeutung Ulm-Kempton-Füssen-Reutte. Im Regionalplan sind folgende relevanten Ziele aufgestellt:

Füssen soll vorrangig zum mittelzentralen Versorgungszentrum der Region entwickelt und in seiner Fremdenverkehrsfunktion gestärkt werden. Dabei sind insbesondere

- die Beseitigung städtebaulicher und funktionaler Mängel
  - die Verbesserung des Dienstleistungsbereiches, insbesondere im Handel
  - die Stärkung des Arbeitsplatzangebotes durch Schaffung geeigneter gewerblicher Arbeitsplätze
- anzustreben.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen im Umweltbericht verwiesen.

#### 3.2 Sanierungsziele Rahmenplan „Westliche Innenstadt“

Für das Quartier werden folgende Ziele festgelegt

- Nutzungsintensivierung im Hinblick auf innenstadtnahes Wohnen sowie für Handel und Dienstleistungen
  - Herausstellung der Verbindungsachse Bahnhof/Altstadt
  - Neuordnung des Bereichs Bahnhof/Busbahnhof als „Tor zur Stadt“
  - Verbesserung der Stadtgestalt
  - Erhalt der Sichtbeziehungen zur Altstadt
  - Raumbildung durch Bebauung
  - straßenabgewandte wohnungsorientierte Flächen
  - verkehrliche Entlastung des Altstadtrandes
  - Förderung der Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer
  - Verkehrsberuhigung in der Luitpoldstraße und Kemptener Straße
  - Intensivierung und Aufwertung der Fußwegeverbindungen
-

### 3.3

#### Ziele des Bebauungsplans

Voraussetzung für eine umfassende Verkehrsberuhigung ist die Ableitung des Verkehrs. Dazu ist vorgesehen

- Ottostraße im Zweirichtungsverkehr
- Aktivierung der Bahnhofstraße in westlicher Richtung

Durch eine Modifizierung des Verkehrskonzepts werden konsequent weitere Ziele verfolgt.

- Verbesserung des Verkehrsablaufs durch ausreichenden Knotenabstand
  - Auflassung des beengten Kreisverkehrs am Prinzregentenplatz
  - direkte Verknüpfung Ottostraße und Bahnhofstraße
  - konsequente Verkehrsberuhigung der gesamten Luitpoldstraße
  - durchgehende sichere Fuß- und Radwegbeziehungen in verkehrsberuhigten Bereichen
  - intensive Verflechtung des Bereichs westliche Luitpoldstraße/Bahnhofstraße mit der Altstadt im Hinblick auf Nutzung und Funktion
  - Erhaltung des Villencharakters mit Grünbereichen durch behutsame zusätzliche Bebauungsmöglichkeiten
-

## 4.0 Planungskonzept

### 4.1 Städtebauliches Konzept

Die angestrebte Aufwertung des Bereichs Luitpoldstraße/Innere Kemptener Straße setzt eine Verlagerung des Hauptverkehrs in die Ottostraße mit Verlängerung zur Bahnhofstraße voraus. Dadurch wird die bestehende Zäsur aufgehoben und der westliche Bereich der Luitpoldstraße enger an die Altstadt angebunden. So können die Voraussetzungen für eine Ergänzung der Zentrumsfunktion mit Einzelhandel und Dienstleistungen geschaffen und die bestehenden Flächen besser genutzt werden.

Als städtebaulicher Auftakt wird eine bauliche Verdichtung im Bereich Innere Kemptener Straße/Ottostraße sowie an der Einmündung Von-Freyberg-Straße/Luitpoldstraße vorgesehen.

Trotz der Verkehrsfunktion soll entlang der Ottostraße der Villencharakter beibehalten werden durch eine mäßige Verdichtung der Bebauung unter weitgehender Erhaltung der Baumpflanzungen. Die Eingriffe in den Von-Freyberg-Park sollen möglichst gering gehalten werden.

Für die neue Straßenführung in Verlängerung der Ottostraße muss ein Gebäude beseitigt werden.

### 4.2 Verkehr

Der Hauptverkehr zur Erschließung der Innenstadt verläuft von der Kemptener Straße über die neue Trasse Ottostraße/Bahnhofstraße zu der Einmündung Kaiser-Maximilian-Platz. Damit kann der gesamte Straßenzug Innere Kemptener Straße/Luitpoldstraße verkehrsberuhigt umgestaltet werden. Er dient zukünftig der Erschließung der Grundstücke, dem Lieferverkehr und bietet zusätzliche Kurzparkmöglichkeiten im Straßenraum. Darüber hinaus ermöglicht er aufgrund der reduzierten Fahrgeschwindigkeit eine sichere Radwegverbindung sowie ungefährdeten Aufenthalt und Bewegungsraum für Fußgänger.

Durch die Beseitigung des Kreisverkehrs am Prinzregentenplatz wird der hoch belastete Verkehrsknoten am Kaiser-Maximilian-Platz entzerrt. Die Abbiegespur in der Bahnhofstraße kann verlängert und damit die Leistungsfähigkeit des Knotens verbessert werden.

Über den neuen Kreisverkehr vor dem Bahnhof ist die Erschließung für Individualverkehr und öffentlichen Verkehr gewährleistet sowie die Anbindung einer bahnparallelen Trasse, die zu einer Entlastung der Von-Freyberg-Straße beiträgt. Der Busverkehr kann ohne Umweg direkt in alle Richtungen geführt werden. Die Von-Freyberg-Straße behält ihre Anbindung an die Luitpoldstraße und wird über einen Kreisverkehr an die neue Hauptverkehrsstrasse angebunden.

---

---

Die Fußwege- und Radverkehrsführung verläuft weitestgehend unabhängig von der Hauptverkehrsstrasse. Querungen können über koordinierte Lichtsignalregelungen bzw. im Zusammenhang der Kreisverkehre erfolgen.

Die verkehrliche Konzeption kann in Baustufen realisiert werden entsprechend der Untersuchung Planungsgruppe Prof. Kölz.

Stufe 1 (Ausbaustufe 1) entspricht Planfall 1A

- Gegenläufiger Ausbau der Ottostraße zwischen der Kemptener Straße (Kreisverkehrsplatz) und der Von-Freyberg-Straße
- Ausbildung eines Kreisverkehrsplatzes mit den Ästen westliche Von-Freyberg-Straße/Ottostraße/östliche Von-Freyberg-Straße
- Beibehaltung der nördlichen Luitpoldstraße als Hauptverkehrsstraße
- Beibehaltung des Bahnhofs und des zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) im Bestand
- Die Bahnhofstraße verbleibt in ihrer heutigen Netzfunktion

Stufe 2 (Erweiterte 1. Ausbaustufe) entspricht Planfall 3

- Verlängerung der gegenläufigen Ottostraße durch den Von-Freyberg-Park bis zur Bahnhofstraße als Lückenschluss
- Ausbildung eines weiteren Kreisverkehrsplatzes vor dem Bahnhofsgebäude
- Rückbau des Verbindungsastes der östlichen Von-Freyberg-Straße und damit Erweiterung des „verkehrsberuhigten Bereiches“ in die nördliche Luitpoldstraße (qualitative Aufwertung)
- Rückbau des äußerst eng dimensionierten „Luitpoldkreisverkehrs“ (ca. 24 m Außendurchmesser) und somit Verlängerung des Stauraumbereiches zum signalisierten Kaiser-Maximilian-Knoten (Aufhebung der verkehrstechnisch-räumlich kritischen Situation der engen Abfolge Kreisverkehr und signalisierter Knotenpunkt)
- Beibehaltung des Bahnhofs und des zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) im Bestand
- Einbeziehung der bestehenden Bahnhofstraße

Stufe 3 (Endausbaustufe) entspricht Planfall 4

- Ausbau der Bahnhofstraße in westlicher Richtung einschließlich der Neuordnung des Busbahnhofs (ZOB)
  - Kreisverkehrsplatz mit den Knotenpunktsästen Von-Freyberg-Straße / Mariahilferstraße (neu) / Bahnhofstraße (neu) / Sonnenstraße, auch als Wendemöglichkeit für Linien- und Touristenbusse
  - Umgestaltung von Teilbereichen der westlichen Von-Freyberg-Straße, z.B. verkehrsberuhigter Bereich, Einbahnstraße mit Schrägparkierungen, etc. ...
-

Eine umfassende Verbesserung der Verkehrssituation wird erst durch den Lückenschluss zwischen Ottostraße und Bahnhofstraße entsprechend Stufe 2 erreicht. Insoweit ist eine sofortige Realisierung der erweiterten 1. Ausbaustufe (Stufe 2) sowohl aus verkehrstechnischer Sicht (Rückbau „Luitpoldkreisel“/Knoten Kaiser-Maximilian-Platz), als auch aus städtebaulicher Sicht (nördliche Luitpoldstraße) anzustreben.

Planungsstufe 3 (Verkehrslösung 4) bringt keine Veränderung in der Ottostraße. Sie dient vor allem der besseren Erschließung des Bahnhofsbereichs und der westlichen Wohnquartiere sowie der Entlastung der Von-Freyberg-Straße. Insoweit kann Planungsstufe 3 erst für den längerfristigen Ausbau vorgesehen werden und ist nicht Inhalt des Bebauungsplans.

Die stufenweise Realisierung ist die in der Praxis einzig mögliche Form der Umsetzung. In Fortschreibung der ursprünglichen Zeitplanung wird die Stadt Füssen die ersten beiden Ausbaustufen in unmittelbarer zeitlicher Folge realisieren und den zeitlichen Abstand zu Stufe 3 in Abstimmung mit Entwicklungen auf dem Bahnhofsareal verkürzen.

Ziel der Planung ist die Gesamtlösung (Stufe 3), daher wurden für die Ermittlungen zum Immissionsschutz und als Grundlage für den Umweltbericht die Belastungswerte der Endausbaustufe zugrunde gelegt.

## 4.3

### Nutzung

#### 4.3.1

##### Art der Nutzung

Die Baugebiete werden entsprechend dem Flächennutzungsplan als Mischgebiete nach § 6 BauNVO ausgewiesen. Aufgrund der innerstädtischen Lage werden Gartenbaubetriebe und Tankstellen nicht zugelassen. Vergnügungsstätten können im Bereich des Hotels ausnahmsweise zugelassen werden. Zur Erhaltung des Gebietscharakters sind in dem übrigen Bereich Vergnügungsstätten nicht zulässig.

Der bestehende Hort in der denkmalgeschützten Villa, Von-Freyberg-Straße 2, soll beibehalten werden und erhält zur optimalen Nutzung einen hausnahen Kinderspielplatz.

#### 4.3.2

##### Maß der Nutzung

Im Hinblick auf die Ergänzungsfunktion zum Stadtzentrum erfolgt eine mäßige Verdichtung, soweit nicht schon eine intensive Nutzung wie z.B. im Bereich des Hotels an der Bahnhofstraße/Luitpoldstraße besteht. Aufgrund der räumlichen Situation an den Übergangspunkten zur westlichen Vorstadt und zur Morisse erfolgt eine Verdichtung im Bereich Von-Freyberg-Straße und an der Kemptener Straße/Ottostraße für Handel und Dienstleistungen.

---

Das Maß der Nutzung wird durch die zulässige Grundfläche in Verbindung mit der Geschoszahl bzw. Gebäudehöhe festgelegt.

Das Maß der baulichen Nutzung wird gemäß dem städtebaulichen Konzept sowie unter Berücksichtigung von Abstandsflächen, nachbarlicher Belange und Einfügegebot auf jedem einzelnen Grundstück entsprechend festgesetzt.

#### 4.4

##### Bauweise, Gebäudehöhen und Abstandsflächen

Zur Erhaltung der Gebietscharakteristik wird in Anlehnung an den Bestand eine überwiegend offene Bauweise vorgesehen. Die bestehenden und geplanten Verdichtungsgebiete werden durch die Planzeichnung als abweichende Bauweise festgesetzt.

Form und Höhe der Bebauung orientiert sich an den bestehenden Gebäuden, die dem Denkmalschutz unterliegen. Die Festlegung der Gebäudehöhe erfolgt über die Zahl der Vollgeschosse und soweit erforderlich durch zulässige Wandhöhe bzw. Gesamthöhe des Gebäudes. Um das räumliche Erscheinungsbild zu erhalten, werden entlang der Luitpoldstraße, Kemptener Straße, Von-Freyberg-Straße und Bahnhofstraße Baulinien festgelegt und soweit für die Maßstäblichkeit erforderlich die Zahl der Vollgeschosse zwingend festgesetzt. Im Bereich der Ottostraße werden in den durch Baugrenzen umschriebenen Bauräumen Variationsmöglichkeiten offen gehalten.

Aufgrund der überwiegend bebauten Situation werden Abstandsflächen nach Art. 6 BayBO durch den Bebauungsplan verkürzt. Dies ist mit den Planungsgrundsätzen nach § 1 BauGB vereinbar.

Im Bereich der Luitpoldstraße können die Abstandsflächen nach Art 6 BayBO auch unter Einberechnung der Hälfte der öffentlichen Verkehrsflächen nicht eingehalten werden. Der Straßenzug ist beiderseits bebaut und zur Erhaltung dieses charakteristischen Straßenraums am Altstadtrand müssen die Abstandsflächen im Bebauungsplan auf die bestehenden Maße verkürzt werden. Dies trifft gleichermaßen für die Bahnhofstraße zu.

Bei der Bebauung auf Flur Nr. 676 kann an der Westseite zu Flur Nr. 677 die Abstandsfläche nicht eingehalten werden. Zur Erhaltung der typischen rhythmisierten Bauweise entlang der Kemptener Straße wird die westliche Baugrenze auf Flur Nr. 676 entsprechend dem bestehenden Baukörper festgesetzt.

Zur Sicherung der Bestandssituation wird bei der eingeschossigen Rückbebauung auf Flur Nr. 598/1 und 598/2 der Grenzbau durch Baugrenzen festgelegt, soweit die bestehenden Gebäudeabstände zu dem Gebäude auf Flur Nr. 598/8 eingehalten werden. Dies gilt auch für die Bestandssicherung der Bebauung auf Flur Nr. 644 gegenüber den östlich angrenzenden Flur Nr. 638 und 634/1.

Um die Bebaubarkeit der Flur Nr. 934/2 auch weiterhin zu gewährleisten, wird mit den festgesetzten Baugrenzen eine Grenzbebauung ermöglicht.

---

#### 4.5 Stellplätze

Die erforderliche Anzahl der Stellplätze nach Art. 52 BayBO ist über den vorgegebenen Richtwert mit 1,5 Stellplätze/Wohnung bzw. die Richtzahlen des Bayerischen Staatsministerium des Innern vom 12.02.1978 zu ermitteln.

Um die Freiflächen möglichst zusammenhängend nutzen zu können sind auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen nach § 23(5) BauNVO ebenerdige Garagen nicht zugelassen. Ebenerdige Stellplätze können auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen ausnahmsweise zugelassen werden. Die Tiefgaragen der verschiedenen Gebäude können untereinander verbunden werden, um die Anzahl der Zu- und Ausfahrten gering zu halten. Die Zu- und Ausfahrten sind möglichst gemeinsam anzulegen.

Die Zu- und Ausfahrten der Tiefgaragen können, soweit es erforderlich ist, eingehaust werden.

Um eine Störung des fließenden Verkehrs zu vermeiden, muss bei Grundstückszufahrten an Verkehrsstraßen ein Stauraum von 5 m eingehalten werden, der an der Straße nicht eingezäunt werden darf. Dies gilt auch für Garagen und Stellplätze.

#### 4.6 Gestaltung

Um eine Verunstaltung des Ortsbilds durch unangepasste und nicht ortstypische Baugestaltung zu verhindern, werden im Bebauungsplan Festsetzungen zur Gestaltung getroffen.

##### Dach

Die überwiegende Dachform ist das symmetrische Satteldach. Die Dachneigung wird in Anlehnung an den Bestand festgesetzt. Bei Garagen werden auch flachere Dachneigungen zugelassen.

Aufgrund der historischen Entwicklung werden auch andere Dachformen zugelassen.

Um die Anwendung regenerativer Energiequellen zu ermöglichen, sind Anlagen zur Nutzung der Solarenergie auf den Dächern zulässig. Damit die Dachflächen in ihrer Form und Gestalt möglichst gering beeinträchtigt werden, sind diese Anlagen in ihrer Neigung dem Dach anzupassen, müssen eine zusammenhängende Fläche bilden und sollen in die Dachfläche integriert werden. Dabei dürfen die Anlagen 40 % der Dachfläche nicht überschreiten.

---

### Baukörper

Beim möglichen Grenzanbau an ein bestehendes, planungsrechtlich zulässiges Gebäude ist hinsichtlich Baukörpertiefe, Wandhöhe und Dachneigung profilgleich anzubauen.

### Fassade

Die Fassadengestaltung soll sich an dem bestehenden Erscheinungsbild orientieren. Fassaden sind in ruhiger Struktur zu verputzen und mit einem hell getönten Anstrich zu versehen, der genaue Farbton ist mit dem Stadtbauamt anzustimmen. Ausgenommen sind Holzbauten, Nebengebäude und untergeordnete Bauteile. Außenwandverkleidungen sind nur aus Holz zulässig. Aus ortsgestalterischen Gründen werden andere Materialien wie farbige, transparente, glatte oder gewellte Kunststoff- oder Metallplatten sowie Ornament- oder Glasbausteine nicht zugelassen.

Aus Rücksichtnahme auf die Baudenkmäler im Bereich des Bebauungsplans und im unmittelbaren Umgriff sowie auf den direkt angrenzenden Altstadtbereich müssen Fenster und Türen mit Ausnahme von Ladeneinbauten und Schaufenstern als Holzkonstruktion ausgeführt werden.

## 4.7

### Grünordnung

Durch die Straßenbaumaßnahmen wird stark in den vorhandenen Baumbestand eingegriffen. Im Planungsumgriff werden deshalb nachfolgende grünordnerische Maßnahmen festgesetzt.

Im Zuge der Neugestaltung des Straßenraumes der Ottostraße sowie deren Verlängerung bis zur Bahnhofstraße ist beidseitig eine Begrünung mit Großbäumen vorgesehen.

### Verkehrsgrün

Die Flächen für Verkehrsgrün werden mit Großbäumen bepflanzt (Berg-Ahorn, Straßensuche, Boulevard-Eiche, Winter-Linde) und mit Bodendeckern flächig begrünt (Zwerg-Liguster, Heckenkirsche, Rosen in Sorten).

### Verkehrsberuhigter Bereich

Im verkehrsberuhigten Bereich werden Kleinbäume gepflanzt (Feld-Ahorn, Apfeldorn, Säulen-Robinie, Einblättrige Robinie).

### Private Grünflächen

Private Grünflächen sind von Bebauung freizuhalten und gärtnerisch zu gestalten. Es sind Obstbäume und weitere heimische Laubgehölze zulässig.

---

#### Nicht überbaubare Grundstücksflächen

Die nicht überbaubaren Grundstücksflächen sind mit Großbäumen zu bepflanzen (Berg-Ahorn, Straßen-Esche, Boulevard-Eiche, Winter-Linde).

Zur Einfriedung der Grundstücke sind Zäune mit geschnittenen Laubholzhecken zulässig (Hainbuche, Kornelkirsche, Rot-Buche, Liguster).

#### Sonstige grünordnerische Maßnahmen

Die Lärmschutzwände nördlich der Ottostraße sind beidseitig mit Kletterpflanzen zu begrünen (Efeu, Wilder Wein, Jungfernbräutig).

Anfallendes Niederschlagswasser auf Dach- und Grundstücksflächen wird, soweit technisch möglich, über geeignete Versickerungsanlagen versickert und so dem Grundwasser zugeführt.

Zur Minimierung der Oberflächenversiegelung sind private Stellplätze als wasserdurchlässige Beläge (Pflaster, Rasengitter, Schotterrasen) auszubilden.

#### Freiflächengestaltungsplan

Der Stellenwert der Grün- und Freiflächen soll auch im Hinblick auf die bestehende parkartige Situation im Zusammenhang mit neuen Bauvorhaben verbessert werden. Deshalb ist dem Bauantrag ein Freiflächengestaltungsplan M 1:200 beizugeben.

## 4.8

### Immissionsschutz

Die Beurteilung hinsichtlich Lärm und Schadstoffe erfolgt im Rahmen der beigefügten Gutachten von Hooch-Farny-Ingenieure. Die wesentlichen Ergebnisse sind im Umweltbericht zusammengefasst dargestellt. Die Darstellung der Einzelheiten ist dem jeweiligen Gutachten zu entnehmen.

Um die Vergleichbarkeit der Planungsstufen mit der bestehenden Verkehrssituation zu gewährleisten, wurden für die Gutachten die auf 2015 hochgerechneten Verkehrsbelastungszahlen verwendet.

---

#### 4.8.1

##### Verkehrslärm

#### Beurteilung der bestehenden Bebauung im Bereich der Ottostraße und der Bahnhofstraße

##### Bestand (2015)

Die Verkehrslärmsituation beim bestehenden Straßenverlauf führt im südlichen Bereich der Luitpoldstraße sowie an der Bahnhofstraße bereits zum Erreichen der Lärmsanierungswerte, ab der Einmündung der Von-Freyberg-Straße ist der nördliche Teil der Luitpoldstraße sogar von Überschreitungen der Lärmsanierungswerte um bis zu 7 dB(A) betroffen.

Im Bereich der Ottostraße werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV an der bestehenden Bebauung in der Nachtzeit schon um 2 dB(A), an der Gaststätte Haus Nr. 7 sogar um bis zu 6 dB(A) überschritten. In der Tagzeit können diese gerade eingehalten werden.

##### Stufe 1 (Planfall 1A)

Die Verlagerung des Verkehrsstromes von der südlichen Luitpoldstraße in die Ottostraße führt an deren Bebauung bei einer Verdoppelung der Verkehrsmenge zu einer Erhöhung der Beurteilungspegel um ca. 3 dB(A) gegenüber der Bestandssituation. Dafür kann in der südlichen Luitpoldstraße eine Lärmentlastung von bis zu 7 dB(A) erreicht werden. In der nördlichen Luitpoldstraße und der Bahnhofstraße ändert sich praktisch nichts.

##### Stufe 3 (Endausbaustufe, Planfall 4)

Die Endausbaustufe, die zwar zu relativ deutlichen Erhöhungen der Beurteilungspegel von bis zu 3 dB(A) an der Ottostraße und 5 dB(A) an der Bahnhofstraße führt, bringt dagegen eine enorme Entlastung der gesamten Luitpoldstraße mit einer Pegelverringerung von 10 bis 14 dB(A). Diese massive Verbesserung der Lärmsituation ist vor allem vor dem Hintergrund zu sehen, dass die (ständige) Wohnnutzung in der Luitpoldstraße als intensiver und schutzwürdiger zu betrachten ist, als beispielsweise die Hotel- und Apartmentnutzung in der Bahnhofstraße.

Entlang der Ottostraße sowie an der nördlichen Westfassade des Hotels Luitpoldpark entsteht durch die Verkehrsverlagerung ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach gemäß der 16. BImSchV. Über die Darlegungen im Gutachten hinaus werden die Baumaßnahmen an der Bahnhofstraße (Bau bzw. Rückbau von Kreisverkehrsplätzen) als ein erheblicher baulicher Eingriff gewertet, woraus sich auch an den an die Bahnhofstraße angrenzenden Gebäuden ein Schallschutzanspruch dem Grunde nach gemäß der 16. BImSchV ableitet, soweit die Bedingung der wesentlichen Änderung (u.a. Erhöhung des Beurteilungspegels um 3 dB(A)) erfüllt ist.

Art und Umfang der Schallschutzmaßnahmen richten sich nach den Vorschriften der 24. BImSchV. Dabei sind nach technischer Prüfung der Schalldämm-Maße der betroffenen Fassaden (Wände und Fenster) im Gebäudebestand mit den erforderlichen Schalldämm-Maßen zu vergleichen und – unter Berücksichtigung der Schutzwürdigkeit der einzelnen Räume – bei Bedarf notwendige Maßnahmen vorzuschlagen. Die hiervon betroffenen Gebäudefassaden sind im Umweltbericht aufgelistet.

Beurteilung einer Neu- bzw. Ersatzbebauung im Bereich der Ottostraße und der Bahnhofstraße

Die in der Bauleitplanung einschlägigen Orientierungswerte der DIN 18005 können erst ab einer Entfernung von gut 30 bis zu 40 Metern zur Straßenmitte eingehalten werden. Den Überschreitungen an einer näher gelegenen Wohnbebauung ist mit aktiven Schallschutzmaßnahmen zu begegnen, soweit dies im städtischen Innerortsbereich möglich ist.

In diesem Fall wird an dem unbebauten Grundstück Fl.Nr. 936 sowie am benachbarten Grundstück Fl.Nr. 937 sowie 935 eine Schallschutzwand mit einer Höhe von 2,20 Metern errichtet, um den Freibereich und die Erdgeschosse bei schutzwürdigen Nutzungen ausreichend abzuschirmen. Die vorgesehenen Lärmschutzwände entlang der Nordseite der Ottostraße sind als Gartenmauern oder Einfriedungen zu gestalten. Sie sind als verputzte Wände oder in Holzkonstruktion auszuführen, wobei sie den einschlägigen Anforderungen genügen müssen.

Der Schutz der Obergeschosse jedoch ist mit aktiven Maßnahmen nicht zu erreichen, dieser muss letztendlich – soweit eine abgewandte Grundrissorientierung aufgrund der Fassadenausrichtung nicht möglich ist - mit passiven Maßnahmen wie Schallschutzfenstern, die in Schlafräumen zusätzlich mit Schalldämmlüftern ausgestattet sind, sichergestellt werden.

Bei Ersatzbauten im Süden der Ottostraße kann mit einer vollständigen Orientierung der Grundrisse nach Süden ausreichend ruhiges Wohnen ermöglicht werden.

Trotz des aus der Beurteilung verschiedener Bebauungsvarianten und einer ausführlichen Auseinandersetzung mit der schalltechnischen Situation gewonnenen und auch so festgesetzten Lärmschutzkonzeptes, das auch städtebauliche Zwänge im Innenstadtbereich zu berücksichtigen hatte (z.B. Prägung des Stadtbildes durch vorhandene architektonische und städtebauliche Strukturen, Mobilisierung brachliegender Innerortsflächen, Nachverdichtung, Realisierbarkeit von Bebauung) können die anzustrebenden Orientierungswerte der DIN 18005 über aktive Maßnahmen nicht durchgängig eingehalten werden.

Die noch verbleibenden Überschreitungen können dabei im Rahmen einer gerechten Abwägung in der Regel bis zur Höhe der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschritten werden, wobei diesen dann mit passiven Maßnahmen zu begegnen ist.

Die betroffenen Fassaden sind entsprechend gekennzeichnet.

#### 4.8.2

##### Luftschadstoffe

An Straßen mit beidseitig geschlossener Bebauung findet - wie in vergleichbaren Verkehrssituationen in anderen Städten - eine Anreicherung von Luftschadstoffen statt. Dies zeigt sich vor allem an der Stickoxidbelastung in der Bahnhofstraße, wo die ab dem Jahr 2010 geltenden Immissionsgrenzwerte (Jahresmittelwerte und Überschreitungshäufigkeit der Tagesmittelwerte) überschritten sein werden. Diese Überschreitung wird sowohl im Bestand als auch bei Verwirklichung der Planung stattfinden.

Der Jahresmittelwert für Feinstaub kann im gesamten Untersuchungsbereich eingehalten werden, die zulässige Überschreitungshäufigkeit des Tagesmittelwertes von 35 wird jedoch vermutlich in der Bahnhofstraße überschritten sein. Die im Bestand vorliegenden massiven Überschreitungen in der Luitpoldstraße werden durch die Planung eliminiert.

Für alle anderen Schadstoffbegrenzungen und Immissionsorte werden die zulässigen Immissionsgrenzwerte nach Durchführung der Baumaßnahmen unterschritten.

Die geplante Verbesserung der Verkehrsführung in Verbindung mit den städtebaulichen Zielen der Stadt Füssen kann bereits als Maßnahme im Sinne eines Luftreinhalte- bzw. Aktionsplanes gesehen werden. Diese entsprechen auch der Festlegung in §47/4 BImSchG, Maßnahmen im Straßenverkehr im Einvernehmen mit den zuständigen Straßenbau- und Straßenverkehrsbehörden festzulegen. Durch diese Maßnahme werden allein schon durch die Verminderung von Stauungen und der Verkehrsverlagerung aus den Bereichen mit geschlossener Bebauung die Immissionskonzentrationen an den Beurteilungspunkten verringert. "Hot spots" liegen dann lediglich noch in der Bahnhofstraße vor, die dort zu erwartenden Immissionskonzentrationen fallen sowohl in ihrer Höhe geringer aus als in der Luitpoldstraße und betreffen eine wesentlich geringere Anzahl an Personen, die sich dort nicht nur vorübergehend aufhalten.

Nach Rücksprache mit dem Bayerischen Landesamt für Umweltschutz in Augsburg können nach Inbetriebnahme der neuen Verkehrsstraße evt. Luftschadstoffmessungen durchgeführt werden und in Abhängigkeit vom Ergebnis bei Bedarf Pläne nach §47 BImSchG erarbeitet werden. Eine zu befürchtende Überschreitung einzelner Immissionswerte führt nicht zur Verhinderung einer städtebaulich begründeten und sinnvollen Planung.

## 4.9

### Ver- und Entsorgung

#### 4.9.1

##### Versorgung

Im Bereich des Bebauungsplans sind alle Versorgungssysteme vorhanden. Falls erforderlich, werden sie in Teilbereichen erneuert und ergänzt.

##### Elektrizität

Versorgung mit elektrischer Energie erfolgt über die bestehenden regionalen und lokalen Stromversorgungsanlagen durch die Elektrizitätswerke Reutte GmbH&Co.KG.

Der Standort der 20 kV-Trafostation Ottostraße/Einmündung Glückstraße ist berücksichtigt. Es ist beabsichtigt, einige neue Erdkabel (20 kV und 1 kV) zu verlegen.

##### Wasser

Die Wasserversorgung erfolgt durch die Stadtwerke Füssen.

#### 4.9.2

##### Entsorgung

##### Abwasser

Die Entwässerung des Gebiets erfolgt über das bestehende Kanalsystem im Verlauf der Ottostraße/Von-Freyberg-Straße/Luitpoldstraße und Bahnhofstraße. Im Bereich der Neutrassierung ist ein zusätzlicher Oberflächenwasserkanal notwendig. Die Schmutzwasserentwässerung erfolgt im modifizierten Mischsystem zur Kläranlage des Abwasserzweckverbands Füssen.

##### Niederschlagswasser

Der Regenabfluss ist durch eine versickerungsfähige bzw. wasserspeichernde Ausbildung befestigter Flächen zu minimieren. Zur Vermeidung eines erhöhten Oberflächenwasserabflusses und zur Entlastung des Mischsystems wird Niederschlagswasser von Dächern und sonstigen Flächen, soweit wasserrechtlich zulässig und technisch möglich, schadlos auf dem eigenen Grundstück versickert.

##### Abfallbeseitigung

Die Abfallbeseitigung erfolgt durch den Landkreis Ostallgäu - Kommunale Abfallwirtschaft -. Auf den Grundstücken sind geeignete Aufstellmöglichkeiten für die erforderlichen Abfallsammelbehälter zu schaffen. Die Grundstücke müssen für 3-achsige Abfall-Transportfahrzeuge uneingeschränkt angefahren werden können. In der Stadt Füssen steht ein Wertstoffhof zur Verfügung.

---

## 5.0

## Finanzielle Auswirkungen

Die finanziellen Auswirkungen betreffen vor allem die Kosten für den Straßenausbau bzw. Straßenumbau. Dabei sind die nach KAG von den Anliegern zu tragenden Erschließungsbeiträge zu berücksichtigen. Weitere Kosten können durch Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Gebäuden entstehen sowie durch die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen.

Zur Ermittlung der tatsächlichen Kosten, die von der Stadt zu tragen sind, ist der Einsatz von Fördermitteln einzubeziehen.

Tabelle Kostenzusammenstellung

	Baukosten gesamt	Kosten Schallschutz *	Summe
Ausbau Ottostraße einschl. Kreisverkehr lt. Ausschreibung	450.000 €	27.000 €	477.000 €
Ausbau Lückenschluss einschl. Kreisverkehr Bahnhofplatz	360.000 €	15.000 €	375.000 €
Anschluss Bahnhofstraße, Verbreiterung evtl. Rückbau Luitpoldkreisel	150.000 €	38.000 €	188.000 €
Kosten für Ausgleichsmaßnahmen			5.000 €
Gesamt	960.000 €	80.000 €	1.045.000 €

\* Kosten vorbehaltlich einer Prüfung nach 24. BImSchV

## 6.0

### Ordnungswidrigkeiten

Im Bebauungsplan wird auf die Bußgeldvorschrift nach Art. 89 Abs.1 Nr. 17 BayBO hingewiesen, da dies Voraussetzung für deren Anwendung ist.

Ebenso wird auf die Ahndung von Ordnungswidrigkeiten nach § 213 Abs.1 Nr. 3 in Verbindung mit § 9 Abs.1 Nr. 25b im Bebauungsplan hingewiesen.

## 7.0

### Hinweise

#### Denkmalschutz

Es wird darauf hingewiesen, dass alle Bauvorhaben an oder in der Nähe von Baudenkmalern erlaubnispflichtig sind. Dafür ist eine separate denkmalrechtliche Erlaubnis bei der Unteren Denkmalschutzbehörde zu beantragen. Dies gilt auch bei Freistellungsverfahren oder baugenehmigungsfreien Maßnahmen.

Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten ist im Bereich der Stadtbefestigungsanlage mit historischen Funden bei Grabungen zu rechnen. Sollten Bodendenkmäler bei der Verwirklichung von Bauvorhaben zutage kommen, unterliegen sie der Meldepflicht nach Art. 8 DSchG.

Grundsätzlich wird auf Art. 7 Ausgraben von Bodendenkmälern und das Erlaubnisverfahren nach Art. 15 DSchG hingewiesen.

#### Mobilfunk

Aus grundsätzlichen Erwägungen, insbesondere im Hinblick auf das Stadtbild mit seinen Sichtbeziehungen zu Hohem Schloss und Berglandschaft sollen keine kommunikationstechnischen Anlagen im Bebauungsplangebiet errichtet werden.

## 8.0

### Umweltbericht

Der Umweltbericht wird der Begründung als gesonderter Teil beigelegt.

---

---

Diese Begründung einschließlich des Umweltberichts  
wurde mit dem Entwurf des Bebauungsplans  
gemäß § 3 Abs. 2 i.V.m. § 4a Abs. 3 BauGB vom bis  
im Rathaus Füssen ausgelegt.

Füssen, den

---

Gangl  
Erster Bürgermeister

Bearbeitung

SEP Baur + Deby  
Architekten + Stadtplaner  
Clemensstraße 30  
80803 München

Logo verde  
Ralph Kulak  
Landschaftsarchitekten GmbH  
Freyung 618  
84028 Landshut

Hook-Farny  
Ingenieure für Schallschutz  
und Umweltfragen  
Neustadt 449  
84028 Landshut

---