

Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) „Innere Kernstadt Füssen“, Stadt Füssen



Stand 15. Oktober 2019



Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) „Innere Kernstadt Füssen“, Stadt Füssen

**Auftraggeber:****Stadt Füssen**Lechhalde 3
87629 FüssenTel: +49 8362 903-0
E-Mail: im Internet über Kontaktformular
Web: www.stadt-fuessen.de**Fachliche Begleitung:****Regierung von Schwaben****Sachgebiet 34 – Städtebau**Außenstelle Obstmarkt
Obstmarkt 12
86152 AugsburgTel: +49 821 327-0
E-Mail: planung.bau@reg-schw.bayern.de
Web: www.regierung-schwaben.bayern.de**Herr Prof. Dr. Zettler**

LARS consult GmbH

Tel: +49 8331 4904-0
E-Mail: info@lars-consult.de
Web: www.lars-consult.de**Auftragnehmer:****Kling Consult Planungs- und Ingenieurgesellschaft mbH**Burgauer Straße 30
86381 Krumbach

Bearbeiter: Ferdinand Kaiser, Daniela Saloustros

Tel: +49 8282 994-0
E-Mail: kc@klingconsult.de
Web: www.klingconsult.de

Inhaltsverzeichnis

1	Aufgabenstellung, Planungsprozess und Vorgaben	5	3.7	Bereich B3 „Konzeptplanung Innere Kemptener Straße/Südliche Luitpoldstraße“	23	5.8	Ergebnisse aus der Beteiligung von Betroffenen und Behörden	40
1.1	Anlass und Aufgabe Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) Innere Kernstadt Füssen	5	3.8	Bereich B4 „Umgestaltung Palestrinaplatz“	24	5.8.1	Öffentliche Informationsveranstaltung	40
1.2	Abgrenzung und Aufgabenstellung einzelner Untersuchungs- und Handlungsräume	6	3.9	Bereich C1 „Bahnhofsareal, Von-Freyberg-Park sowie nördliche Luitpoldstraße bis Kaiser-Maximilian-Platz“	24	5.8.2	Beteiligung der Betroffenen	41
1.3	Planungsprozess und Beteiligungskonzepte	9	3.10	Bereich D1 „Radroutenkonzept/ Parkraumkonzept“	24	5.8.3	Fazit der Öffentlichkeitsbeteiligung/ Betroffenen	41
1.4	Akteure	11	3.11	Bereich D2 „Barrierefreiheit“	24	5.8.4	Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange	41
1.5	Verbindlichkeit ISEK	12	3.12	Bereich D3 „Konzept kommunales Förderprogramm“	26	5.9	Bestandsanalyse	41
2	Räumliche Einordnung – Stadträumliche Grundlagen und Rahmenbedingungen	13	3.13	Zusammenfassende Bestandsbewertung	26	5.10	Städtebauliche Missstände, Mängel und Stärken	43
2.1	Lage und verkehrliche Erreichbarkeit	13	4	Stärken-Schwächen/Risiken – Potenziale	27	5.10.1	Räumliche – strukturelle Mängel/Stärken	43
2.2	Bevölkerungsentwicklung	14	4.1	Stärken/Potenziale	27	5.10.2	Funktionale Mängel/Stärken	44
2.3	Planungsvorgaben	14	4.2	Schwächen/Risiken	28	5.10.3	Verkehrsstrukturelle Mängel/Stärken	45
2.3.1	Vorgaben der Landes- und Regionalplanung	14	5	Vorbereitende Untersuchungen Lechvorstadt	31	5.11	Sanierungsziele	47
2.3.2	Sonstige Planungsvorgaben und Grundlagen	17	5.1	Anlass der Vorbereitenden Untersuchungen	31	5.12	Rahmenplan	47
2.4	Gesamträumliche Analysen – Betrachtung Kernstadt	18	5.2	Untersuchungsgebiet	31	5.13	Maßnahmenkonzept	49
3	Bestandserfassung und -analyse	23	5.2.1	Abgrenzung und Gebietscharakteristik	31	5.14	Förmliches Sanierungsgebiet Lechvorstadt	49
3.1	Bereich A1 „Altstadt“	23	5.2.2	Denkmalschutz	32	5.14.1	Abgrenzung förmliches Sanierungsgebiet	50
3.2	Bereich A2 „Lechvorstadt“	23	5.3	Bevölkerungsstruktur und -entwicklung	35	5.14.2	Sanierungsverfahren	50
3.3	Bereich A3 „Hanfwerkeareal“	23	5.4	Soziale und kulturelle Infrastruktur	35	5.14.3	Wirkungen der förmlichen Festlegung eines Sanierungsgebietes	51
3.4	Bereich A4 „Westliche Innenstadt“	23	5.5	Haushalts- und Gewerbestruktur	35	6	Fachbeitrag Radrouten-/Parkraumkonzept (D1)	52
3.5	Bereich B1 „Hanfwerke-Siedlung“	23	5.5.1	Haushalte	35	6.1	Radroutenkonzept	52
3.6	Bereich B2 „Potenzialbewertung Moriseparkplatz“	23	5.5.2	Gewerbestruktur	35	6.1.1	Bestandsanalyse	52
			5.6	Gebäudebestand	35	6.1.2	Stärken-/Schwächenanalyse	52
			5.7	Verkehr	38	6.1.3	Maßnahmeempfehlungen - Fazit	53
						6.2	Parkraumkonzept/Ruhender Verkehr	56
						6.2.1	Analyse	56
						6.3	Ergebnis/Auswirkungen auf das ISEK	56
						6.4	Maßnahmenvorschläge	58
						7	Einzelhandelskonzept	60

7.1	Zentraler Versorgungsbereich – Bedeutung für den Städtebau	60	10	Kosten und Finanzierung	126
7.2	Zentraler Versorgungsbereich Füssen – Bestandsanalyse	60	10.1	Kosten- und Finanzierungsansätze	126
7.3	Stellenwert Tourismus	61	11	Vorschlag/Konzept kommunales Förderprogramm (D3)	138
7.4	Zielaussagen für die Innenstadtentwicklung	61			
7.5	Maßnahmenvorschläge	61			
8	Barrierefreiheit (D2)	63	12	Anlagen	141
8.1	Einleitung	63	12.1	Radroutenkonzept Planungsgruppe Kölz GmbH vom 18.10.2018 (einschl. Beitrag Arbeitsgruppe Radverkehr)	141
8.2	Ziel und Untersuchungsraum	63	12.2	Parkraumkonzept/Ruhender Verkehr Planungsgruppe Kölz GmbH vom 28.02.2018 (AG-Sitzung)	141
8.3	Methodik	65	12.3	Maßnahmenplan gesamt (A1-Format)	141
8.4	Bestandsanalyse	65			
8.5	Wegequalitäten	66			
8.6	Querungen	67			
8.7	Aufenthaltsqualität	68	13	Quellen	141
8.8	Expertenrunde	70			
8.9	Grundsätzliche Handlungsempfehlungen/Maßnahmenempfehlungen	72	14	Verfasser	143
8.9.1	Oberflächen	72			
8.9.2	Querungsmöglichkeiten	73			
8.9.3	Aufenthaltsqualität	73			
8.9.4	Behinderten-Pkw-Stellplätze	73			
8.9.5	Erreichbarkeit der Eingänge	73			
8.10	Maßnahmen - Fazit	74			
9	Ziele und Maßnahmen	76			
9.1	Leitlinien, Ziele und Handlungsfelder	76			
9.2	Strukturkonzept/Rahmenkonzept	80			
9.3	Szenarien	82			
9.4	Maßnahmen (neu)	88			
9.4.1	Übergeordnete Maßnahmen	88			
9.4.2	Nachgeordnete Maßnahmen	92			
9.5	Maßnahmen bisheriger Planverfahren	108			
9.6	Maßnahmen (gesamt)	124			
9.7	Umsetzungsstrategie/Erfolgskontrolle	124			

1.2 Abgrenzung und Aufgabenstellung einzelner Untersuchungs- und Handlungsräume

Im Rahmen des ISEK werden Teilräume bzw. fachthematische Belange innerhalb der inneren Kernstadt städtebaulich vertieft behandelt. Dies betrifft folgende teilräumliche Untersuchungs- und Handlungsräume:

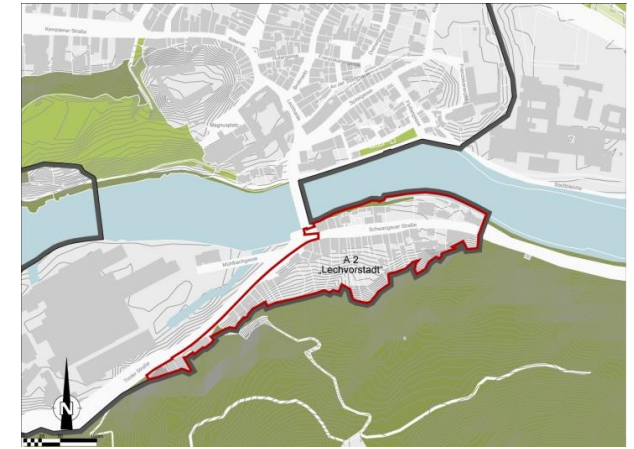
- A1 „Altstadt“
- A2 „Lechvorstadt“
- A3 „Hanfwerkeareal“ (gesonderte VU außerhalb ISEK)
- A4 „Westliche Innenstadt“
- B1 „Hanfwerkesiedlung“
- B2 „Potenzialbewertung Morisseparkplatz“
- B3 „Konzeptplanung innere Kemptener Straße/südliche Luitpoldstraße“
- B4 „Umgestaltung Palestrinaplatz“
- C1 Bereich „Bahnhofsareal, Von-Freyberg-Park sowie innere Luitpoldstraße bis Kaiser-Maximilian-Platz“
- D1 „Radwegkonzept“
- D2 „Barrierefreiheit“
- D3 „Konzept kommunales Förderprogramm“

Untersuchungsraum A1 „Altstadt“



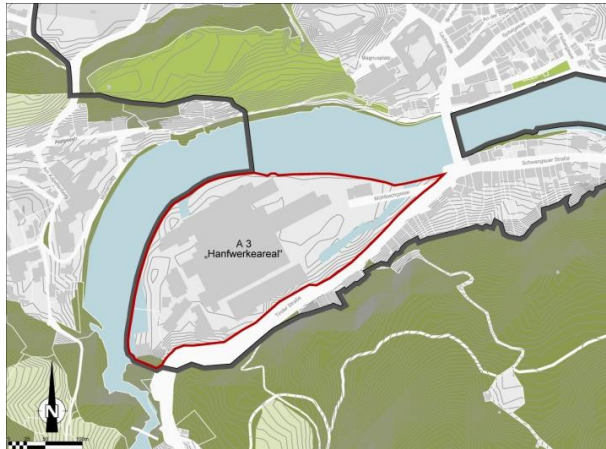
- Abgrenzung entspricht Satzung Förmliche Festlegung Sanierung "Altstadt" Füssen vom 22.02.1999 gem. Bek. v. 12.04.1999
 - Sanierungsgebiet gem. § 142 BauGB
 - (SAN-Gebiet < VU-Untersuchungsraum 1996)
 - Durchführung Sanierung im vereinfachten Verfahren
 - ca. 16,3 ha Untersuchungsraum
- ➔ **Aufgabe: Überprüfung des Umsetzungsstandes/Erarbeitung als Fortschreibung der VU zur lfd. Sanierung „Altstadt“**

Untersuchungsraum A2 „Lechvorstadt“



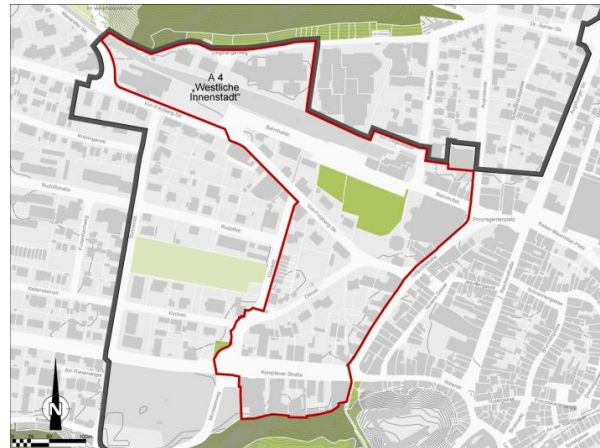
- Untersuchung als Vorbereitende Untersuchungen (VU) zur Sanierung gemäß § 141 BauGB
 - Untersuchungsraum ist Bestandteil VU/Stb. RPI „Altstadt“ 1996, jedoch außerhalb SAN-Gebiet „Altstadt“
 - ca. 3,0 ha Untersuchungsraum (UR)
- ➔ **Aufgabe: Erarbeitung als eigene VU zur Sanierung zur Bewertung des städtebaulichen Handlungsbedarfes**

Untersuchungsraum A3 „Hanfwerkeareal“



- Untersuchung als Vorbereitende Untersuchungen (VU) zur Sanierung gemäß § 141 BauGB
 - gesonderte Leistung außerhalb ISEK
 - Untersuchungsraum entspricht ehemalige Textilwerke, heute Magnuspark (privates Stadtentwicklungs-/Sanierungsgebiet)
 - ca. 5,9 ha Untersuchungsraum (UR)
- ➔ **Aufgabe: Erarbeitung als eigene VU außerhalb des ISEK-Prozesses**

Untersuchungsraum A4 „Westliche Innenstadt“



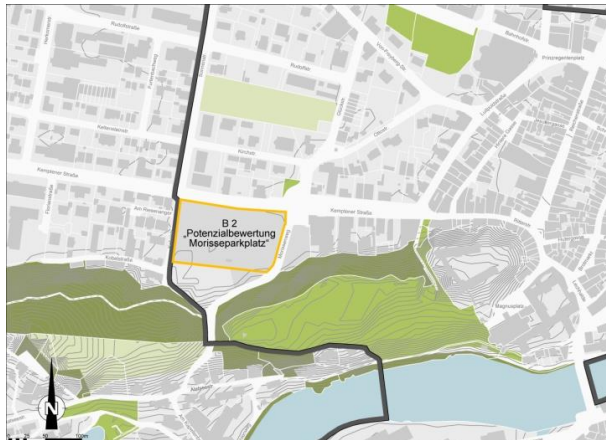
- Abgrenzung entspricht Satzung „Förmliche Festlegung Sanierung Westliche „Innenstadt“ Füssen vom 27.11.2003 gem. Bek. v. 02.12.2003
 - Sanierungsgebiet gem. § 142 BauGB
 - Durchführung Sanierung im vereinfachten Verfahren
 - teilweise Überschneidung mit ISEK-UR C 1 „Bereich Bahnhofareal Von-Freyberg-Park sowie innere Luitpoldstraße bis Kaiser-Maximilian-Platz“
 - teilweise Überschneidung mit ISEK-UR B 3 „Konzeptplanung innere Kemptener Straße/südliche Luitpoldstraße“
- ➔ **Aufgabe: Nachrichtliche Mitführung Ziele und wesentliche Maßnahmen zur lfd. Sanierung**

Untersuchungsraum B1 „Hanfwerke-Siedlung“



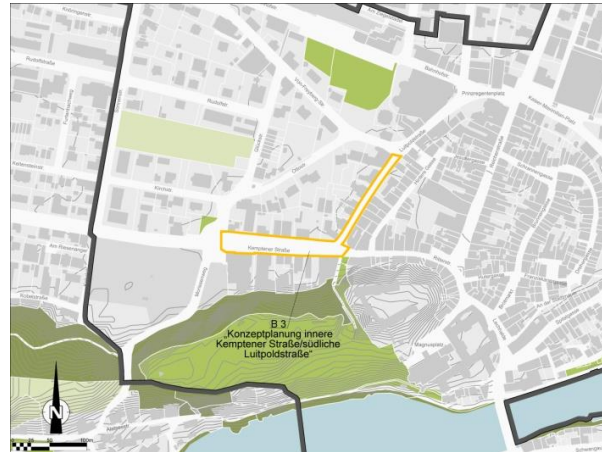
- Untersuchung ISEK-Handlungsraum außerhalb Vorbereitende Untersuchungen (VU) zur Sanierung
 - Untersuchungsraum ist Bestandteil VU „Kernstadt Nord“ (vorliegender Einleitungsbeschluss gemäß § 141 Abs. 3 BauGB vom 01.05.2005 gem. Bek. v. 04.04.2005)
 - SR-Beschluss v. 29.01.2013: Vorgabe zur Abstimmung des weiteren Vorgehens mit der Reg. v. Schwaben nach Kenntnisnahme der Nicht-Umsetzbarkeit von Zielen nach Maßnahmenvorschlägen gemäß Entwicklungskonzept AB Landbrecht von 2008 (Entwurf Satzung für SAN-Gebiet v. 29.01.2013 nicht beschlossen)
 - ca. 1,7 ha Untersuchungsprogramm (UR)
- ➔ **Aufgabe: Zusammenfassende Bewertung des städtebaulichen Ist-Zustandes als Auswertung/Aktualitätsprüfung der VU „Kernstadt Nord“**

Untersuchungsraum B2 „Potenzialbewertung Morisseparkplatz“



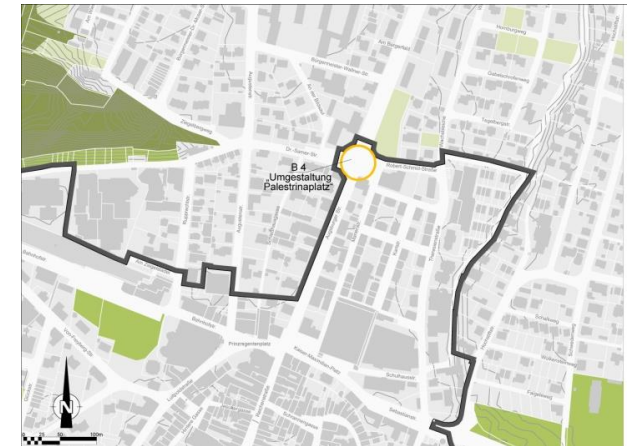
- stadtfunktionelle Bestandsaufnahme
 - Ableitung von Handlungsempfehlungen
 - Ermittlung bisheriger Nutzungsideen und Zusammenfassung zu Nachnutzungsszenarien
 - ca. 1,2 ha Untersuchungsraum (UR)
- ➔ **Aufgabe: Erarbeitung potenzieller Nutzungsszenarien**

Untersuchungsraum B3 „Konzeptplanung innere Kempfener Straße/südliche Luitpoldstraße“



- Prüfung von Lösungsansätzen zur Raumnutzung anhand städtebaulicher Skizzen zum öffentlichen Raum (Entwicklung Stadtplatz)
 - ca. 0,5 ha Untersuchungsraum (UR)
- ➔ **Aufgabe: Erarbeitung potenzieller Nutzungsszenarien**

Untersuchungsraum B4 „Umgestaltung Palestiraplatz“



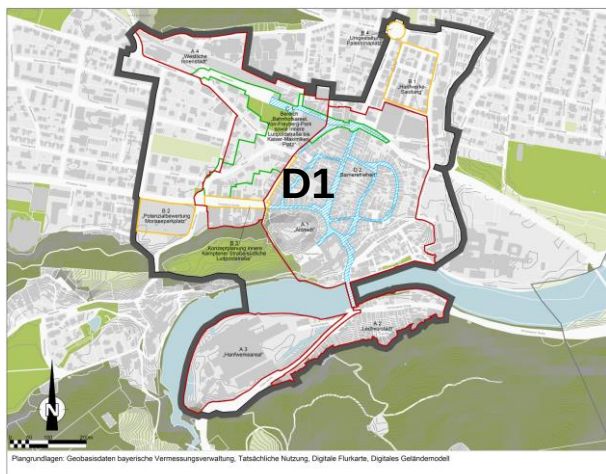
- betrifft Knotenpunkt Augsburger Straße (B 16)/ Dr.-Samer-Straße/Robert-Schmid-Straße
 - durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken 2010 (DTV) B 16: 11.723 Kfz
 - bisherige Planskizzen zusammenfassen, u. a. Kreisverkehr (Ø 32 m)
 - ca. 0,2 ha Untersuchungsraum (UR)
- ➔ **Aufgabe: Aufzeigen von Defiziten/Zielen zur verkehrlichen Neuordnung des Kreuzungsbereiches/Umgestaltung als nördlicher Stadteingang**

Untersuchungsraum C1 „Bahnhofsareal, Von-Freyberg-Park sowie innere Luitpoldstraße bis Kaiser-Maximilian-Platz“



- weitgehend Teilraum von UR A4 „westliche Innenstadt“
- ca. 4,5 ha Untersuchungsraum (UR)
- ➔ **Aufgabe:** Nachrichtliche Übernahme lfd. Planungen B-Plan W 43 „Ottostraße/ Bahnhofstraße“ einschl. Verkehrsplanung

Untersuchungsraum D1 „Radwegkonzept“



- Innere Kernstadt, ohne konkrete räumliche Abgrenzungen eines Untersuchungsraums (UR)
- ➔ **Aufgabe:** Übernahme kernstadtbezogene Inhalte eines beizustellenden Radwegkonzeptes (Fachbeitrag)

Untersuchungsraum D2 „Barrierefreiheit“



- ausgewählte Straßenzüge innerhalb Altstadt-bereich: Lechhalde, Ritterstraße, Hintere Gasse, Jesuitengasse, Reichenstraße, Schranngasse, Brunnengasse, Drehergasse, Franziskanergasse, Hutergasse, Brotmarkt
- ➔ **Aufgabe:** Erstellung eines Ziel-/Schwerpunktkonzeptes zur Barrierefreiheit in Straßenräumen der Altstadt mit typisierenden Handlungsbedarfen

Untersuchungsraum D3 „Konzept kommunales Förderprogramm“

- ➔ **Aufgabe:** Erarbeitung von Rahmenbedingungen für ein kommunales Förderprogramm zur Förderung privater Maßnahmen, Abgrenzung abhängig von Untersuchungsergebnissen (nur für SAN-Gebiete)

1.3 Planungsprozess und Beteiligungs-konzepte

Die Bearbeitung des ISEK gliedert sich in folgende 5 Phasen.



Das ISEK selbst stellt eine informelle Planung i. S. d. § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB dar, wonach Ergebnisse eines von der Gemeinde beschlossenen Entwicklungskonzeptes oder einer von ihr beschlossenen sonstigen städtebaulichen Planung u. a. bei der Aufstellung von Bauleitplänen bzw. weitergehenden Stadtumbaumaßnahmen zu berücksichtigen sind.

Im Planungsprozess ISEK erfolgt nach den baulichen, verkehrlichen und gestalterischen Bestandsaufnahmen eine Überprüfung der Aktualität bisheriger Ziele der Füssener Stadtentwicklung aus früheren Verfahren. Darauf aufbauend werden unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Bestandsaufnahmen neue städtebauliche Leitli-

nien und -ziele entwickelt bzw. eine Fortschreibung bisheriger Zielvorgaben vorgesehen, sofern diese noch Bestand haben.

Nach Beschlussfassung über die Entwicklungsziele werden im ISEK Strukturkonzepte für die einzelnen Teiluntersuchungsräume erarbeitet, aus denen sich Handlungsbedarfe und Maßnahmenvorschläge ableiten lassen. Durch Integration der Strukturkonzepte für die einzelnen Teilräume sowie fachthematische Konzepte (z. B. Barrierefreiheit) entsteht im ISEK eine städtebauliche integrierte Rahmenkonzeption für die innere Kernstadt.

Zur stufenweisen Umsetzung wird eine Maßnahmen- und Kostenübersicht mit Handlungsempfehlungen erstellt, die Grundlage für Entscheidungen zur Durchführung von städtebaulichen Sanierungs- und Modernisierungsmaßnahmen sind.

Nachdem die zukünftigen Entwicklungsmöglichkeiten der inneren Kernstadt stark von den Belangen des Einzelhandels und der Verkehrsentwicklung abhängen, werden für das ISEK begleitende Fachuntersuchungen und Gutachten erstellt. Dies betrifft folgende Themen:

- Fortschreibung Einzelhandelskonzept Gesamtstadt
- Radwegekonzept Innenstadt
- Parkraumkonzept Innenstadt

Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange

Die Stadt Füssen hat im Planungsprozess gemäß § 139 i. V. m. § 4 Abs. 2 BauGB die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange (TÖB), deren Aufgabenbereich von der Planung berührt sein kann, im Zeitraum vom 20. Mai 2019 bis 21. Juni 2019 beteiligt. Als Beteiligungsunterlagen

wurden den TÖB der Erläuterungsbericht, eine Präsentation, die Ziele und Maßnahmen (zusätzlich zu den Zielen und Maßnahmen aus bisherigen Planverfahren) und ein aktualisierter Ziele- und Maßnahmenkatalog bisheriger Planverfahren einschließlich Umsetzungsstand und Priorität zur Verfügung gestellt, jeweils i. d. F. vom 30. April 2019. Insgesamt wurden 30 TÖB am Verfahren beteiligt. Von den TÖB wurden keine wesentlichen, im ISEK zu berücksichtigenden Anregungen vorgebracht. Im Ergebnis der Abwägung wurden Hinweise zum parallel erarbeiteten Einzelhandelskonzept, zum Thema Barrierefreiheit, zur VU Lechvorstadt (insbesondere zum Umbau der B 17) und allgemeine Hinweise zur Neugestaltung Palestrinaplatz aufgenommen. Die Anregungen der TÖB wurden in einer SR-Sitzung abgewogen und in das ISEK übernommen.

Bürgerbeteiligung

Im Zuge der Vorbereitenden Untersuchungen Lechvorstadt nach § 141 BauGB wurde die Beteiligung und Mitwirkung der Betroffenen nach § 137 BauGB im Rahmen einer Bürgerveranstaltung durchgeführt; vgl. hierzu Ausführungen im Kap. "Vorbereitende Untersuchungen Lechvorstadt".

Die Bürgerinnen und Bürger wurden in einer Bürgerinformationsveranstaltung am 29. Mai 2019 über den Sachstand ISEK (gesamt und speziell zur Lechvorstadt) informiert. In der Bürgerveranstaltung wurden verschiedene Anregungen zum ISEK und darüberhinausgehend zu weiteren Sachverhalten vorgebracht. Im Wesentlichen ging es dabei um das Verkehrsproblem in der Innenstadt, um den Klimaschutz, zu naturschutzfachlichen Ausgleichsmaßnahmen, zum Thema möglicher Förderungen für Private, zu den Entwicklungen in der Morisse (Parkplatzproblematik), Ausgestaltung der Grünfläche „Baumgarten“, mehr Fahrradfreundlichkeit im Innenstadtbereich, um mehr Bürgerbeteiligung, um Schaffung von mehr

Spielplatzangeboten und Ausgestaltung der Grünfläche „Von-Freyberg-Park“. Darüber hinaus wurden den Bürgern die Unterlagen im Internet zur Verfügung gestellt und die Möglichkeit eingeräumt, schriftlich eine Stellungnahme zum ISEK vorzubringen. Von diesem Angebot machten mehrere Bürger Gebrauch und brachten Anregungen zum Klimaschutz im Städtebau, zur Ausgestaltung des Lechufers im nördlichen Bereich Floßergasse und zu Bereichen außerhalb des Untersuchungsraumes vor. Weiterhin wurden Anregungen bzgl. mangelhaftem Straßenbelag, zu Gefahrenstellen für Radfahrer und für mehr Begrünung im Innenstadtbereich vorgebracht.

Eine Stellungnahme eines Privaten befasst sich explizit mit einem Grundstück im nördlichen Bereich der Luitpoldstraße Fl.-Nr. 615/1, welches lt. ISEK einen städtebaulichen Missstand aufweist und einer städtebaulichen Neuordnung mit Platzgestaltung bedarf. Die Betroffene sieht durch die Zielsetzungen des ISEK eine extrem reduzierte oder sogar gänzlich ausgeschlossene Bebauung im besagten Bereich. Dies würde zu wesentlichen Abweichungen zum heute gültigen Bebauungsplan „A 25 E – Nordwestliche Altstadt“ führen. Dadurch sei eine Wertminderung und deutliche Abweichung vom geltenden Planungsrecht gegeben und es wird daher beantragt, das ISEK entsprechend abzuändern.

Der Stadtrat der Stadt Füssen hat sich in der Sitzung vom mit den von Bürgerinnen und Bürgern vorgebrachten Anregungen befasst und diese beschlussmäßig dahingehend abgewogen, dass die Anregungen weitgehend in das ISEK aufgenommen werden. Zu dem Sachverhalt der befürchteten Grundstückentwertung in der nördlichen Luitpoldstraße wurde beschlossen, dass das ISEK entsprechend der Anregung geändert wird. Eine Bebauung wie im rechtsverbindlichen Bebauungsplan vorgesehen, soll weiterhin möglich sein.

1.4 Akteure

Die Ausarbeitung und Abstimmung von einzelnen Teilergebnissen zum ISEK erfolgte durch Einbeziehung von Betroffenen und Akteuren vor Ort, wozu im Laufe der Untersuchung verschiedene Beteiligungsveranstaltungen mit Bürgerinnen und Bürgern sowie Fachexperten durchgeführt wurden.

Darüber hinaus erfolgten Abstimmungen in der für den ISEK-Planungsprozess begleitenden „Arbeitsgruppe Stadtentwicklung ISEK“.



Abb. 2: Akteure im ISEK

Quelle: Kling Consult

1.5 Verbindlichkeit ISEK

Das ISEK ist Abwägungsgrundlage für Fachplanungen, mittelfristige Finanzplanungen, Grundlage für fördermittelorientierte Konzepte sowie Leitlinie für weiterführende Fachkonzepte bzw. teils räumliche Entwicklungskonzepte. Damit soll sichergestellt werden, dass Planungen und Vorhaben aus den verschiedenen Bereichen der Stadt sich an den Aussagen des ISEK orientieren. Nach § 171 b Abs. 2 BauGB entfaltet das ISEK zusätzlich eine hohe und konkrete Verbindlichkeit für Stadtumbaumaßnahmen (im Kontext des vorliegenden Städtebauförderprogramms „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren „Leben findet Innen Stadt““).

Das ISEK ist eine informelle Planung, dies bedeutet keinen Beschluss zu konkreten Maßnahmen. Wie die Maßnahmen umgesetzt werden, wird sich im Weiteren herausstellen, da sich die Maßnahmen ändern bzw. Anpassungen notwendig werden können oder neue Maßnahmen hinzukommen. Dies ist ein dynamischer Prozess. Das ISEK ist eine starke Absichtserklärung der Gemeinde zu den Zielen, weniger zu den einzelnen Maßnahmen, da es eine Richtschnur ist, die nicht verbindlich ist, wie beispielsweise eine Satzung. Das ISEK ist entsprechend fortzuschreiben, damit es aktuell gehalten werden kann, z. B. wenn neue Projekte dazu kommen oder veränderte fachpolitische Entscheidungen eine Änderung bedingen. Die dann zu fördernden Maßnahmen sollen sich lediglich an dem ISEK orientieren, jedoch ist die genaue Ausgestaltung den weiteren konkretisierenden Planungen vorbehalten. Das ISEK wird von der Regierung von Schwaben, Sachgebiet Städtebau geprüft und mit begleitet.

2 Räumliche Einordnung – Stadträumliche Grundlagen und Rahmenbedingungen

2.1 Lage und verkehrliche Erreichbarkeit

Die Stadt Füssen liegt im Grenzgebiet zu Österreich am Nordrand der Alpen im allgemeinen ländlichen Raum. Die Stadt gehört zum Landkreis Ostallgäu im Südosten des Regierungsbezirkes Schwaben.

Die Stadt Füssen liegt mit dem südlichen Stadtgebiet in der im Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) als Alpengebiet ausgewiesenen Raumkategorie und ist als Mittelzentrum ausgewiesen. Als Mittelzentrum hat sie die Aufgabe, den zugewiesenen Mittelbereich (Pfronten, Schwangau, Halblech, Seeg, Lechbruck, Rückholz, Roßhaupten, Eisenberg, Hopferau und Rieden am Forggensee) zu versorgen.

Die Stadt liegt an der Entwicklungsachse von überregionaler Bedeutung Neu-Ulm – Kempten (Allgäu) Pfronten – Füssen – Reutte. Das nächstgelegene Oberzentrum ist Kempten (Allgäu) in 42 km Entfernung.

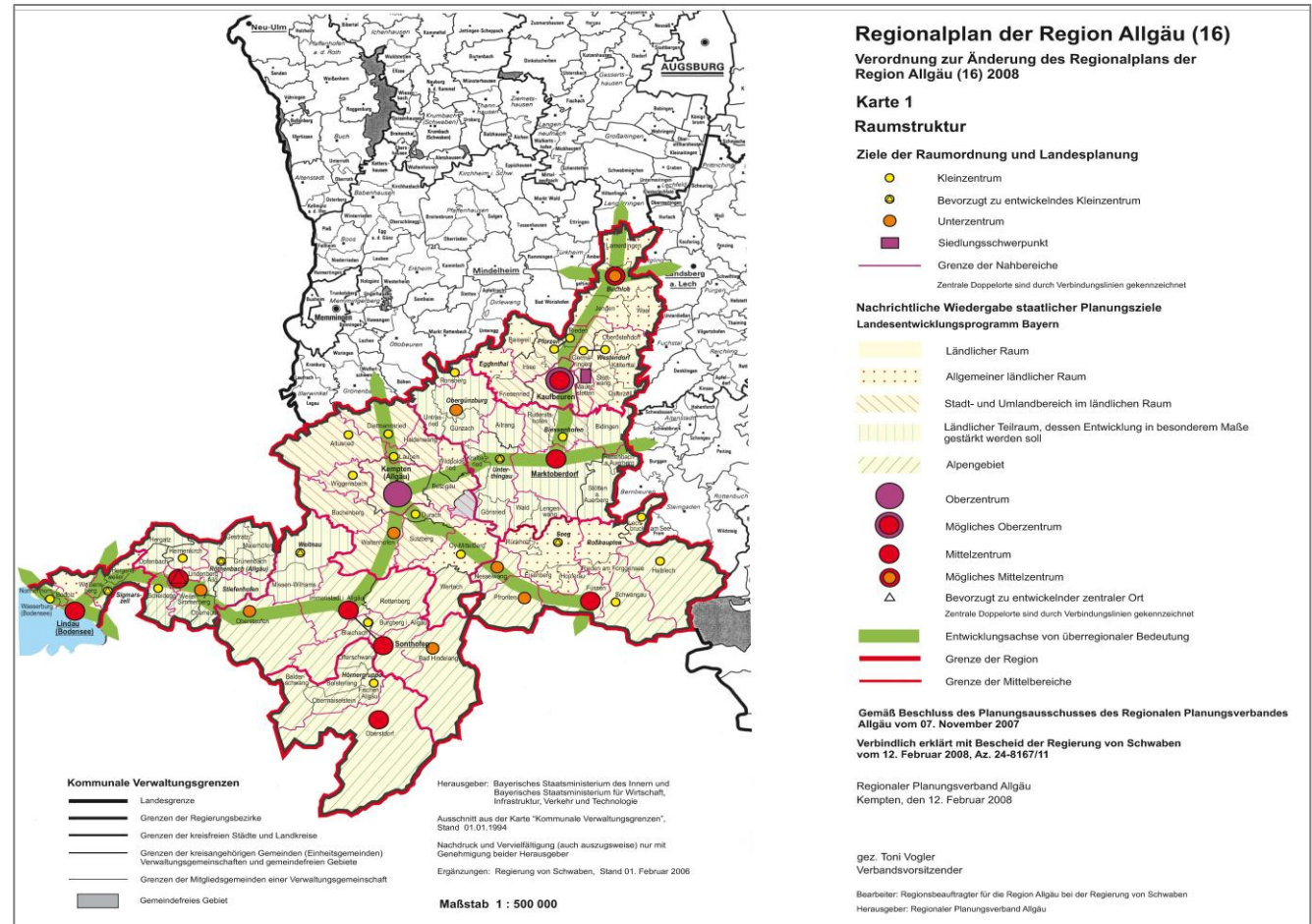


Abb. 3: Regionalplan

Quelle: Regionaler Planungsverband Allgäu, 2008

Die Region Ostallgäu sowie Füssen selbst sind durch die Autobahn A 7 in Hinsicht auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) gut erschlossen. Das Autobahnende der A 7 befindet sich etwa 15 km von Füssen entfernt.

Über die Nebenstrecke Füssen-Kaufbeuren ist die Region auch über die Eisenbahnhauptverbindung München-Lindau/St. Margarethen auch mittels der Bahn gut erreichbar.

Die nächstgelegenen Flughäfen befinden sich in München, Augsburg, Stuttgart, Frankfurt, Friedrichshafen und Innsbruck.

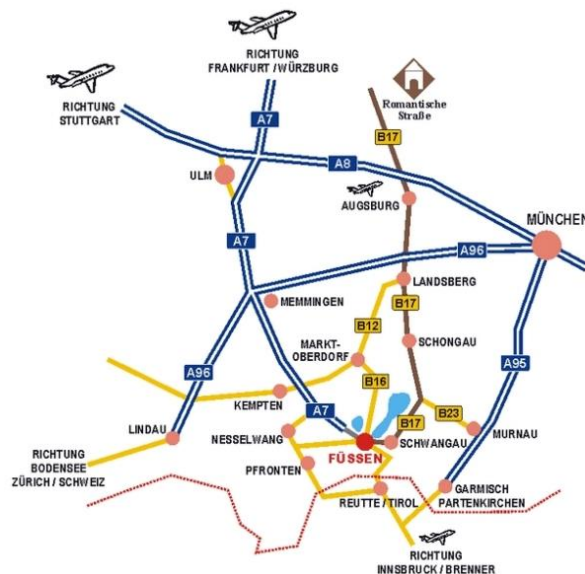


Abb. 4: Anbindung Füssen an Flughäfen und größere Städte

Quelle: <https://www.stadt-fuessen.de/3527.html>

2.2 Bevölkerungsentwicklung

Im Jahr 2017 besaß Füssen 15.558 Einwohner. Gemäß Statistik kommunal 2018 für die Stadt Füssen ist grundsätzlich ein fast kontinuierliches Bevölkerungswachstum der Stadt zu verzeichnen gewesen. So gehört Füssen mit zu den am dichtesten besiedelten Gebieten des Landkreises Ostallgäus. Auch für die Zukunft wird gemäß des Demographie-Spiegels für Bayern ein Wachstum der Stadt auf ca. 15.800 Einwohner angenommen.

Hinsichtlich der Altersstruktur der Bevölkerung ist auch für Füssen der demographische Wandel zu verzeichnen. Stellen die 65-Jährigen und Älteren mit einem Anteil von 21,4 % bereits die größte Altersklasse (Landkreis Ostallgäu: 19,8 %), soll ihr Anteil 2034 weiterhin anwachsen. Bei den Altersklassen unter 19 Jahren wird gleichzeitig ein nur sehr geringes Wachstum und bei den 16-bis unter 19-Jährigen sogar ein erheblicher Rückgang von -8,5 % prognostiziert. Somit wird das Durchschnittsalter für Füssen von 43,6 Jahren im Jahr 2014 auf 48,8 Jahren bis 2034 ansteigen (vgl. Bayerisches Landesamt für Statistik, 2016).

Die Stadt Füssen und die landschaftlich reizvolle und kulturhistorisch bedeutende Umgebung besitzen im nationalen und internationalen Fremdenverkehr einen bedeutenden Stellenwert, so dass der Tourismus eine wesentliche wirtschaftliche Stellung im Wirtschaftsgefüge der Stadt einnimmt.

Des Weiteren konzentriert sich die Wirtschaft Füssens vor allem auf den Dienstleistungssektor und den Handel. Das produzierende Gewerbe nimmt im Vergleich zu den genannten Bereichen eine untergeordnete Stellung ein.

2.3 Planungsvorgaben

2.3.1 Vorgaben der Landes- und Regionalplanung

Die für das ISEK vor allem relevanten städtebaulichen und strukturellen Vorgaben des LEP sind nachfolgend auszugsweise aufgeführt:

Raumstruktur

2.1.1 (G) Zentrale Orte sollen überörtliche Versorgungsfunktionen für sich und andere Gemeinden wahrnehmen. In ihnen sollen überörtliche Einrichtungen der Daseinsvorsorge gebündelt werden. Sie sollen zur polyzentrischen Entwicklung Bayerns beitragen.

2.1.3 Versorgungsauftrag der Zentralen Orte

(Z) Die Versorgung der Bevölkerung mit zentralörtlichen Einrichtungen ist durch die Zentralen Orte zu gewährleisten. Höherrangige zentrale Orte haben auch die Versorgungsfunktion der darunter liegenden zentralörtlichen Stufen wahrzunehmen.

(G) Mittelzentren sollen zentralörtliche Einrichtungen des gehobenen Bedarfs vorhalten.

2.1.7 Mittelzentren

(G) Die als Mittelzentrum eingestuftten Gemeinden, die Fachplanungsträger und die Regionalen Planungsverbände sollen darauf hinwirken, dass die Bevölkerung in allen Teilräumen mit Gütern und Dienstleistungen des gehobenen Bedarfs in zumutbarer Erreichbarkeit versorgt wird.

Gebietskategorien

2.2.5 Entwicklung und Ordnung des ländlichen Raums

(G) Der ländliche Raum soll so entwickelt und geordnet werden, dass

- er seine Funktion als eigenständiger Lebens- und Arbeitsraum nachhaltig sichern und weiter entwickeln kann,
- seine Bewohner mit allen zentralörtlichen Einrichtungen in zumutbarer Erreichbarkeit versorgt sind,
- er seine eigenständige Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur bewahren kann und
- er seine landschaftliche Vielfalt sichern kann.

(G) Im ländlichen Raum soll eine zeitgemäße Informations- und Kommunikationsinfrastruktur geschaffen und erhalten werden.

Siedlungsstruktur

3.1 Flächensparen

(G) Die Ausweisung von Bauflächen soll an einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung unter besonderer Berücksichtigung des demographischen Wandels und seiner Folgen ausgerichtet werden.

(G) Flächensparende Siedlungs- und Erschließungsformen sollen unter Berücksichtigung der ortsspezifischen Gegebenheiten angewendet werden.

3.2 Innenentwicklung vor Außenentwicklung

(Z) In den Siedlungsgebieten sind die vorhandenen Potenziale der Innenentwicklung möglichst vorrangig zu nutzen. Ausnahmen sind zulässig,

wenn Potenziale der Innenentwicklung nicht zur Verfügung stehen.

Wirtschaft

5.1 (G) Die Standortvoraussetzungen für eine wettbewerbsfähige Tourismuswirtschaft sollen erhalten und verbessert werden.

Soziale und kulturelle Infrastruktur

8.1 (Z) Entsprechend der demographischen Entwicklung und zur Umsetzung des Übereinkommens der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen ist auf altersgerechte und inklusive Einrichtungen und Dienste in ausreichender Zahl und Qualität zu achten.

Kultur

8.4.1 (G) Die heimischen Bau- und Kulturdenkmäler sollen in ihrer historischen und regionalen Vielfalt geschützt und erhalten werden. Historische Innenstädte und Ortskerne sollen unter Wahrung ihrer denkmalwürdigen oder ortsbildprägenden Baukultur erhalten, erneuert und weiterentwickelt werden.

Die für das ISEK vor allem relevanten städtebaulichen und strukturellen Vorgaben des Regionalplans der Region Allgäu (RP) sind nachfolgend auszugsweise aufgeführt:

Allgemeine Ziele und Grundsätze

A I 1 (G) Es ist anzustreben, die Region vorrangig als Lebens- und Wirtschaftsraum für die dort lebende Bevölkerung zu erhalten und sie nachhaltig in ihrer wirtschaftlichen Entwicklung und versorgungsmäßigen Eigenständigkeit zu stärken.

(G) Eine möglichst ausgewogene Altersstruktur der Bevölkerung ist für die Region von besonderer Bedeutung.

Ökologische Erfordernisse für die Entwicklung der Teilräume

A I 2.3 (Z) Insbesondere in den Kurorten und den höherstufigen zentralen Orten der Region soll die Umweltqualität erhalten und gegebenenfalls verbessert werden.

Wirtschaftliche Entwicklung der Region

B II 1.3 (Z) Auf einen Ausbau der Cluster im Bereich „Tourismus/ Gesundheitswesen“ soll hingewirkt werden.

Sektorale Wirtschaftsstruktur

Handel

B II 2.1.1 (Z) Es ist auf die Sicherstellung einer flächendeckenden verbrauchernahen Grundversorgung der Bevölkerung mit Einzelhandelsleistungen auch im dünner besiedelten ländlichen Raum der Region hinzuwirken und diese über die gemeindliche Bauleitplanung abzustützen.

B II 2.1.2 (G) Es ist anzustreben, dass die Funktionsfähigkeit der zentralen Orte und ihrer Innenstädte sowie Ortskerne durch die Errichtung oder Erweiterung von Einzelhandelsgroßprojekten nicht wesentlich beeinträchtigt wird.

Tourismus

B II 2.2.1 (Z) Der Tourismus – als bedeutender Wirtschaftszweig der Region – soll langfristig gesichert und weiterentwickelt werden.

(G) Dabei ist in allen Tourismusgebieten eine gute Auslastung der Infrastruktureinrichtungen anzustreben.

B II 2.2.2 (Z) In den Tourismusgebieten Oberallgäu, Ostallgäu, Allgäuer Alpenvorland, Westallgäu und Bodensee soll die Tourismusinfrastruktur vorrangig qualitativ, bei entsprechendem Bedarf auch quantitativ, verbessert und abgerundet werden.

B II 2.2.4 (Z) In den Tourismusgebieten Oberallgäu, Ostallgäu, Allgäuer Alpenvorland, Westallgäu und Bodenseegebiet sollen die erforderlichen Einrichtungen für Urlaub, Erholung, Gesundheit und Sport fach- und sachgerecht für alle Jahreszeiten verstärkt ausgebaut werden.

B II 2.2.5 (G) Es ist anzustreben, die Gesundheitsregion Allgäu – entsprechend der Bedürfnisse der Menschen nach Gesundheitsvorsorge, Wellness und Fitness – noch weiter auszubauen. Dabei kommt der Modernisierung und Stärkung des herkömmlichen Kur- und Bäderwesens besondere Bedeutung zu.

B II 2.2.6 (G) Eine verstärkte Nutzung der Möglichkeiten des „Urlaub auf dem Bauernhof“ ist anzustreben.

B II 2.2.7 (G) Dem Kulturtourismus und der Vernetzung des kulturellen Angebots in der Region kommt besondere Bedeutung zu.

B II 2.2.8 (G) Der Tagungs- und Seminartourismus ist möglichst weiter auszubauen.

Sozialwesen, Kultur, Erholung und Sport

B III 4.2.2 (G) Die historische Kulturlandschaft sowie die künstlerisch und historisch wertvollen Stadt- und Ortskerne der Region sind möglichst

zu erhalten. Es ist anzustreben, landschaftstypische Ortslagen und Bauformen, insbesondere die Fachwerkbauten im nördlichen Teil der Region, die Blockbauten und die verschindelten Bauernhäuser im westlichen Alpenvorland, soweit sie noch erhaltungswürdig sind, zu schützen.

(G) Historisch bedeutende Einzelbauwerke sind zu erhalten und soweit erforderlich zu sanieren – dies gilt insbesondere auch für den internationalen Anziehungspunkt Schloss Neuschwanstein.

Technische Infrastruktur

Straßenverkehr

B IV 1.2.3 (G) Im Mittelzentrum Füssen sollen Verkehrsverbesserungen herbeigeführt werden, die die Stadt vom tourismusbedingten Durchgangsverkehr entlasten.

Radverkehr und Radwegebau

B IV 1.4.1 (G) Das regionale Radwegenetz soll sowohl für den Alltags- als auch für den Freizeitradverkehr weiterentwickelt und verbessert werden. Dazu wird ein möglichst flächendeckendes, sicheres und mit den benachbarten Regionen abgestimmtes Radwegenetz angestrebt. Der verstärkte Ausbau von Radwegenetzen in den Nahbereichen der zentralen Orte ist zur Förderung des Alltagsradverkehrs von besonderer Bedeutung.

B IV 1.4.2 (G) Es soll angestrebt werden, an den Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel ausreichend attraktive und sichere Fahrradabstellmöglichkeiten anzubieten. Insbesondere an den größeren Bahnhöfen der Region sollen außerdem nach Möglichkeit Fahrradausleihmöglichkeiten geschaffen werden.

B IV 1.4.3 (G) Es ist von besonderer Bedeutung, das regionale Radwegenetz auch im Hinblick auf die zunehmende Nutzung der E-Mobilität in seiner Qualität weiter zu verbessern. Dies gilt insbesondere für die Routen, die zum "Bayernnetz für Radler" gehören, und für die Gebiete in der Region, die für den Tourismus und die Naherholung eine besondere Bedeutung besitzen.

(G) Die Entwicklung eines regionalen Gesamtradwegekonzepts unter Einbeziehung der staatlichen Radwegeprogramme und des „Bayernnetz für Radler“ soll angestrebt werden.

Siedlungswesen

B V 1.1 (G) Dem Erhalt und der weiteren Entwicklung der gewachsenen Siedlungsstruktur der Region ist entsprechend der Bedürfnisse von Bevölkerung und Wirtschaft Rechnung zu tragen.

B V 1.2 (Z) In allen Gemeinden soll in der Regel eine organische Siedlungsentwicklung stattfinden. Eine über die organische Siedlungsentwicklung hinausgehende Entwicklung ist in der Regel in zentralen Orten und Siedlungsschwerpunkten zulässig.

B V 1.3 (Z) Insbesondere soll einer unorganischen Ausweitung der Siedlungsgebiete in besonders exponierte Lagen wie Kuppen und Oberhangteile von Höhenrücken vor allem im Süden und Westen der Region entgegengewirkt werden.

(Z) Zur Eingrenzung des Flächenverbrauchs sollen insbesondere vorhandene Baulandreserven und leer stehende Gebäude genutzt sowie Nachverdichtungen in den Siedlungsgebieten vorgenommen werden.

(G) Die Versiegelung von Freiflächen ist möglichst gering zu halten.

B V 1.5 (G) Innerörtliche Grünflächen wie Parkanlagen, Flussbegleitgrün und sonstige bedeutsame Grünstrukturen sind insbesondere in den zentralen Orten sowie in den Kur- und Erholungsorten möglichst zu erhalten.

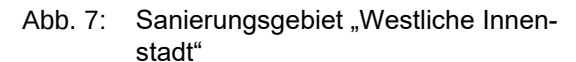
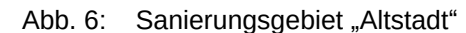
2.3.2 Sonstige Planungsvorgaben und Grundlagen

- 1976 Städtebauliche Rahmenplanung zur Entwicklung und Sanierung des Stadtkerns
- 1993 Verkehrskonzept Stadt Füssen
- 1996 Altstadtanierung-VU und Fortschreibung des städtebaulichen Rahmenplanes
- 2001 Einzelhandelskonzept als Beurteilungs- und Entscheidungsgrundlage für die weitere Entwicklung und Steuerung des Einzelhandels in Füssen
- 2002 – 2004 VU „Westliche Innenstadt“

- 2008 VU inkl. Entwicklungskonzept Kernstadt Nord
- 2015 Verkehrsentwicklungsplanung 2025/2030
- 2018 Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes



Auf der Basis dieser Untersuchungen wurden bisher die förmlichen Sanierungsgebiete „Altstadt“ und „Westliche Innenstadt“ festgesetzt.



2.4 Gesamträumliche Analysen – Betrachtung Kernstadt

Im Rahmen des ISEK wurde der Gesamttraum Kernstadt in Bezug auf übergeordnete Zusammenhänge und Schnittstellen bzgl.

- Bauflächenentwicklung, -potenziale,
- Verkehr (mit Parkraum),
- Einzelhandel und
- Grünflächen/Naturschutz

betrachtet, um im städtebaulichen Zusammenhang die zu definierenden Ziele und Entwicklungsabsichten einzuordnen und bewerten zu können. Als „Kernstadt“ wird das Siedlungsgebiet des Hauptortes von Füssen verstanden.

Die Auswertung der **Bauflächenpotenziale** innerhalb der Kernstadt erfolgte durch Auswertung des rechtswirksamen Flächennutzungsplanes, des Luftbildes und durch eigene Erhebungen im September 2017. Es zeigt sich, dass in der Kernstadt noch ca. 36 ha größere Baulücken/-potenziale für verschiedene Nutzungen (von der Wohnnutzung bis zur gewerblichen Nutzung) vorhanden sind. Im Rückschluss auf die innere Kernstadt und damit auf den Untersuchungsraum des ISEK ist festzustellen, dass im Verflechtungsbereich des Untersuchungsraumes ISEK mit der Kernstadt keine größeren Bauflächenpotenziale vorhanden sind die unmittelbar auf das ISEK wirken. Innerhalb des Untersuchungsraumes des ISEK sind lediglich zwei größere Bauflächenpotenziale (Nr. 19 Morisse mit ca. 1,2 ha und Nr. 4 Guggemos-Wiesen mit ca. 0,8 ha) vorhanden. Die Guggemos-Wiesen werden aktuell im Rahmen einer verbindlichen Bauleitplanung einer Wohnbebauung zugeführt. Die Potenzialfläche in der Morisse wird im Rahmen des ISEK behandelt. Die Zielvorstellung für die Morisse sieht eine

Wohnnutzung/Einzelhandelsnutzung mit gewerblicher Nutzung und Parkplatzflächen vor.

Nachdem der laufende ISEK-Prozess einen unmittelbaren Zusammenhang mit einer nachhaltigen Einzelhandelsentwicklung aufweist, wurde eine Fortschreibung des **Einzelhandelskonzeptes** durch die „Markt und Standort Beratungsgesellschaft mbH“ aus Erlangen erstellt. Demnach werden die wesentlichen Einzelhandelsbetriebe, die im städtebaulichen Zusammenhang zwischen innerer Kernstadt und Kernstadt bestehen, im Einzelhandelskonzept erhoben. Hinsichtlich der Ergebnisse im gesamtstädtischen Zusammenhang wird auf das Kapitel „Fachbeitrag Einzelhandelskonzept“ verwiesen. Eigene Erhebungen waren demnach nicht erforderlich.

Um für den ISEK-Planungsprozess entsprechende Aussagen und Maßnahmen zum Thema Verkehr festlegen zu können, wurde ein Fachbeitrag – **Radwegekonzept und Parkraumkonzept** – mit Stand vom April 2018 durch die Planungsgruppe „Kölz GmbH“ aus Ludwigsburg erarbeitet, vgl. hierzu Kapitel „Fachbeitrag Radrouten-/Parkraumkonzept (D1)“.

Naturräumlich betrachtet liegt die Stadt Füssen im voralpinen Hügel- und Moorland, in der naturräumlichen Haupteinheit der Lechvorberge, am Rande der schwäbisch-oberbayerischen Voralpen. Füssen selbst wird durch zwei Grünzüge eingerahmt: Im Norden bzw. im Nordwesten der Stadt liegt der Ziegelberg direkt nördlich im Anschluss an das Bahngelände mit Übergang zum Galgenbichl als schützenswerter Landschaftsteil. Im Süden des Stadtgebietes verläuft der Falkensteinzug mit Übergang in das Lechtal Richtung Forggensee. Die im Kernstadtbereich vorhandene Topografie mit ihrem Wechsel zwischen Ebene, Senke und Höhenzug bestimmt wesentlich die Charakteristik des Füssener Stadtbildes.

Im südwestlichen Bereich, nördlich des Lechs ragen die Höhenzüge des Filser Gebirges mit seinen Ausläufern des „Kobel“ und „Baumgarten“ in das Untersuchungsgebiet hinein. Zur Erhaltung dieser einmaligen landschaftlichen Situation müssen die Höhenzüge auf Dauer von Bebauung freigehalten werden. Als bedeutende Grünflächen innerhalb des Untersuchungsgebietes des ISEK sind der „Von-Freyberg-Park“ südlich des Bahnhofs und der „Baumgarten“ am Hohen Schloss zu nennen. Als weiterer Entwicklungsbereich ist das uferbegleitende Grün entlang des Lechs zu sehen. Nachdem die innere Kernstadt durch den überwiegend historischen Siedlungsbestand bereits bebaut ist, sind keine Auswirkungen auf die übergeordneten Grünflächen/Grünzüge zu erwarten.

ISEK Füssen

Bauflächenpotenziale Gesamttraum Kernstadt

Untersuchungsraum Innere Kernstadt

1 Baulücken / -potenziale

Nr.	Größe	Nutzung/Umgebungs-nutzung
1	5,9 ha	Gewerbe, Parkplatz, Landwirtschaft, Bahntrasse, Deponie
2	0,9 ha	Gewerbe
3	1,4 ha	Wohnen
4	0,8 ha	Wohnen
5	1 ha	Gewerbe, Deponie
6	0,5 ha	Gewerbe, Einzelhandel
7	7,2 ha	"Füssen Nord", Fläche für die Landwirtschaft
8	7,3 ha	Gewerbe
9	4,4 ha	Baulücke, Gewerbe
10	0,7 ha	Gewerbe
11	0,3 ha	Wohnen
12	0,2 ha	Wohnen
13	0,4 ha	Wohnen
14	1 ha	Wohnen, Schule
15	0,7 ha	Wohnen, Einzelhandel, Dienstleistung, Gewerbe
16	0,6 ha	Wohnen
17	1,1 ha	Gewerbe
18	0,5 ha	Wohnen
19	1,2 ha	Parkplatz, Wohnen, Einzelhandel
36,1 ha	Baulücken / -potenziale	

Planstand August 2019

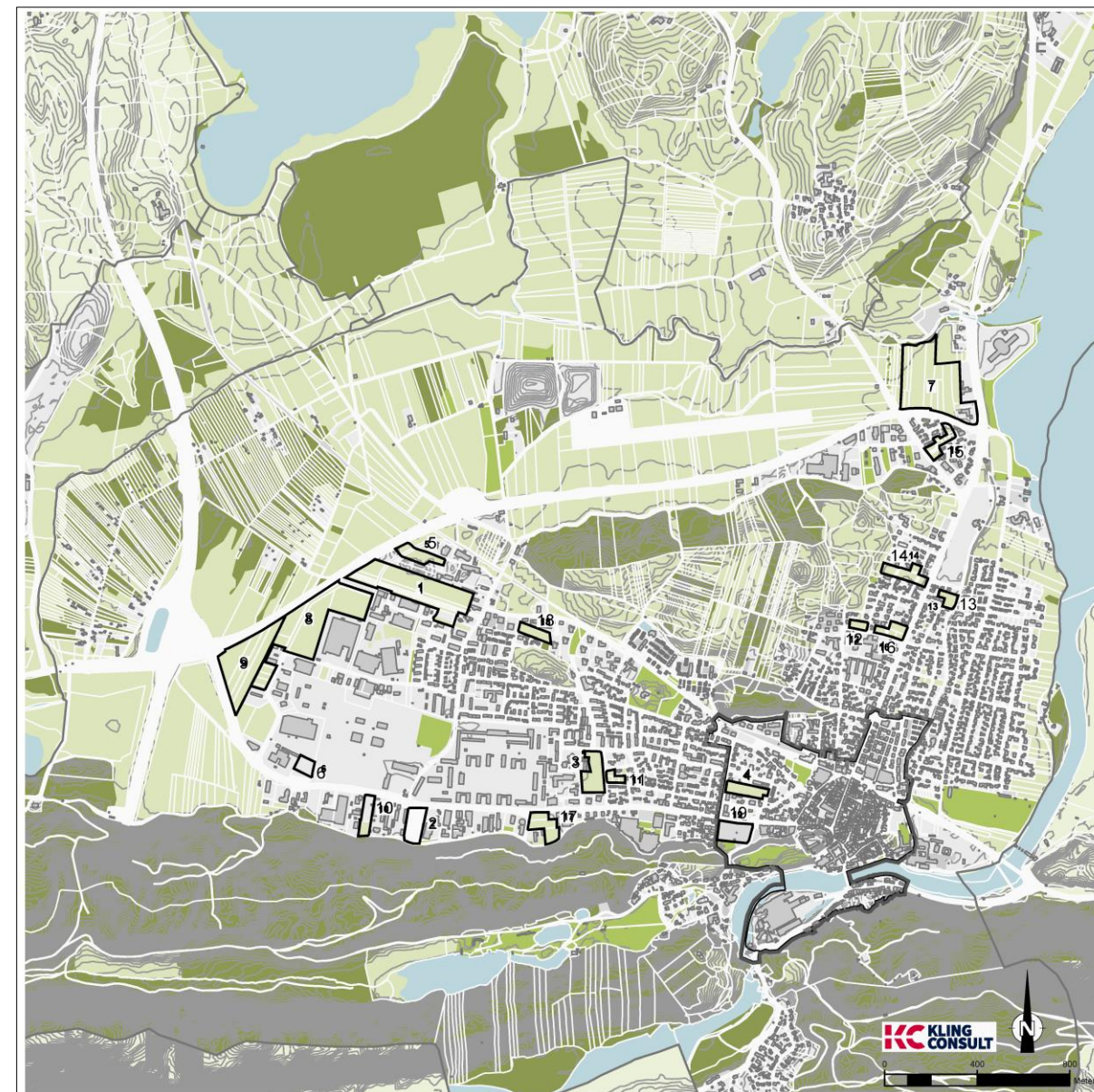


Abb. 8: Bauflächenpotenziale Kernstadt

Quelle: Kling Consult

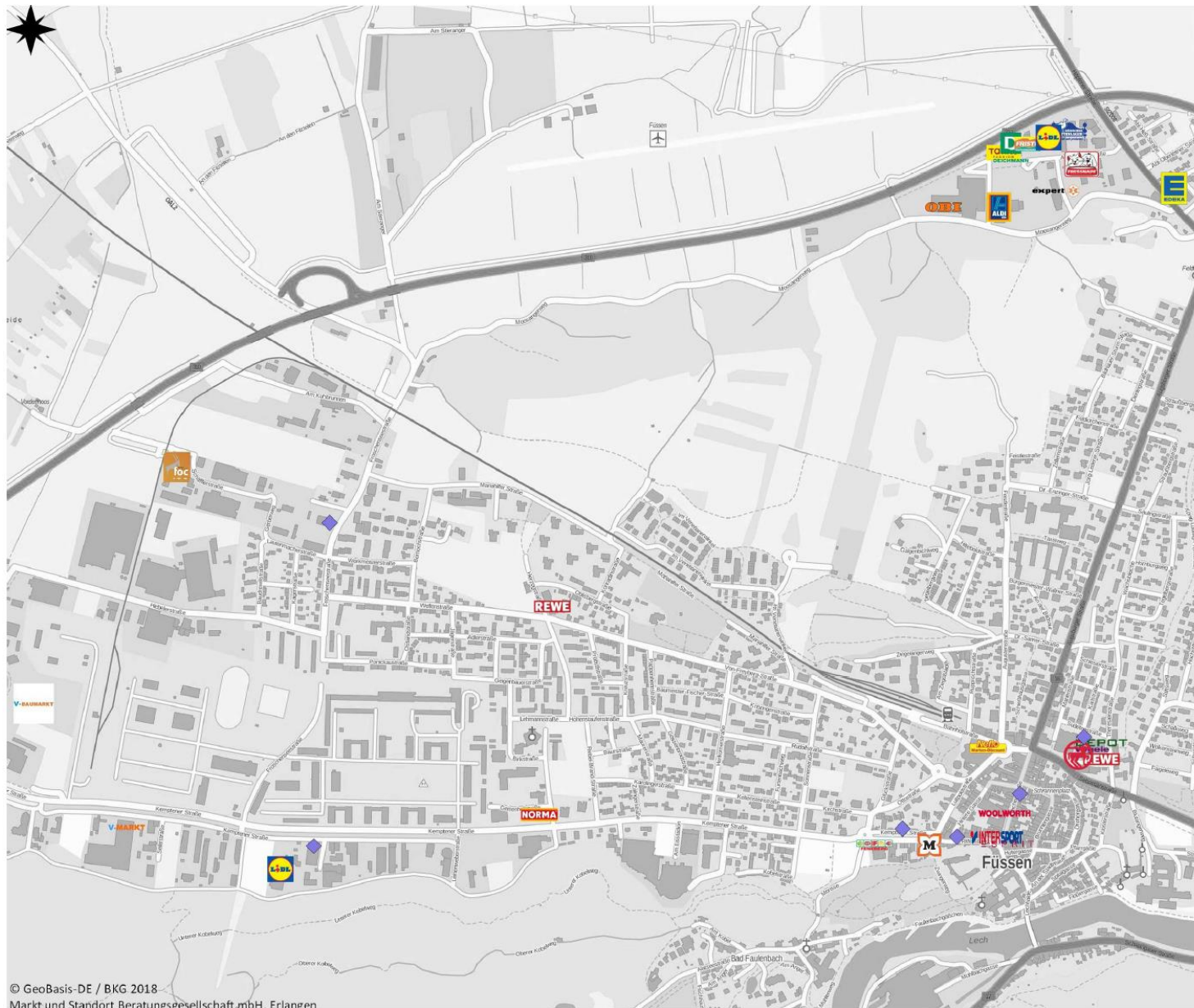


Abb. 9: Einzelhandelsstandorte Kernstadt (VKF
> 400 m²)

Quelle: Einzelhandelskonzept Markt und Standort vom April 2018

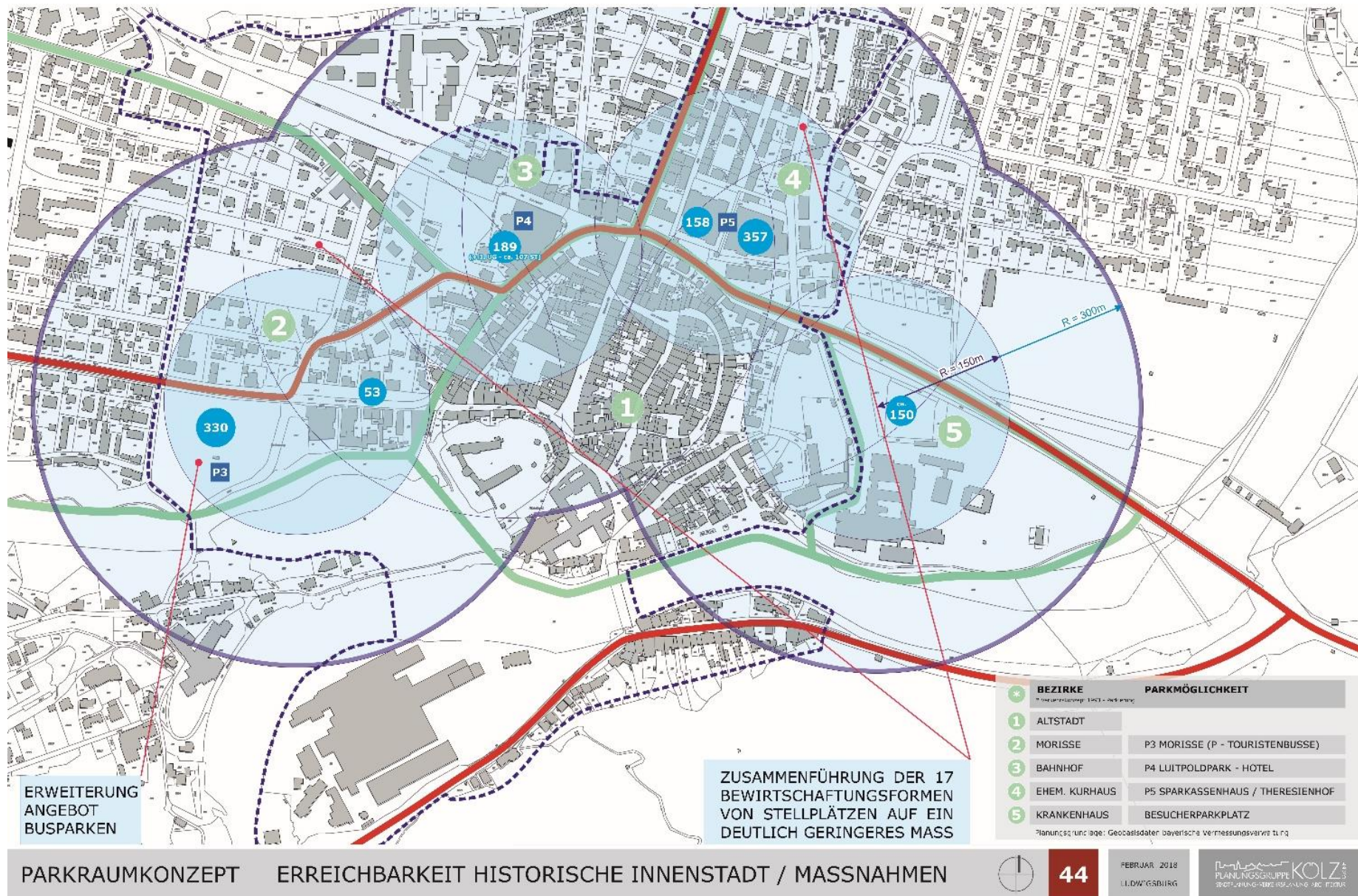


Abb. 10: Ausschnitt Parkraumkonzept (Maßnahmen)

Quelle: Planungsgruppe Kölz

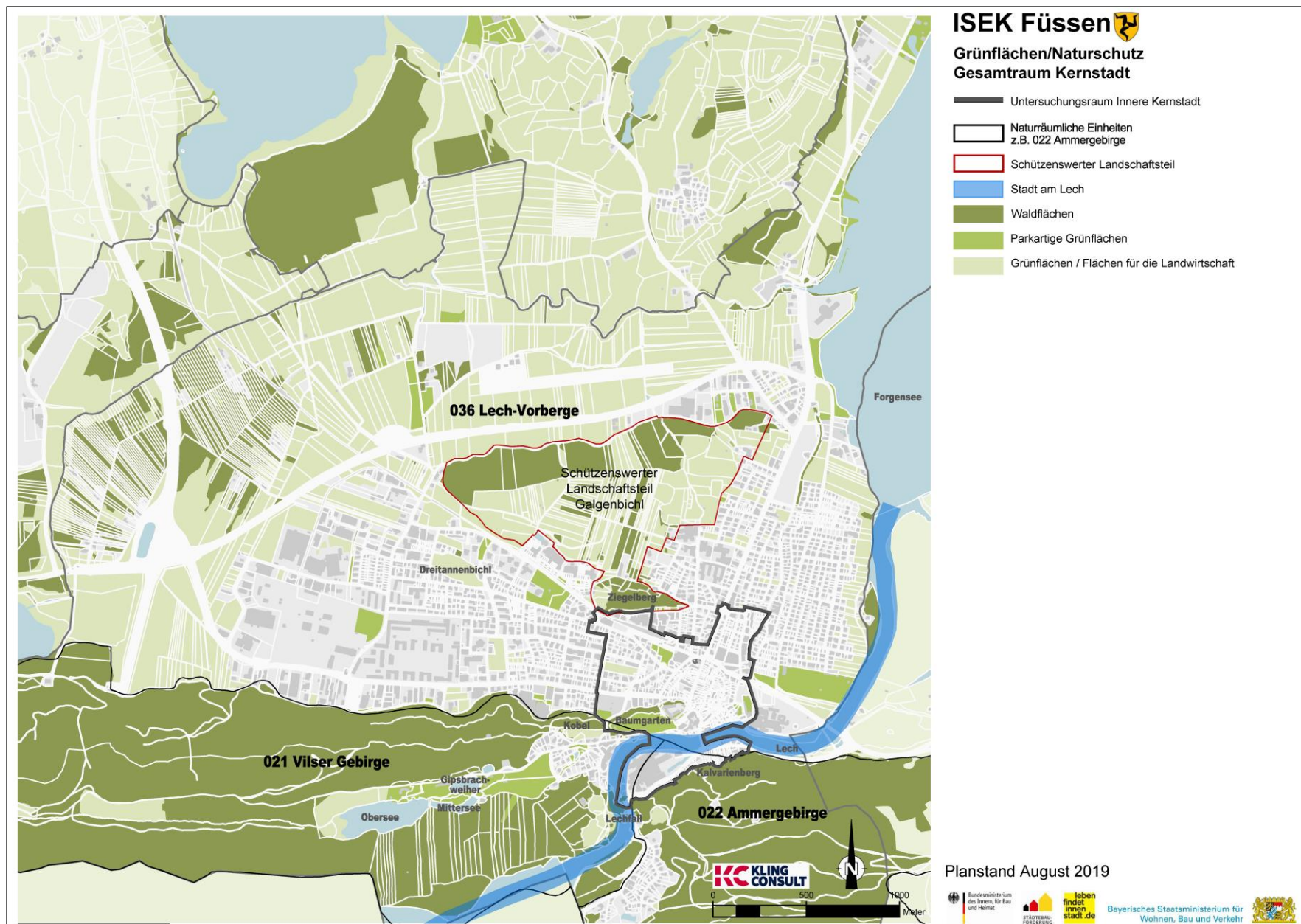


Abb. 11: Grünflächen/Naturschutz Kernstadt

Quelle: Bayerisches Landesamt für Umwelt, www.lfu.bayern.de: Naturräumliche Einheiten

3 Bestandserfassung und -analyse

3.1 Bereich A1 „Altstadt“

Der Stadtgrundriss zeigt eine weitgehend geschlossene, eiförmige, mittelalterliche Stadtanlage (13. Jahrhundert) mit unregelmäßiger Straßenführung. Die Altstadt ist nahezu vollständig bebaut. Wesentliche Baulücken sind nicht vorhanden. Kennzeichnend ist die geschlossene Randbebauung mit überwiegend giebelständigen Gebäuden mit wechselnder Geschossigkeit in rhythmischer Anordnung. Es bestehen viele Einzelbaudenkmäler. Insgesamt ist die Altstadt als zusammenhängendes Ensemble denkmalgeschützt. Auch Bodendenkmäler sind vorhanden. Die Altstadt ist ein förmlich festgelegtes Sanierungsgebiet gemäß § 142 BauGB. Die Durchführung der Sanierung erfolgt im vereinfachten Verfahren. Aufgabe im vorliegenden ISEK-Planungsprozess ist die Überprüfung des Umsetzungsstandes der Sanierungen als Fortschreibung zur VU der laufenden Sanierung „Altstadt“. Im Kapitel „Ziele und Maßnahmen“ ist ein aktualisierter Ziele- und Maßnahmenkatalog bisheriger Planverfahren einschließlich des Umsetzungsstandes als Übersicht enthalten. Private Sanierungsmaßnahmen wurden bisher nur vereinzelt durchgeführt.

3.2 Bereich A2 „Lechvorstadt“

Für die „Lechvorstadt“ sind im ISEK eigene Vorbereitende Untersuchungen (VU) zu erarbeiten und städtebaulich zu bewerten, ob die Ausweisung eines förmlichen Sanierungsgebietes veranlasst ist. Hinsichtlich Bestanderfassung und -analyse wird auf das Kapitel „Vorbereitende Untersuchungen Lechvorstadt“ verwiesen.

3.3 Bereich A3 „Hanfwerkeareal“

Der Bereich der ehemaligen Hanfwerke (heute Magnuspark) südlich des Lechs (Lechgries) stellt eine Gewerbebrache dar, welche sich im Privatbesitz befindet. Für das Hanfwerkeareal wird eine eigenständige Vorbereitende Untersuchung (VU) zur Sanierung gemäß § 141 BauGB durchgeführt. Die VU Hanfwerkeareal wird parallel zum ISEK-Prozess durch ein externes Büro erarbeitet. Die Ziele aus dem Einleitungsbeschluss zur VU Hanfwerkeareal wurden in das ISEK integriert.

3.4 Bereich A4 „Westliche Innenstadt“

Für die „Westliche Innenstadt“ wurden 2004 Vorbereitende Untersuchungen durchgeführt und darauf aufbauend ein förmlich festgelegtes Sanierungsgebiet gemäß § 142 BauGB festgelegt. Die Durchführung der Sanierung erfolgt im vereinfachten Verfahren. Die Aufgabe im ISEK-Planungsprozess besteht darin, die nachrichtliche Mitführung der Ziele und wesentlichen Maßnahmen aus der laufenden Sanierung in das ISEK zu übernehmen. Es wird deshalb auf das Kapitel „Ziele und Maßnahmen“ und den darin enthaltenen „aktualisierten Ziele- und Maßnahmenkatalog bisheriger Planverfahren einschließlich Umsetzungsstand“ verwiesen.

3.5 Bereich B1 „Hanfwerke-Siedlung“

Für die „Hanfwerke-Siedlung“ wurde 2008 eine VU „Kernstadt Nord“ durchgeführt. Die Hanfwerke-Siedlung wurde gemäß Stadtratsbeschluss von 2013 aufgrund der Nicht-Umsetzbarkeit von Zielen und Maßnahmenvorschlägen aus der VU nicht als Sanierungsgebiet beschlossen. Es ist festzustellen, dass die bisherigen Ziele und Maßnahmen aus der früheren VU weitgehend umgesetzt wurden, bis auf die Aufwertung des öffentli-

chen Straßenraumes mit Neuordnung des „ruhenden Verkehrs“. Aufgabe im vorliegenden ISEK-Planungsprozess ist es, eine zusammenfassende Bewertung des städtebaulichen Ist-Zustandes sowie eine Aktualitätsprüfung der Ziele und Maßnahmen der VU „Kernstadt Nord“ vorzunehmen. Es wird deshalb auf das Kapitel „Aktualisierter Ziele- und Maßnahmenkatalog bisheriger Planverfahren einschließlich Umsetzungsstand“ verwiesen.

3.6 Bereich B2 „Potenzialbewertung Moriseparkplatz“

Die Morisse wird als bewirtschafteter Parkplatz mit ca. 330 Stellplätzen, inklusive ca. 14 Stellplätze für Reisebusse genutzt. Es bestehen laut Parkraumuntersuchung (Planungsgruppe Kölz, 2018) jahreszeitlich gesehen, weitere Parkierungspotenziale in der Morisse. Die Fläche befindet sich in unmittelbarer Nähe zur Altstadt und stellt einen wichtigen Parkierungsschwerpunkt dar. Die Morisse als Parkplatz weist eine wichtige Funktion hinsichtlich der Erreichbarkeit der Innenstadt auf. Zudem stellt sie als Baulücke einen wichtigen städtebaulichen Entwicklungsbereich in innenstadtnaher Lage dar.

3.7 Bereich B3 „Konzeptplanung Innere Kemptener Straße/Südliche Luitpoldstraße“

Die innere Kemptener Straße ist durch Einzelhandelsnutzungen und Wohnnutzungen geprägt. Zudem stellt auch sie einen zentrumsnahen Parkierungsschwerpunkt dar. Der Straßenraum ist relativ breit mit einer etwa mittigen Baumreihe und wird hauptsächlich als Verkehrsplatz wahrgenommen. Der Straßenraum weist ein Gestaltungs- und Funktionsdefizit auf (u. a. Vielzahl von Schildern, große Asphaltfläche, wenig Raum für

Fußgänger/Kinder, nicht barrierefrei, wenig Grün). Zwischen Nordseite und Südseite besteht ein Niveauunterschied von < 1 m. Die Einzelhandelsnutzungen auf der Südseite sind ansprechender gestaltet als diejenigen auf der Nordseite (sog. B-C-Lagen). Bisherige städtebauliche Zielsetzungen sehen eine Platzgestaltung als Stadtplatz vor. Der Platz ist in beiden Richtungen befahrbar. Die nordöstlich angrenzende südliche Luitpoldstraße ist ebenfalls durch Einzelhandels- und Wohnnutzungen geprägt. Die südliche Luitpoldstraße ist eine Einbahnstraße (Fahrtrichtung nach Norden). Bisherige städtebauliche Zielsetzungen sehen vor, die südliche Luitpoldstraße als Einkaufsstraße zu etablieren. Aufgrund der Lage am Eingang zur Altstadt und dem guten Einzelhandelsbesatz weist der Bereich ein hohes stadtgestalterisches Entwicklungspotenzial auf.

3.8 Bereich B4 „Umgestaltung Palestripaplatz“

Beim „Palestrinaplatz“ handelt es um einen wichtigen Verkehrsknotenpunkt der B 16 mit der Dr.-Samer-Straße und der Robert-Schmid-Straße im nördlichen Bereich des Untersuchungsgebietes. Über den „Palestrinaplatz“ erfolgt zudem die Zufahrt zur Parkgarage des City-Sparkassenhauses. Die Platzfläche stellt sich heute als große ungegliederte Platzfläche mit Defiziten in der Verkehrsführung dar. Eine klare Funktionstrennung der verschiedenen Verkehrsarten, eine Aufenthaltsqualität bzw. sichere Querungen und Bereiche für Fußgänger fehlen. Frühere Planungen sahen eine Kreisverkehrslösung mit sicheren Querungen für Fußgänger/Radfahrer vor. Die Kreisverkehrslösung wurde in der Vergangenheit von den Fachbehörden abgelehnt. Im Rahmen des ISEK sollen Szenarien zur verkehrlichen Neuordnung des Kreuzungsbereiches mit Umgestaltung als nördlicher Stadteingang entwickelt werden.

3.9 Bereich C1 „Bahnhofsareal, Von-Freyberg-Park sowie nördliche Luitpoldstraße bis Kaiser-Maximilian-Platz“

Der Untersuchungsraum C1 deckt sich weitgehend mit dem Untersuchungsraum A1 „Westliche Innenstadt“. Dieser ist jedoch gesondert entsprechend dem Geltungsbereich des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan „W 43 Ottostraße/Bahnhofstraße – 1. Änderung“ abgegrenzt. Aufgabe des ISEK ist es hier, die laufenden Planungen zum W 43 nachrichtlich zu übernehmen. Der B-Plan W 43 beinhaltet auch die Attraktivierung des ÖPNV-Verkehrs ist durch den geplanten Neubau des zentralen Omnibusbahnhofes (ZOB) als „Mobilitätsdrehscheibe“. Zudem werden darin die planungsrechtlichen Grundlagen für die Neugestaltung des „Von-Freyberg-Parks“, die Verkehrsraumgestaltung der Ottostraße, Von-Freyberg-Str., Nördliche Luitpoldstraße, Prinzregentenplatz, Augustenstr., Rupprechtstr., Bahnhofstr. bis hin zur Augsburger Str. geschaffen; vgl. nachfolgende Abbildung.

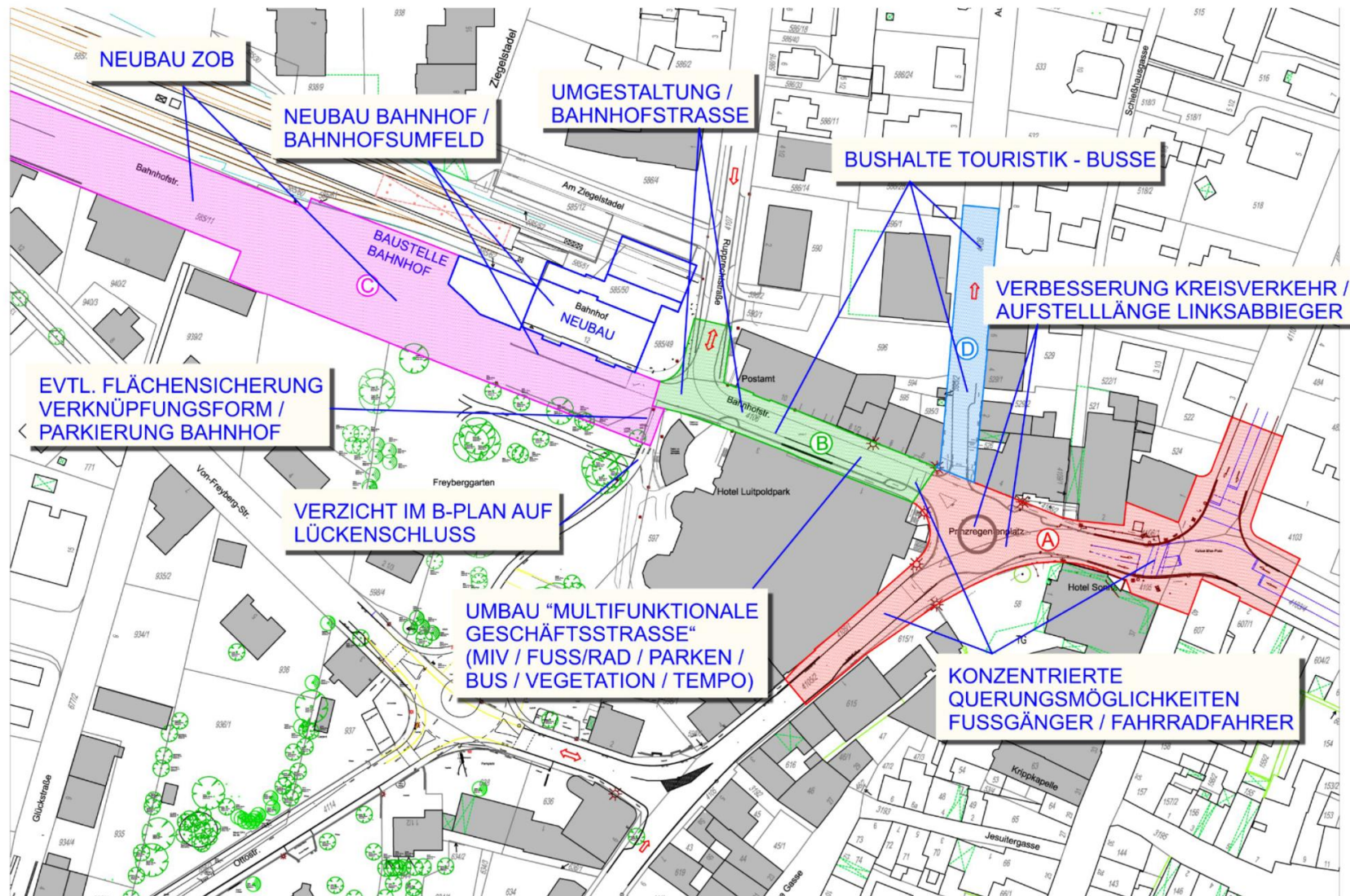
3.10 Bereich D1 „Radroutenkonzept/ Parkraumkonzept“

Im betreffenden Bereich (innere Kernstadt) bestehen nicht weniger als 40 Tourismus-Routen, in die die Stadt Füssen unmittelbar eingebunden ist. Infolgedessen lässt sich in Füssen ein Haupttrad routennetz ableiten. Die städtebauliche Struktur, mit der seit den 1990er Jahren bestehenden „flächenhaften Verkehrsberuhigung“, ermöglicht somit vielfältige, individuell nutzbare Routen durch die Füssener Kernstadt. Vor diesem Hintergrund sind die kleinteiligen Fahrbeziehungen durch die zentrale Kernstadt im Radroutenkonzept nicht explizit dargestellt. Im Zuge des ISEK - Planungsprozesses ergibt sich auch das Erfordernis einer Fortschreibung des Parkraumkonzeptes.

Der Bestand weist Defizite auf (z. B. Bereiche südlich des Lechs mit hohem Fremdarkeranteil). Außerdem ergeben sich im Zusammenhang mit Umgestaltungsvorschlägen für den Bereich der Morisse und der inneren Kemptener Straße durch den Wegfall von Stellplätzen Bedarfsverschiebungen für andere Parkierungsbereiche. Zudem sind Parkierungsprobleme mit Reisebussen vorhanden. Hinsichtlich der Ergebnisse der Bestandserfassung und Analyse wird auf das eigenständige Kapitel „Fachbeitrag Radrouten-/Parkraumkonzept (D 1)“ verwiesen.

3.11 Bereich D2 „Barrierefreiheit“

Bei den Untersuchungen zum Thema Barrierefreiheit wurden die Straßenzüge in der inneren Kernstadt näher untersucht. Dabei handelt es sich um die in der historischen Altstadt gelegenen fußläufig hoch frequentierten Straßenräume unter Einbeziehung der Wegeverbindungen zum Bahnhof. Die Bestandsaufnahme und Analyse erfolgte durch Begehung vor Ort. Erfasst wurden insbesondere die Oberflächenqualität der Bodenbeläge, Bordsteinkanten, visuelle und taktile Kontraste bei Straßenquerungen, Dimensionierung von Wegen unter Berücksichtigung von Möblierungen sowie Ausstattung des öffentlichen Raumes mit Sitzgelegenheiten und die Verfügbarkeit von Behinderten-WC und Behinderten-Pkw-Stellplätzen. Hierbei wurden verschiedene Defizite und Entwicklungspotenziale festgestellt (z. B. überwiegend keine barrierefreien Zugänge zu den Geschäften, fehlende Orientierungshilfen). Hinsichtlich der Ergebnisse der Bestandserfassung und Analyse wird auf das eigenständige Kapitel „Barrierefreiheit (D2)“ verwiesen.



Anlage
18

Maßnahmenspektrum

Okt.
2015

PLANUNGSGRUPPE KOLZ
STADTPLANUNG - VERKEHRSPLANUNG - ARCHITEKTUR

Abb. 12: Maßnahmen des in Aufstellung befindlichen B-Plan „W 43“

3.12 Bereich D3 „Konzept kommunales Förderprogramm“

Zur Erhöhung des Anreizes privater Investitionen beabsichtigt die Stadt Füssen ein kommunales Förderprogramm aufzustellen. Voraussetzung für eine kommunale Förderung ist, dass die zu fördernden Maßnahmen innerhalb eines förmlich festgelegten Sanierungsgebietes liegen. Die Förderkriterien des aufzulegenden Förderprogramms sind seitens der Stadt Füssen noch im Detail festzulegen. Nach den Ergebnissen der Vorbereitenden Untersuchungen zur „Lechvorstadt“ wird der Stadt empfohlen, ein Sanierungsgebiet auszuweisen und mit einem kommunalen Förderprogramm auszustatten. Hinsichtlich der Bedingungen, der Kriterien und der Richtlinien zur Förderung städtebaulicher Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen (Förderzweck, räumlicher Förderbereich, Förderungshöhe etc.) wird auf das Kapitel „Konzept kommunales Förderprogramm (D3)“ verwiesen.

3.13 Zusammenfassende Bestandsbewertung

Es besteht eine intakte **Altstadt**, die als förmlich festgelegtes Sanierungsgebiet gemäß § 142 BauGB ausgewiesen ist. Für die „**Lechvorstadt**“ (A2) sind Vorbereitende Untersuchungen erarbeitet worden, in denen auch städtebauliche Missstände festgestellt wurden. Die „Lechvorstadt“ (A2) weist neben einigen Stärken (typischer, historisch geprägter Blockrand, direkte Lage am Lechufer) auch einige städtebauliche Missstände auf (durch Gebiet führende B 17 mit Sicherheitsmängel für Fußgänger und Radfahrer, Mängel in der Straßenraumgestaltung, Mängel im Zustand der Gebäude und v. a. in den Fassaden), die im Ergebnis dazu führen, dass für die „Lechvorstadt“ die Ausweisung eines Sanierungsgebietes vorgeschlagen wird. Detaillierte Aussagen zum „**Hanf-**

werkeareal“ (A3) werden durch zum ISEK parallel geführte Vorbereitende Untersuchungen durch ein externes Büro erarbeitet. Weitere Aussagen hierzu sind im Rahmen des ISEK nicht möglich. Für die „**Westliche Innenstadt**“ wurden 2004 Vorbereitende Untersuchungen durchgeführt und auch hier ein förmlich festgelegtes Sanierungsgebiet gemäß § 142 BauGB festgelegt. Die Sanierungsziele und wesentlichen Maßnahmen der laufenden Sanierung wurden in das ISEK übernommen. Für die „**Hanfwerkesiedlung**“ wurden 2008 Vorbereitende Untersuchungen durchgeführt. Aufgrund der Nicht-Umsetzbarkeit von Zielen und Maßnahmenvorschlägen aus der VU „Kernstadt Nord“ wurde hierfür kein Sanierungsgebiet beschlossen. Die bisherigen Ziele und Maßnahmen aus der früheren VU wurden weitgehend umgesetzt.

Die **Morisse** befindet sich in unmittelbarer Nähe zur Altstadt und stellt einen wichtigen Parkierungsschwerpunkt dar. Aufgrund der Lage und der Größe weist die Morisse ein hohes städtebauliches Entwicklungspotenzial auf. Der Bereich Innere Kemptener Straße/südliche Luitpoldstraße ist durch Einzelhandelsnutzungen und Wohnnutzungen geprägt. Zudem stellt der Bereich einen zentrumsnahen Parkierungsschwerpunkt dar. Der Straßenraum weist Funktions- und Gestaltungsdefizite auf. Die Einzelhandelsnutzungen auf der Südseite sind ansprechender gestaltet als diejenigen auf der Nordseite. Die Innere Kemptener Straße ist als Platzfläche in beiden Richtungen befahrbar, die südliche Luitpoldstraße ist eine Einbahnstraße. Bisherige städtebauliche Zielsetzungen sehen vor, die südliche Luitpoldstraße als Einkaufsstraße zu etablieren. Der Bereich Innere Kemptener Straße/südliche Luitpoldstraße weist insgesamt ein hohes stadtgesterisches Entwicklungspotenzial auf. Der **Palestrinaplatz** ist ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt der B 16 mit der Dr.-Samer-Straße und der Robert-Schmid-Straße. Die Platzfläche stellt sich heute als große

ungegliederte Fläche mit Defiziten in der Verkehrsführung dar. Eine klare Funktionstrennung der verschiedenen Verkehrsarten, eine Aufenthaltsqualität bzw. sichere Querungen und Bereiche für Fußgänger fehlen. Der Bereich „Bahnhofsareal, Von-Freyberg-Park sowie nördliche Luitpoldstraße bis Kaiser-Maximilian-Platz wird entsprechend den verkehrsplanerischen und gestalterischen Vorgaben der Stadt Füssen derzeit planungsrechtlich im Bebauungsplan „W 43 Ottostraße/Bahnhofstraße – 1. Änderung“ gesichert. Die laufenden Planungen hierzu werden in das ISEK übernommen.

Hinsichtlich dem „**Radwegekonzept/Parkraumkonzept**“ handelt es sich um zum ISEK erarbeitete Fachbeiträge. Es bestehen nicht weniger als 40 Tourismus-Radrouten in der Stadt Füssen. Durch die flächenhafte Verkehrsberuhigung in der Kernstadt werden vielfältige, individuell nutzbare Radrouten angeboten. Im Zuge des ISEK-Planungsprozesses ergibt sich das Erfordernis einer Aktualisierung des Radwegekonzeptes sowie des Parkraumkonzeptes, weil der Bestand teilweise Defizite (z. B. südlich des Lechs mit hohem Fremdarkeranteil) aufweist. Hinsichtlich der Ergebnisse der Bestandserfassung und Analyse wird deshalb auf das eigenständige Kapitel „Fachbeitrag Radrouten-/Parkraumkonzept (D1)“ verwiesen.

Bei der Untersuchung zum Thema **Barrierefreiheit** wurden die Oberflächenqualitäten der Bodenbeläge, Bordsteinkanten, visuelle und taktile Kontraste bei Straßenquerungen, Dimensionierung von Wegen und Berücksichtigung von Möblierungen sowie Ausstattung des öffentlichen Raumes mit Sitzgelegenheit und die Verfügbarkeit von Behinderten-WC und Behinderten-Pkw-Stellplätzen erfasst. Hier wurden verschiedene Defizite und Entwicklungspotenziale festgestellt (z. B. mangelnde Orientierung für Behinderte, fehlende optische Leitsysteme, blockierte Geh-

bänder, wenig barrierefreie Zugänge zu den Geschäften etc.). Hinsichtlich der Ergebnisse der Bestandserfassung und Analyse wird auf das eigenständige Kapitel „Barrierefreiheit (D2)“ verwiesen.

Zur Erhöhung des Anreizes privater Investitionen beabsichtigt die Stadt Füssen, ein **kommunales Förderprogramm** aufzustellen. Nach den Ergebnissen der Vorbereitenden Untersuchungen zur „Lechvorstadt“ wird die Ausweisung eines Sanierungsgebietes empfohlen und dieses mit einem kommunalen Förderprogramm auszustatten.

4 Stärken-Schwächen/Risiken – Potenziale

Die Stärken/Potenziale und Schwächen/Risiken wurden anhand der vorliegenden Grundlagen der Vorbereitenden Untersuchungen zu den Sanierungsgebieten, durch Auswertung verschiedener städtebaulicher Grundlagen von Verbänden, örtlichen Akteuren und Fachplanern und den Beiträgen aus der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung sowie aus eigenen Erhebungen erfasst. Die Analyse bildet die Grundlage für räumliche Entwicklungsszenarien und ein städtebauliches Strukturkonzept, welche in der weiteren Bearbeitungsphase des ISEK entwickelt wurden.

4.1 Stärken/Potenziale

Als besonderes Potenzial ist die landschaftlich reizvolle Lage im Naturraum zu nennen. Besonders prägend sind hierbei:

- der prägende Baumbestand im Bereich des „Baumgartens“ und um das „Hohe Schloss“
- der Lech mit seinem Begleitgrün
- die innerörtlichen Grünflächen „Von-Freyberg-Park“, Kloster „St. Mang“ und die rückwärtigen Grünzonen in der Altstadt und der Lechvorstadt

Hervorzuheben ist aus städtebaulichen Gesichtspunkten besonders die historische Altstadt mit seinem historischen Siedlungszusammenhang und weitgehend intakter Bausubstanz. Hervorzuheben ist die geschlossene Blockrandbebauung, die wenigen Leerstände in der Altstadt und die alte Stadtmauer. Des Weiteren bestehen attraktive Aussichtspunkte bzw. Punkte von besonderem Interesse, z. B. Platz an der Theresienbrücke mit Blick auf die Altstadt. Die innere Kernstadt weist eine ausgewogene Nutzungsmischung mit einer

hohen stadträumlichen Qualität auf. Der Bahnhof dient als zentrale Drehscheibe im Verkehrsnetz und wurde in den letzten Jahren sukzessive ausgebaut bzw. neugestaltet (u. a. barrierefrei). Die städtebauliche Struktur, mit der seit den 90er-Jahren des letzten Jahrhunderts bestehenden "flächenhaften Verkehrsberuhigung" bis hin zur Fußgängerzone ermöglicht vielfältige, individuell nutzbare Radrouten durch die Füssener Kernstadt. Vor diesem Hintergrund sind auch die vielfältigen fußläufigen Beziehungen positiv hervorzuheben. Im innerstädtischen Bereich besteht ein ausgewogener Einzelhandelsbesatz mit einem guten Angebot an Nahversorgern.

Bereiche mit hohem städtebaulichen Entwicklungspotenzial sind:

- Hanfwerkeareal (A 3)
- Morisse (B 2)
- Bahnhofsareal, Von-Freyberg-Park, innere Luitpoldstraße bis Kaiser-Maximilian-Platz (C 1)

Der Bereich der ehemaligen Hanfwerke südlich des Lechs (Lechgries) stellt eine Gewerbebrache dar, die aktuell überwiegend von Künstlern und Startups, aber auch von produzierenden Betrieben genutzt wird. Die Flächen befinden sich im Privatbesitz. Aufgrund der Lage am Lech und in der Nähe der Altstadt besitzt das Areal ein hohes städtebauliches Entwicklungspotenzial. Für mögliche Folgenutzungen sind insbesondere auch die denkmalschützerischen Belange einer Industriebrache zu würdigen. Für das Hanfwerkeareal werden eigenständige Vorbereitende Untersuchungen nach § 141 BauGB durch ein externes Büro außerhalb des ISEK-Prozesses durchgeführt. Die Morisse (Parkplatz) weist eine wichtige Funktion hinsichtlich der Erreichbarkeit der Innenstadt auf, v. a. für Nutzer die aus Richtung Westen kommen. Die Fläche bietet sich für einen

künftigen Nutzungsmix zur Stärkung der stadt-räumlichen Qualität und Funktionsstärkung an. Durch den geplanten Neubau des zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) als „Mobilitätsdrehscheibe“ entstehen zusätzliche Potenziale für Fernbus-Routen, Bahnangebote, E-Mobilität und für den Fahrradverkehr.

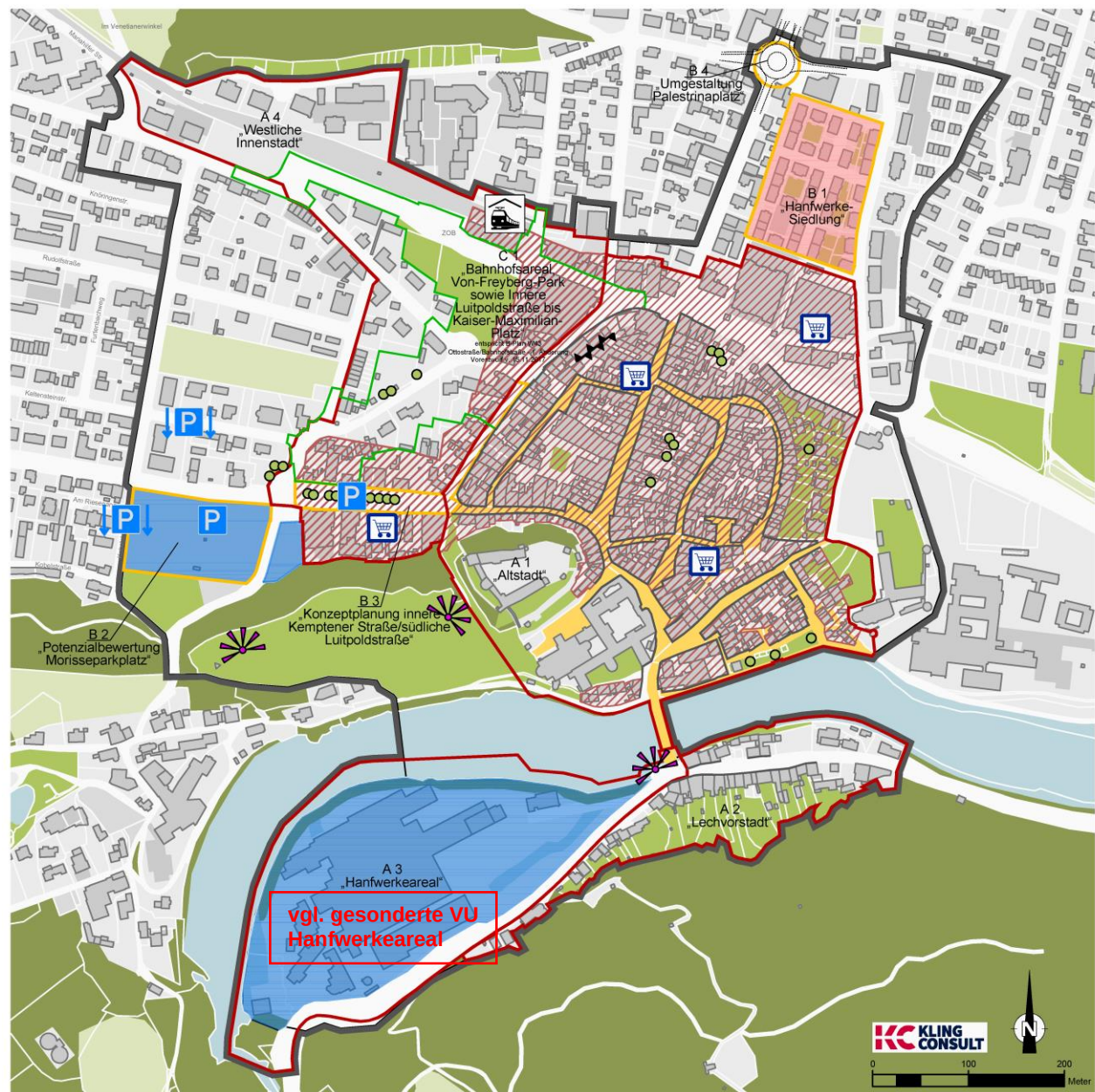
- Parkraumprobleme

4.2 Schwächen/Risiken

Die überregionale Verkehrsinfrastruktur (B 16, B 17), aber auch die stark befahrenen innerörtlichen Verkehrsstraßen wie nördliche Luitpoldstraße, Ottostraße, Kemptener Straße führen zu einer Trennwirkung im Siedlungs- und Freiraum. Generelles Hauptproblem in Füssen stellen die beengten Verkehrsräume, gepaart mit mangelnden Ausweichrouten und dem hohen Verkehrsaufkommen auf den Hauptverkehrsadern dar. Ohne zusätzlichen Verkehrsraum werden hier die Gestaltungsmöglichkeiten gering sein, zumal die B 16 wie auch die B 17 Bedarfsumleitungsstrecken der Bundesautobahn A7 darstellen. Es wurde ein Verkehrsentwicklungsplan 2025/2030 erarbeitet und zudem durch einzelne Beschlüsse des Stadtrates 2015 bis 2017 entsprechend modifiziert. Im Grundsatz ist hier festzustellen, dass gemäß dem Beschluss des Stadtrates von 2015 das Verkehrskonzept künftig im Sinne des Planfalles 0 – also am Bestand orientiert – weiterentwickelt werden soll.

Wesentliche Defizite bestehen wie folgt:

- Fehlende Erlebbarkeit Lechufer
- Freiraumdefizite
- Mangelnde Platz- und Straßenraumgestaltung
- Städtebauliche Missstände
- Immissionsbelastungen durch Straßen



ISEK Füssen

Stärken / Potenziale

- Untersuchungsraum Innere Kernstadt
- Untersuchungsraum Typ A: VU-Untersuchungsraum (UR)
- Untersuchungsraum Typ B: ISEK-Handlungsraum außerhalb VU
- Untersuchungsraum Typ C: ISEK-Übernahmebereiche ISEK-externer Planungen

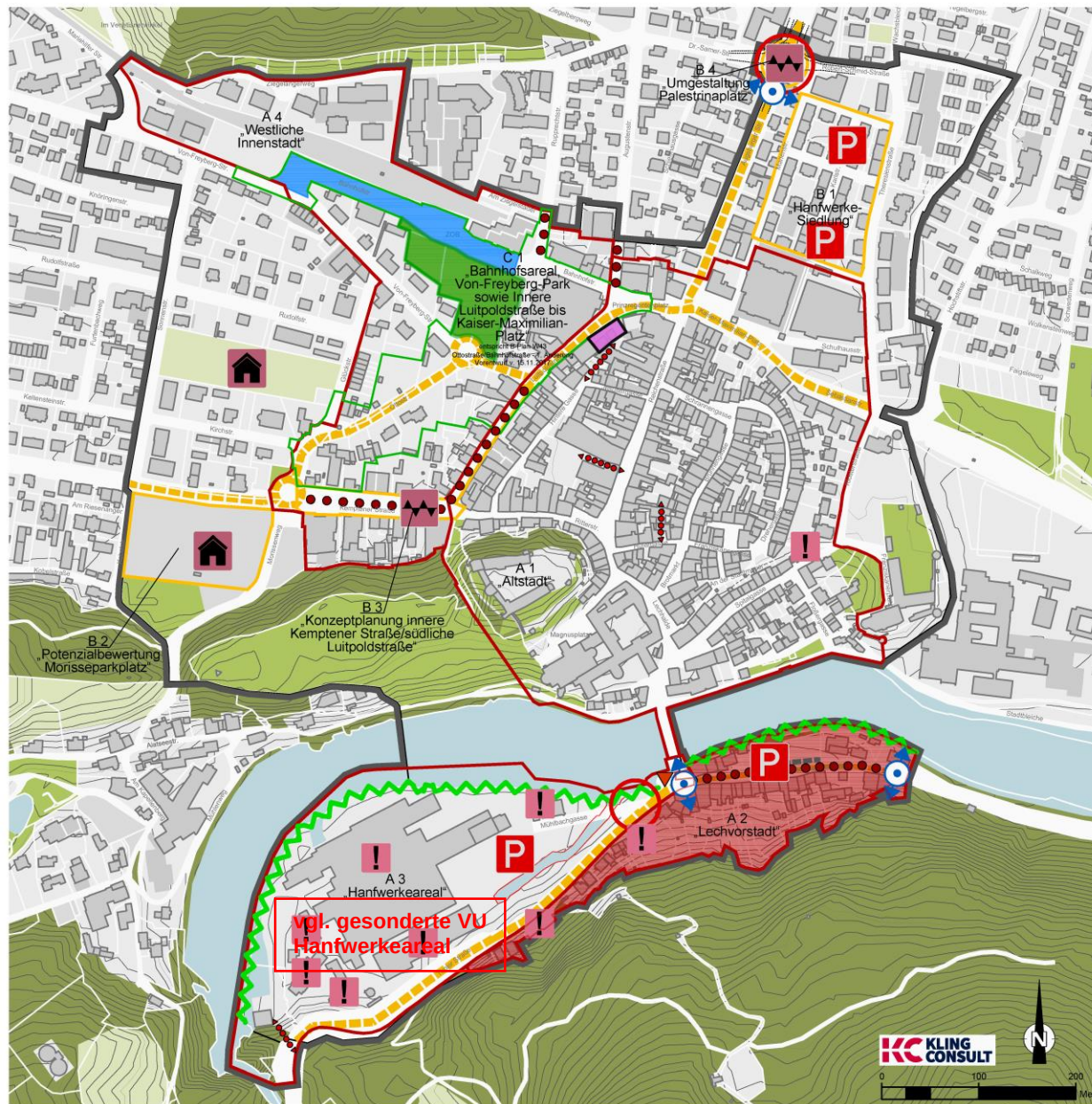
Stärken / Potenziale

- prägender Baumbestand (flächig)
- Attraktive Grünflächen/-struktur
- prägender Baumbestand (einzeln)
- Ausblick auf Stadtpanorama
- geschlossene Blockrandbebauung
- Vorhandensein Teilstück alte Stadtmauer
- Historischer Siedlungszusammenhang in gutem baulichen Zustand
- Bereich mit hohem städtebaulichen Entwicklungspotenzial
- Bereich mit ausgewogener Nutzungsmischung und hoher stadträumlicher Qualität
- Straße mit geringer Verkehrsbelastung
- Zentrale Drehscheibe neugestalteter Bahnhof (barrierefrei)
- Integrierter Versorgungsschwerpunkt mit ausgewogenem Einzelhandelsbesatz
- zentrumsnaher Parkierungsschwerpunkt für PKW und/oder Busse
- Verminderung Parkdruck auf angrenzende Wohnstraßen

Planstand August 2019



Abb. 13: Stärken/Potenziale



ISEK Füssen

Schwächen / Risiken

-  Untersuchungsraum Innere Kernstadt
-  Untersuchungsraum Typ A: VU-Untersuchungsraum (UR)
-  Untersuchungsraum Typ B: ISEK-Handlungsraum außerhalb VU
-  Untersuchungsraum Typ C: ISEK-Übernahmebereiche ISEK-externer Planungen

Schwächen

-  fehlende Erlebbarkeit Lechufer
-  Freiraumdefizit (Park)
-  defizitärer Gebäudezustand
-  Innerörtliches Bauflächenpotenzial
-  keine klare Platzgestaltung, Defizit in der Verkehrsführung
-  Mangelnde Platzgestaltung
-  Wohngebiet mit Wohnumfelddefizit, Immissionsbelastung Verkehrslärm
-  Funktionales, gestalterisches Defizit (ZOB)
-  Städtebaulicher Missstand
 - funktional, gestalterisch
 - Defizit Zugang Passage
 - alte Stadtmauer sanierungsbedürftig
-  ungeklärte Denkmalschutzsituation Mühlbach
-  Straße mit hoher Verkehrsbelastung
-  Parkraumprobleme
-  Knotenpunktsbereich mit problematischer Verkehrsführung und hoher Verkehrsbelastung
-  gefährliche Querung
-  Mangelnde Gestaltung wichtiger Straßenräume
-  mangelnde Fußwegeanbindung/Durchlässe (u.a. fehlende Begrünung)

Planstand August 2019



Abb. 14: Schwächen/Risiken

5 Vorbereitende Untersuchungen Lechvorstadt

5.1 Anlass der Vorbereitenden Untersuchungen

Der Stadtrat der Stadt Füssen beschloss am 23.10.2018 die Durchführung von Vorbereitenden Untersuchungen (VU) gemäß § 141 Baugesetzbuch (BauGB) für den Bereich „Lechvorstadt“. Durch die VU werden Beurteilungs- und Entscheidungsgrundlagen erarbeitet, in wie weit strukturelle und städtebauliche Missstände existieren, die durch Sanierungsmaßnahmen nach dem Baugesetzbuch mit Unterstützung der Städtebauförderung behoben werden können. Mit Hilfe der Städtebauförderung sollen die Städte, Märkte und Dörfer in ihrer Funktion, Struktur und Gestalt erhalten, erneuert und weiterentwickelt werden. Hierzu werden städtebauliche Missstände und Mängel durch Sanierungsmaßnahmen behoben.

Anlass der Durchführung einer VU für die Lechvorstadt sind

- die erheblichen Verkehrsprobleme, vor allem durch Überlastung der Tiroler/Schwangauer Straße (B 17) mit innerörtlichen Leistungsengpässen und resultierenden städtebaulichen und verkehrlichen Problemen
- bauliche Mängel an historischer Bausubstanz
- die sich entsprechend der Nutzungsanforderungen ändernden städtebaulichen und stadträumlichen Ansprüche (Dimensionen und Proportionen von Straßen, Plätzen und Baukörpern).

Das Untersuchungsgebiet umfasst einen kleinräumigen Teil im Süden des Stadtgebietes von Füssen, südlich des Lechs. Die „Lechvorstadt“ ist

über die Theresienbrücke direkt mit der historischen Altstadt der Stadt Füssen verbunden. Das vorliegende Untersuchungsgebiet bildet mit dem sich westlich anschließenden „Hanfwerkeareal“ den südlichen Siedlungsabschluss der Stadt Füssen. Für das Hanfwerkeareal wird selbständig eine VU durchgeführt.

5.2 Untersuchungsgebiet

5.2.1 Abgrenzung und Gebietscharakteristik

Das rund 3 ha große Untersuchungsgebiet erstreckt sich südlich des Lechs entlang der Tiroler/Schwangauer Straße. Im Norden wird das Untersuchungsgebiet durch den Lech begrenzt, nach Westen und Südwesten bildet die Schwangauer Straße die nördliche Begrenzung, im Süden schließt der bewaldete Hutlersberg und Kalvarienberg an und im Osten schließt das Untersuchungsgebiet mit der östlichen Bebauung der Lechvorstadt ab. Die Theresienbrücke als Verbindung zwischen Lechvorstadt und der nördlich des Lechs gelegenen Füssener Altstadt ist nicht Bestandteil des vorliegenden Untersuchungsraums.

Das Untersuchungsgebiet weist im östlichen Bereich eine heterogene Struktur aus gewerblicher (Einzelhandel/Dienstleistung, Gastronomie, Handwerk/Gewerbe) und Wohnnutzung auf, während der westliche Bereich primär durch Wohnnutzung geprägt ist.

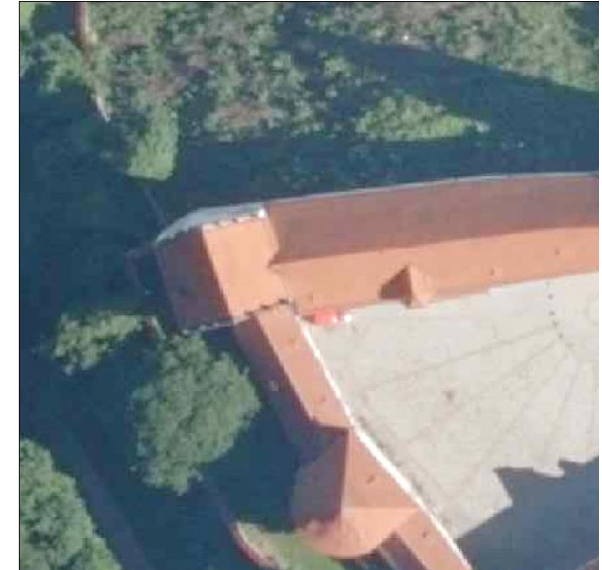


Abb. 15: Untersuchungsraum Lechvorstadt

Quelle: Kling Consult/google maps

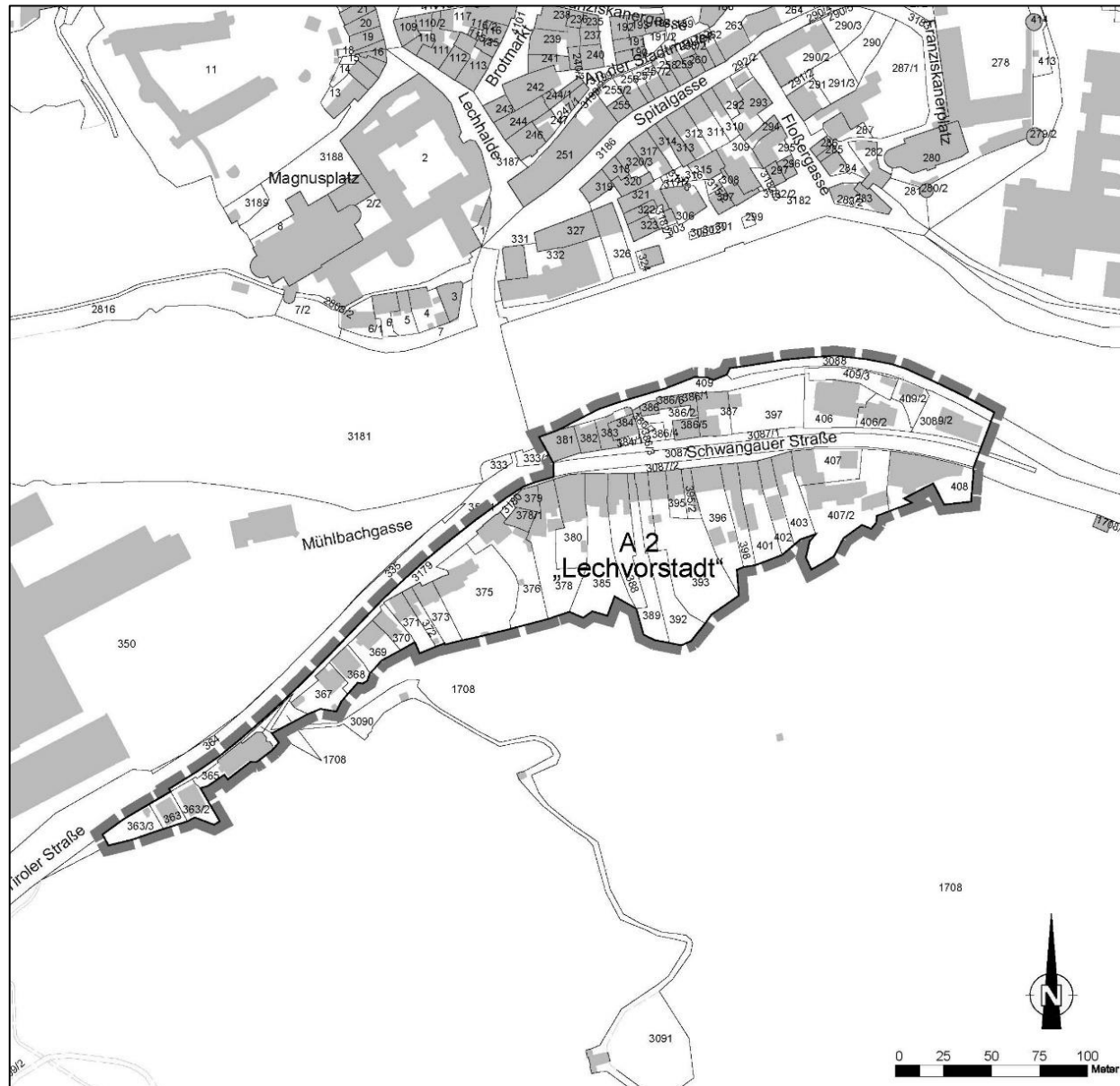


Abb. 16: Abgrenzung Untersuchungsbereich VU
Lechvorstadt

5.2.2 Denkmalschutz

Das Untersuchungsgebiet der VU Lechvorstadt ist Teil der als Ensemble im Sinne des Denkmalschutzes geschützten Altstadt.

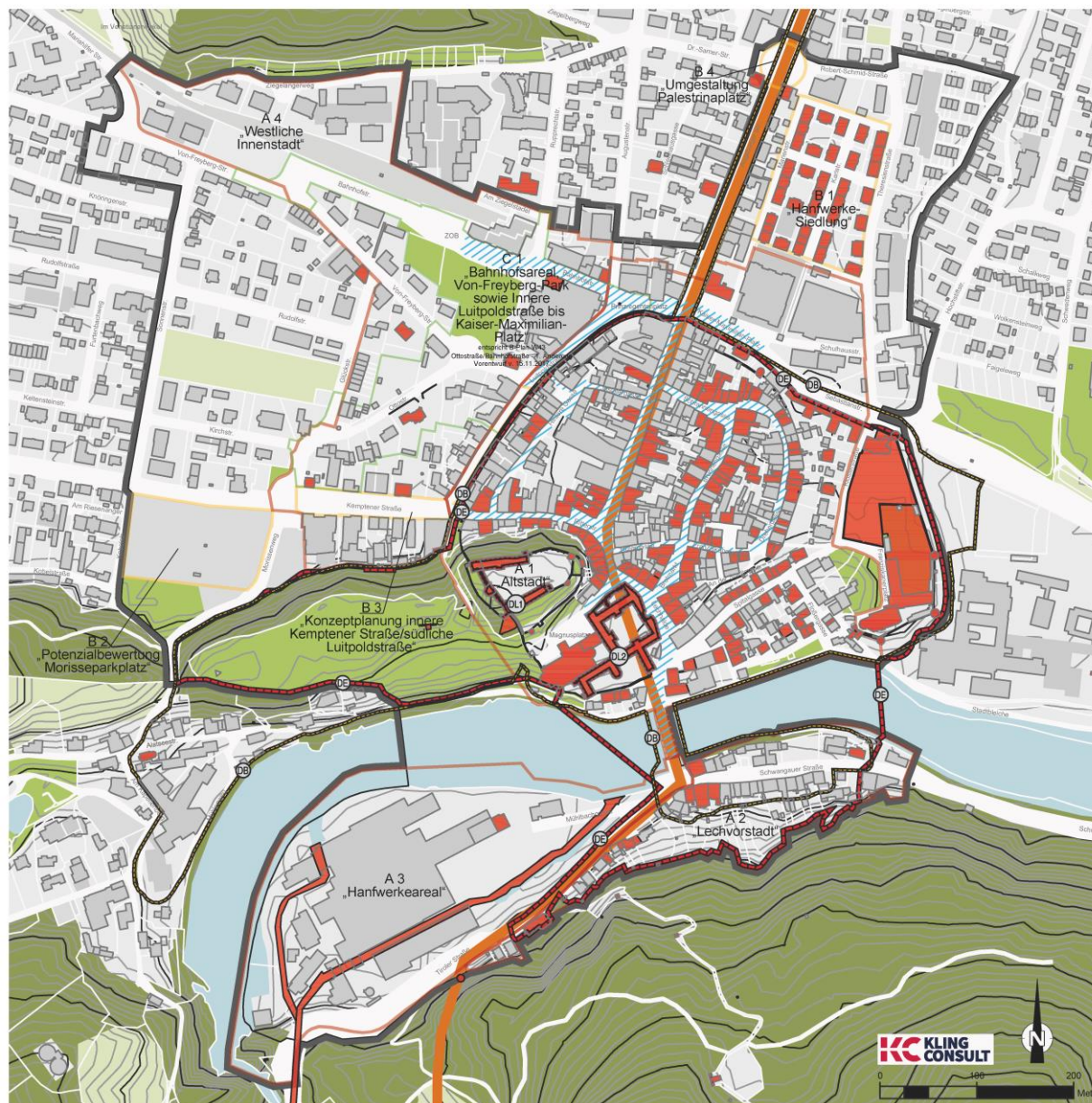
Gemäß der Ensemble-Beschreibung des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege umfasst das Ensemble den historischen Kern der Stadt Füssen, der im Wesentlichen die Stadtentwicklung bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts dokumentiert. Dieser historische Stadtraum schließt neben der Altstadt, die sich bogenförmig um den Schlossberg und das Kloster Sankt Mang nach Norden und Osten legt, den westlich gelegenen Baumgarten sowie jenseits des Lechs den Brückenkopf am Fuß des Hutlerbergs, die äußere Lechvorstadt, mit ein. Die Umgrenzung markiert den Verlauf der in Teilen noch erhaltenen ehemaligen mittelalterlichen Stadtbefestigung. Die Straßenanlage der äußeren Lechvorstadt endet im Osten, auf Höhe des 1812 abgebrochenen Schwangauer Tors, im Westen mit der Barockkirche „Unserer lieben Frau am Berg“. Die politische und wirtschaftliche Bedeutung der Stadt seit dem Mittelalter, aber auch ihre historischen Voraussetzungen in römischer und frühmittelalterlicher Zeit haben in Grundriss und Bausubstanz Ausdruck gefunden und sind der Gestalt bis heute weitgehend anschaulich. Die giebelständigen, meist dreigeschossigen Satteldachhäuser der Tiroler und Schwangauer Straße bilden einen eigenständigen Bereich innerhalb des Ensembles.

Folgende Baudenkmäler sind im Untersuchungsgebiet vorhanden:

- Katholische Kirche, Filialkirche „Unserer lieben Frau am Berg“, Tiroler Straße 23, Aktennummer D-7-77-129-183
Beschreibung: Saalbau mit Satteldach und westlichem Dachreiter mit oktagonalem Aufsatz und Kegeldach, Barock, 1682/83 durch Johann Schmuzer erbaut, 1685 Weihe; mit Ausstattung
- Wohnhaus, Tiroler Straße 15, Aktennummer D-7-77-129-182
Beschreibung: 4-geschossiger Giebelbau mit Flachsatteldach, im Kern 18. Jahrhundert
- Wohnhaus, Tiroler Straße 11, Aktennummer D-7-77-129-181
Beschreibung: 4-geschossiger Giebelbau mit Steildach, im Kern 19. Jahrhundert
- Wohnhaus, Tiroler Straße 9; Aktennummer D-7-77-129-180
Beschreibung: 3-geschossiger Giebelbau mit Flachsatteldach und westlich vorgezogener Fassadenhälfte, im Kern 18. Jahrhundert
- Wohnhaus, Tiroler Straße 7; Aktennummer D-7-77-129-179
Beschreibung: 3-geschossiger Giebelbau mit Steildach und Fassadengliederung, 2. Hälfte 18. Jahrhundert
- Gasthaus, Tiroler Straße 1; Aktennummer D-7-77-129-187
Beschreibung: 3-geschossiger Traufseitbau mit Satteldach, geschweiftem Zwerchgiebel und spätklassizistischem Vasenaufsatz, 1. Drittel 19. Jahrhundert
- Wohnhaus, Schwangauer Straße 2, Aktennummer D-7-77-129-156
Beschreibung: 3-geschossiger Giebelbau mit Satteldach und mit Neurenaissancegliederung, im Kern älter

- Wohnhaus, Schwangauer Straße 4, Aktennummer D-7-77-129-157
Beschreibung: 3-geschossiger Giebelbau mit Flachsatteldach und gefastem Korbbogentor, im Kern 17./18. Jahrhundert
- Wohnhaus, Schwangauer Straße 15, Aktennummer D-7-77-129-158
Beschreibung: 2-geschossiger Walmdachbau mit Mansardgiebel, 1. Viertel 19. Jahrhundert
- Gasthaus (Zum Schiff), Schwangauer Straße 1, Aktennummer D-7-77-129-155
Beschreibung: ehemaliges Gasthaus Zum Schiff, 3-geschossiger Eckbau mit Steildach und korbbogigem Eingang, 1508-19 erbaut, giebelseitig barockes Fresko

Zusätzlich sind der östliche Bereich des Untersuchungsraumes sowie die Kirche „Unserer lieben Frau am Berg“ im Westen des Untersuchungsraums als Bodendenkmal aufgelistet. Unter der Aktennummer D-7-8430-0051 sind mittelalterliche und frühneuzeitliche Befunde im Bereich der Füssener Lech- und Spitalvorstadt aufgeführt.



ISEK Füssen

Denkmalpflege

- Untersuchungsraum Innere Kernstadt
- Untersuchungsraum Typ A: VU-Untersuchungsraum (UR)
- Untersuchungsraum Typ B: ISEK-Handlungsraum außerhalb VU
- Untersuchungsraum Typ C: ISEK-Übernahmebereiche ISEK-externer Planungen
- Untersuchungsraum Typ D: ISEK-Fachthematischer Untersuchungsraum nach Schwerpunkten
- Baudenkmäler
- Bereich mit einzelnen Bodendenkmälern innerhalb und angrenzend an Innere Kernstadt
- Denkmalensemble "Ensemble Altstadt Füssen" / Landschaftsprägendes Ensemble
- Landschaftsprägendes Denkmal "Schloss"
- Landschaftsprägendes Denkmal "Ehemaliges Kloster"
- Via Claudia Augusta

Planstand August 2019



Abb. 17: Denkmalschutz

5.3 Bevölkerungsstruktur und -entwicklung

Da die Lechvorstadt als Untersuchungsraum der vorliegenden VU lediglich einen sehr kleinen Teilbereich des Stadtgebietes der Stadt Füssen umfasst, liegen bzgl. Bevölkerungsentwicklung, Bevölkerungsstruktur sowie Fort- und Zuzüge bezogen auf den Untersuchungsraum keine statistisch auf den Untersuchungsraum begrenzte Daten vor. Ebenso sind in den Vorbereitenden Untersuchungen und Fortschreibung des städtebaulichen Rahmenplans „Altstadtsanierung“ aus dem Jahr 1996 keine Daten und Angaben zu dieser Thematik enthalten.

Bezüglich der auf das gesamte Stadtgebiet bezogenen Bevölkerungsentwicklung/Bevölkerungsstruktur wird auf das Kapitel „Bevölkerungsentwicklung“ verwiesen.

5.4 Soziale und kulturelle Infrastruktur

Aufgrund der geringen Größe des Untersuchungsraumes der Lechvorstadt und der unmittelbaren Anbindung an die nördlich des Lechs gelegene Altstadt Füssens wird hinsichtlich der sozialen Infrastruktur (Kindergärten, Schulen, Jugendhäuser u.a.) kein Handlungsbedarf gesehen.

5.5 Haushalts- und Gewerbestruktur

5.5.1 Haushalte

Den vorliegenden Daten der Stadt Füssen, welche sich auf das gesamte Stadtgebiet beziehen, kann nicht entnommen werden, wie viele Haushalte das Untersuchungsgebiet umfasst. Ebenso sind die durchschnittliche Haushaltsgrößen und

auch der Anteil der Haushalte mit Kindern nicht bekannt.

Aufgrund der sich im Untersuchungsgebiet abzeichnenden Handlungsbedarfe wird eine diesbezügliche Datenerhebung als nicht erforderlich erachtet.

5.5.2 Gewerbestruktur

Im Untersuchungsgebiet überwiegt die Wohnnutzung, doch vereinzelt sind entlang der Schwangauer Straße Einzelhandel/Dienstleistungen (z. B. Autohaus), Gastronomie/Hotellerie (z. B. Laura's Schiffwirtschaft) sowie Handwerk/Gewerbe (z. B. Tattoo-Studio, Montage Fenster/Türen/Sonnenschutz) vorhanden (vgl. Abb. VU Lechvorstadt - Gebäudenutzung).

5.6 Gebäudebestand

Der weitaus größte Teil der Grundstücke im Untersuchungsgebiet befindet sich im privaten Eigentum. In der Lechvorstadt befinden sich keine Grundstücke im Eigentum der Stadt Füssen, mit Ausnahme der Verkehrsflächen. Dies bedeutet, dass die Stadt selbst in der Lechvorstadt durch Eigeninitiative keine Veränderungen initiieren kann.

Die Grundstückszuschnitte spiegeln im Wesentlichen den noch erhaltenen mittelalterlichen Stadtgrundriss wieder. Aufgrund der Morphologie des Geländes erfolgte im Laufe der Jahre keine rückwärtige Bebauung in Ergänzung zu den bestehenden Gebäuden entlang der Tiroler und Schwangauer Straße. Alle Grundstücke sind erschlossen und zugänglich. Grundsätzlich wird von einer ausreichenden Belichtung und Besonnung, auch hinsichtlich der geschlossenen Bebauung, ausgegangen.

Der Gebäudebestand ist im östlichen Bereich durch eine 2-3 geschossige Bebauung, im zentralen Bereich am und gegenüber dem Brückenkopf der Theresienbrücke durch eine 3-4 geschossige Bebauung und im Westen überwiegend wieder durch eine 2-3 geschossige Bebauung geprägt.

Der weit überwiegende Teil der Gebäude im Untersuchungsraum weist einen Gebäudezustand ohne bzw. mit nur leichten Mängeln auf. Der Gebäudezustand wurde durch eine Ortsbegehung nach dem äußeren Augenschein aufgenommen. Die Nebengebäude in den rückwärtigen Grundstücksbereichen sind in dieser Betrachtung nicht berücksichtigt. Bis zu ca. maximal 20 % der kartierten Gebäude werden als renovierungsbedürftig eingestuft, wobei dies primär die unter Denkmalschutz stehenden Gebäude südlich der Schwangauer/Tiroler Straße betrifft.

Vollständige Gebäudeleerstände wurden nicht festgestellt. So wird das Hotel Garni (Schwangauer Straße 20) nach wie vor bewohnt, die Gaststätte jedoch ist geschlossen.



ISEK Füssen

VU Lechvorstadt - Gebäudenutzung

— Untersuchungsraum Innere Kernstadt

— Untersuchungsraum Typ A:
VU-Untersuchungsraum (UR)

Hauptnutzung

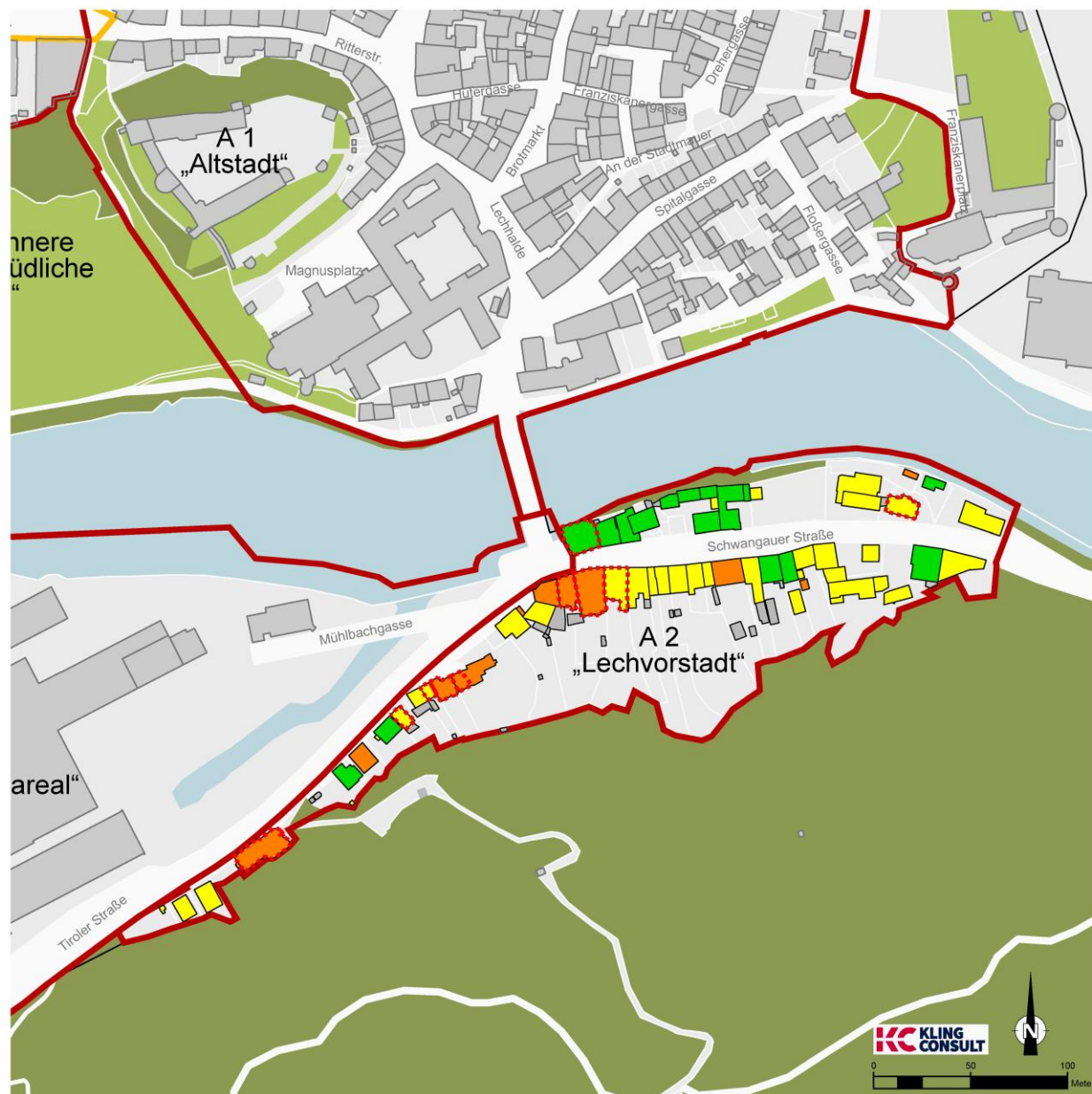
-  öffentliche Einrichtung (Kirche)
-  Einzelhandel/Dienstleistungen
-  Gastronomie/Hotellerie
-  Handwerk/Gewerbe
-  Wohnen

Nebennutzung

-  mit öffentlicher Einrichtung
-  mit Einzelhandel/Dienstleistungen
-  mit Gastronomie/Hotellerie
-  mit Handwerk/Gewerbe
-  mit Wohnen
-  Nebengebäude/Garage
-  nicht einsehbar

Planstand August 2019

Abb. 18: Nutzungen Lechvorstadt



ISEK Füssen

VU Lechvorstadt - Gebäudezustand

— Untersuchungsraum Innere Kernstadt

— Untersuchungsraum Typ A:
VU-Untersuchungsraum (UR)

Gebäudezustand

- keine Mängel
- leichte Mängel
- renovierungsbedürftig
- nicht bewertbar/nicht einsehbar
- Baudenkmäler

Planstand August 2019



Abb. 19: Gebäudezustand Lechvorstadt

5.7 Verkehr

Der Untersuchungsraum ist durch die örtliche/überörtliche Hauptverkehrsstraßen „Tiroler/Schwangauer Straße“ (B 17) geprägt. Die das Plangebiet von Südwest nach Osten durchquerende B 17 weist in der aktuellen Straßenverkehrszählung 2015 eine durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge (DTV) von 6.481 Kfz/24h auf, wobei 221 Fahrzeuge dem Schwerverkehr zuzuordnen sind (Zählstelle 84309129). Während die an den Untersuchungsraum anschließende Theresienbrücke ein verkehrsberuhigter Bereich ist (nur Anlieger frei), ist die B 17 verkehrlich, bis auf einen Abschnitt in der Tiroler Straße (Tempo 30), nicht beschränkt. Entsprechend der historisch gewachsenen Siedlungsstruktur grenzen die Gebäude im Untersuchungsraum unmittelbar an den Straßenraum der B 17, ohne zwischengelagerte Vorgärten o.ä. an.

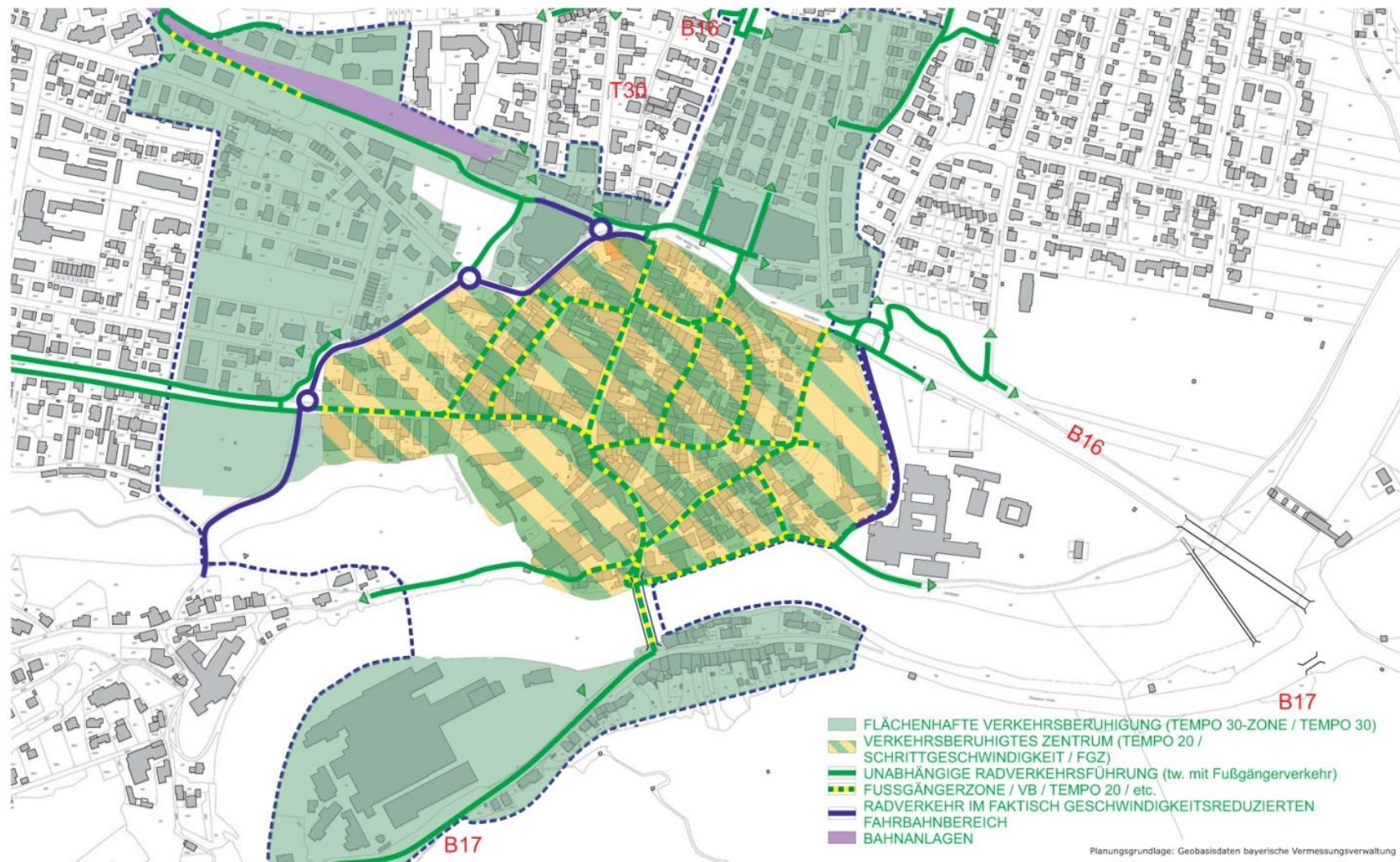
Eine Umgestaltung des Straßenraumes der B 17 in der „Lechvorstadt“ gestaltet sich aufgrund der sehr eng stehenden Bebauung als schwierig. Gemäß Regelwerk ist eine Mindestfahrbahnbreite der Bundesstraße von 6,50 Meter vorgeschrieben. In engen Kurvenbereichen sollte es sogar mehr sein. Planungen sind eng mit dem Staatlichen Bauamt Kempten abzustimmen.

Im Straßenraum der B 17 sind im Untersuchungsgebiet öffentliche Stellplätze, vor allem in der Schwangauer Straße, vorhanden. Die im Straßenraum der Schwangauer Straße bestehenden öffentlichen Stellplätze sind gebührenpflichtig und zeitlich begrenzt (Parkschein/Parkuhr) ausgewiesen. Allein ein räumlich sehr begrenzter Bereich an der Tiroler Straße verfügt über öffentliche gebührenfreie Stellplätze ohne zeitliche Begrenzung. Die Erhebung der Parkraumsituation 2018 wurde durch die Planungsgruppe Kölz im Rahmen der Erarbeitung des ISEK-Füssen Teilaspekt ruhender Verkehr

erhoben. Entsprechend dieser Bestandsanalyse ist ablesbar, dass private Stellplätze im Untersuchungsgebiet hinsichtlich der vorhandenen räumlichen Verhältnisse und der geschlossenen Bebauung entlang der Hauptverkehrsstraßen nur sehr begrenzt zur Verfügung stehen.

Eine Beschränkung der vorhandenen Stellplätze in der Tiroler und Schwangauer Straße alleinig für die Anwohner dieses Gebietes besteht nicht.

Die Stadt Füssen ist unmittelbar in ca. 40 Tourismusrouten eingebunden. Gemäß der Untersuchung der Planungsgruppe Kölz zum ISEK-Füssen Teilaspekt Radverkehr wird deutlich, dass in Rückbetrachtung auf die Planungsziele des Verkehrskonzeptes 1992/1993 der Stadt Füssen das damals geplante Radtourenelement zwischen der Lechbrücke/Lechhalde und der Schwangauer Straße/Füssener Straße im Zuge der B 17 - Schwangauer Straße nicht realisiert worden ist. Als Schwäche im Radroutennetz ist für vorliegenden Untersuchungsraum anzuführen, dass entlang der Nordseite der B 17 – Schwangauer Straße ein „überörtliches Radroutenelement“ fehlt. Als Schwierigkeit bei einer Realisierung dieses fehlenden „überörtlichen Radroutenelementes“ wird der Wegfall des innerörtlichen Längsparkens im Straßenraum und dennoch auftretender Engstellen gesehen. Als Möglichkeit zur Verbesserung wird die Integration eines kombinierten Geh- und Radweges auf der Nordseite der B 17 – Schwangauer Straße (bereits Bestandteil des Verkehrsentwicklungsplans 1993 zum Radverkehr) gesehen.



RADROUTENTYPOLOGIE - BESTAND



15

FEBRUAR 2018
LUDWIGSBURG

PLANUNGSGRUPPE KÖLZ
STADT- UND VERKEHRSPLANUNG ARCHITEKTUR

Abb. 20: Radroutenkonzept Bestand, Planungsgruppe Kölz

5.8 Ergebnisse aus der Beteiligung von Betroffenen und Behörden

In § 137 BauGB ist die Beteiligung und Mitwirkung der Betroffenen (Eigentümer, Mieter, Pächter und sonstige Betroffene) festgelegt. Die Betroffenen sollen zur Mitwirkung bei der Sanierung und zur Durchführung der erforderlichen baulichen Maßnahmen angeregt und hierbei im Rahmen des Möglichen beraten werden.

5.8.1 Öffentliche Informationsveranstaltung

Hierfür fand zu Beginn der VU im Juli 2018 eine öffentliche Informationsveranstaltung statt, zu der auch alle Betroffenen eingeladen wurden. Im Rahmen dieser öffentlichen Informationsveranstaltung wurden folgende Anregungen der Eigentümer/Bewohner des Untersuchungsraums vorgebracht, welche im Rahmen der Bestandsaufnahme in die VU einfließen:

- Bemängelt werden von den Anwohnern die unterschiedlichen Geschwindigkeitsregelungen in der Tiroler- und Schwangauer Straße (30 km/h, kurzes Stück 50 km/h, dann wieder 30 km/h). Es wird davon berichtet, dass nach der mittigen Kurve in beiden Richtungen stark beschleunigt und insgesamt sehr schnell gefahren wird.
- Als Brennpunkt werden die privaten und zu unterbindenden Autorennen gesehen sowie generell das schnelle Fahren in der Lechvorstadt, das ebenfalls unterbunden werden sollte.
- Problematisch erscheint auch der Radverkehr. Viele Mountainbiker und sonstige Radfahrer fahren auf dem Radweg von Lechwies kommend und müssen im Weiteren auf der Schwangauer Straße fahren (B 17!) bzw. bie-

gen über die Theresienbrücke ab. Es entstehen oft gefährliche Situationen.

- Der Platz an der Theresienbrücke (liegt außerhalb UR Lechvorstadt) sei in einem schlechten Zustand. Die unebenen Beläge, das Sammelsurium an verschiedenen Einbauten wird bemängelt. Der Platz weist jedoch eine wichtige Funktion auf, weil das Stadtpanorama hier besonders reizvoll ist.
- Es wird ein dringender Handlungsbedarf hinsichtlich der Parkplätze für die Anwohner festgestellt: Es sind zu wenige Parkplätze vorhanden und es besteht das Problem der Fremdparker vor allem in den Sommermonaten. Die ausgegebenen Anwohnerausweise (kostenfreies Parken für Anwohner) sind nur eingeschränkt nutzbar, da die Parkplätze meist von Fremdparkern belegt sind. Zudem wird bemängelt, dass zu wenige Besucherparkplätze vorhanden sind. Auch fehlen Fahrradabstellplätze vor den Häusern.
- Die öffentliche Bushaltestelle in der Tiroler Straße wird laut Beobachtung nur sehr wenig frequentiert. Es wurde die Frage gestellt, ob diese Bushaltestelle nicht aufgelöst werden kann zu Gunsten von Parkplätzen.
- Die Parkuhren sollten entfernt werden.
- Es sollte überlegt werden, nur noch Anwohnerparken in der Tiroler- und Schwangauer Straße zuzulassen.
- Der Gehweg auf Höhe der Schiffwirtschaft und gegenüberliegend ist viel zu schmal und es besteht eine hohe Unfallgefahr, v.a. für schwächere Verkehrsteilnehmer wie Kinder, Senioren. Die engstehenden Gebäude in der Schwangauer Straße bilden einen Engpass, wodurch der Verkehrslärm an den Gebäuden verstärkt wird und Luftturbulenzen entstehen.

- Es wird ein dringender Handlungsbedarf hinsichtlich einer baulichen Veränderung der Gehwege gesehen. Nur dadurch könne man mehr Sicherheit, insbesondere beim Überqueren der Fahrbahn, schaffen. „Man tritt aus der Haustüre quasi direkt auf die Fahrbahn.“
- Es wird eine verstärkte Überwachung der Geschwindigkeiten gefordert. Ortsfeste Überwachungsanlagen seien besonders geeignet.
- Die Frage, ob bei den Hausbesitzern durch das bestehende ISEK bzw. einem späteren möglichen Sanierungsgebiet irgendwelche Zwänge entstehen (z. B. auch Ausgleichsbeträge wegen sanierungsbedingter Wertsteigerungen), wurde dahingehend beantwortet, dass dies im vorliegenden Fall äußerst unwahrscheinlich sei. Die Durchführung von Maßnahmen mit Einsatz von Städtebauförderungsmittel an privatem Eigentum ist nur möglich, wenn Eigentümer zustimmen. D. h., solche Maßnahmen beruhen auf Freiwilligkeit. Die Erhebung von Sanierungsausgleichsbeträgen kann auch nur in sogenannten „umfassenden Sanierungsverfahren“ nach dem 3. Abschnitt des Besonderen Städtebaurechts nach BauGB (§ 153 ff BauGB) erfolgen. Solch ein Verfahren ist angesichts der Bestands- und Eigentumssituation hier unwahrscheinlich. Hier wird voraussichtlich eher eine Sanierung im einfachen Verfahren in Frage kommen.
- Auf die Anregung hin, die Gasversorgung über die Lechhalde hinweg in die Lechvorstadt zu verlängern, wurde geantwortet, dass laut einer Abfrage der Erdgas Schwaben für die Schwangauer Straße offenbar zu wenig Bereitschaft für einen Anschluss bestünde. Zudem wird berichtet, dass mehrere neue Pelletheizungen in den vergangenen Jahren installiert wurden. Erschwerend kommt hinzu, dass im Bereich der Schwangauer Straße der Fels unmittelbar unter dem Straßenoberbau

ansteht, was eine Erdverlegung zusätzlich erschwert.

- Es wird darauf hingewiesen, dass die auf öffentlichen Grund (Grundstück Flur.-Nr. 3179, auf Höhe Tiroler Str. HsNr. 7, 9, 11 und 13) stehende Mauer marode ist und der Zustand eine Gefahr darstellt. Auch die Treppenanlage sei in einem bedenklichen Zustand. Die Stadt sagt zu, die Mauer überprüfen zu lassen und ggf. weitere Schritte einzuleiten.
- Das Hotel Garni (Schwangauer Straße HsNr. 20) ist nach wie vor bewohnt, nur die Gaststätte sei geschlossen.
- Das planerische Ziel, die Erlebbarkeit des Lechufers im Bereich der Lechvorstadt zu verbessern (Anlage eines Uferweges), ist laut den Anwesenden nicht möglich, weil der Platz dafür nicht vorhanden sei (Steilufer). Auch wurde signalisiert, dass über Privatgrund führende Zugänge zum Lechufer nicht akzeptiert werden. Es wurde angeregt, diese planerische Zielaussage herauszunehmen.
- Hinsichtlich der Altersstruktur und der Entwicklung in den letzten Jahren wurde berichtet, dass sich ein Generationswechsel im Quartier vollzogen habe. Einige ältere Personen seien verstorben, so dass einige Häuser innen hergerichtet und saniert wurden, jedoch die Fassaden aufgrund der Problemlage bisher nicht angegangen wurden.
- Angeregt wurde, eine Umfrage bei den Eigentümern durchzuführen, um die Sanierungsbereitschaft festzustellen.
- In der Baulücke Grundstück Flur.-Nr. 397 sei eine Bauvoranfrage für ein Einfamilienhaus positiv beschieden worden, so dass hier eine Bebauung zu erwarten ist.
- Das auf Höhe Tiroler Straße Nr. 9 unmittelbar am Straßenrand stehende Gehölz wird be-

mängelt, ragt in die Fahrbahn hinein, v. a. die nahestehenden Bäume beeinträchtigen die Sicht (Gefahrenstelle beim Überqueren der Fahrbahn).

- Bezüglich des ehemaligen Autohauses Beck, beidseitig der Schwangauer Str. im Osten der Lechvorstadt wird mitgeteilt, dass das Autohaus auszieht und eine gewerbliche Nachnutzung erfolgt.
- Es wird angeregt, Baumpflanzungen im Straßenraum zu prüfen. Dadurch könnte eine gewisse Staubbinding und Lärmabsorption erfolgen. Bäume sind jedoch in Abwägung mit dem fehlenden Parkraum und den engen Gehwegen auch kritisch zu sehen.

5.8.2 Beteiligung der Betroffenen

Die Beteiligung und Mitwirkung der Betroffenen nach § 137 BauGB wurde zusammen mit der Bürgerveranstaltung im Juli 2018 durchgeführt. Die vorgebrachten Sachverhalte und Anregungen wurden in die Formulierung der Sanierungsziele und in die vorgeschlagenen Maßnahmen eingearbeitet. Hinsichtlich der vorgebrachten Anregungen vergleiche Kap. 5.8.1.

5.8.3 Fazit der Öffentlichkeitsbeteiligung/Betroffenen

Für den ISEK-Prozess sowie die Vorbereitenden Untersuchungen Lechvorstadt nach § 141 BauGB wurde im Mai 2019 eine weitere öffentliche Bürgerinformation zum Gesamt-ISEK durchgeführt. Aus dieser Bürgerinformation können weitere Erkenntnisse zum Untersuchungsraum abgeleitet werden. Die vorgebrachten positiven und negativen Sachverhalte sind in die Mängel- und Potenzialbewertung sowie in die Formulierung der Sa-

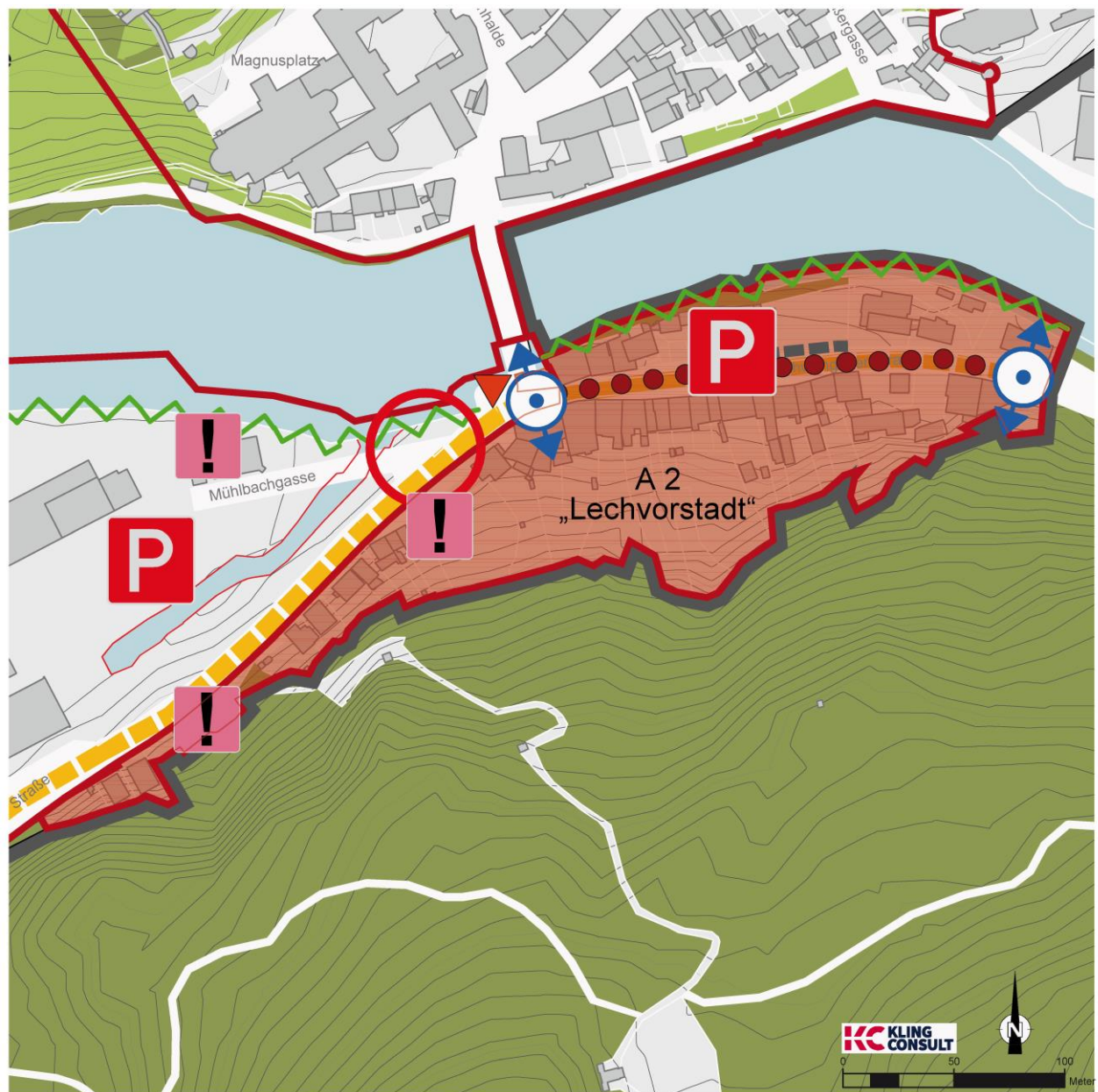
nerungsziele und Sanierungsmaßnahmen eingeflossen, vgl. Kap. „Maßnahmen (neu)“.

5.8.4 Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange

Gemäß § 139 BauGB sind bei der Vorbereitung und Durchführung einer Sanierung Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange zu beteiligen. Diese Beteiligung fand im Mai/Juni 2019 statt. Die vorgebrachten Hinweise und Anregungen aus den einzelnen Fachbereichen wurden nach Abwägung der Stadt im Text und Plan berücksichtigt.

5.9 Bestandsanalyse

Die städtebaulichen Stärken und Schwächen der Lechvorstadt bzw. des gesamten des Untersuchungsraumes sind in nachfolgendem Plan visuell zusammengetragen und grafisch dargestellt.



ISEK Füssen

Vorbereitende Untersuchung Lechvorstadt Schwächen / Risiken

— Untersuchungsraum Innere Kernstadt

— Untersuchungsraum Typ A:
VU-Untersuchungsraum (UR)

Schwächen

-  fehlende Erlebbarkeit Lechufer
-  defizitärer Gebäudezustand
-  Innerörtliches Bauflächenpotenzial
-  keine klare Platzgestaltung, Defizit in der Verkehrsführung
-  Mangelnde Platzgestaltung
-  Wohngebiet mit Wohnumfelddefizit, Immissionsbelastung Verkehrslärm
-  ungeklärte Denkmalschutzsituation Mühlbach
-  Straße mit hoher Verkehrsbelastung
-  Parkraumprobleme
-  Knotenpunktbereich mit problematischer Verkehrsführung und hoher Verkehrsbelastung
-  gefährliche Querung
-  Mangelnde Gestaltung wichtiger Straßenräume (u.a. fehlende Begrünung)

Planstand August 2019



Abb. 21: Schwächen/Risiken Lechvorstadt

5.10 Städtebauliche Missstände, Mängel und Stärken

Gemäß § 136 Abs. 2 BauGB sind städtebauliche Sanierungsmaßnahmen Maßnahmen, durch die ein Gebiet zur Behebung städtebaulicher Missstände wesentlich verbessert oder umgestaltet wird. Städtebauliche Missstände liegen vor, wenn 1. das Gebiet nach seiner vorhandenen Bebauung oder nach seiner sonstigen Beschaffenheit den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse oder an die Sicherheit der in ihm wohnenden oder arbeitenden Menschen auch unter Berücksichtigung der Belange des Klimaschutzes und der Klimaanpassung nicht entspricht oder 2. das Gebiet in der Erfüllung der Aufgaben erheblich beeinträchtigt ist, die ihm seiner Lage und Funktion obliegen.

§ 136 Abs. 3 BauGB listet auf, welche Sachverhalte bei der Beurteilung, inwiefern in einem Gebiet städtebauliche Missstände vorliegen, zu berücksichtigen sind.

5.10.1 Räumliche – strukturelle Mängel/Stärken

Aufgrund der topografischen Situation, der Untersuchungsraum befindet sich zwischen dem Lech im Norden und der bewaldeten Hänge des Hutlersbergs und Kavaleriesbergs, erstreckt sich die Bebauung entlang der Tiroler Straße und Schwangauer Straße in vornehmlich geschlossener Bauweise (Schwerpunkt auf der südlichen Bauzeile). Die historische Siedlungsstruktur ist weitgehend intakt und kann behutsam durch



Abb. 22: Platz zwischen Tiroler-/Schwangauer Straße und Theresienbrücke

Quelle: Kling Consult

vereinzelte Neubaumaßnahmen ergänzt werden. Die räumliche und funktionale Anbindung an die Altstadt nördlich des Lechs erfolgt alleinig über die Theresienbrücke, welche für die Anlieger auch mit dem Pkw befahrbar ist. Dieser zentrale Bereich ist durch die ortsbildprägenden Gebäude besonders gekennzeichnet, weist jedoch durch die bestehende Verkehrssituation ein Defizit u. a. in der Platzgestaltung auf.



Abb. 23: Theresienbrücke mit Blick nach Süden

Quelle: Kling Consult

Die über die Tiroler sowie Schwangauer Straße erschlossenen Grundstücke dienen überwiegend der Wohnnutzung, wobei aufgrund der starken Verkehrsbelastung der B 17 durch den motorisierten Individualverkehr eine deutliche Beeinträchtigung des Wohnumfeldes gegeben ist. Der historische Siedlungsbestand grenzt unmittelbar an den öffentlichen Verkehrsraum.



Abb. 24: Schwangauer Straße Blick nach Osten

Quelle: Kling Consult



Abb. 25: Tiroler Straße Blick nach Westen

Quelle: Kling Consult

Die fehlende Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum beeinflusst zudem das Bild der Tiroler und Schwangauer Straße zusätzlich. Das Erschei-

nungsbild wird aufgrund fehlender Möblierung, baulicher Mängel sowie räumlich beengter Verhältnisse hinsichtlich der unterschiedlichen Nutzungsansprüche als unbefriedigend eingestuft.

Aufgrund der zum Teil unmittelbar bis zum Lechufer reichenden Bebauung und Privatgrundstücke ist eine Erschließung des Lechufers im Untersuchungsraum für die Öffentlichkeit nicht bzw. nur sehr begrenzt möglich.



Abb. 26: Bebauung am Lech in der Lechvorstadt

Quelle: Kling Consult

5.10.2 Funktionale Mängel/Stärken

Der Untersuchungsraum verfügt vor allem im östlichen Bereich über eine gemischte Nutzungsstruktur, wobei insgesamt im Untersuchungsgebiet die Wohnnutzung dominiert. Auch zukünftig wird für dieses Stadtgebiet weiterhin eine Aufrechterhaltung der Mischstruktur gesehen, wobei vor allem im Nahbereich zur Theresienbrücke entlang der Schwangauer Straße Nutzungen des Einzelhandels, der Dienstleistungen und Gastronomie verortet sein sollen. Nachteilige Auswir-

kungen der vorhandenen Mischstruktur von Wohn- und Arbeitsstätten sind vorliegend nicht erkennbar.

Zum Erhalt bestehender Nutzungen und Förderung des Images dieses Untersuchungsgebietes ist vor allem auf das Erscheinungsbild der zahlreichen historischen Gebäude Augenmerk zu legen, die Bestandteil des Ensembles im Sinne des Denkmalschutzes und zusätzlich z. T. einzeln als Baudenkmal ausgewiesen sind. Der historisch ablesbare Siedlungsbestand ist zu erhalten. Ein Anteil von bis zu ca. max. 20 % der im Privatbesitz befindlichen Gebäude weisen jedoch einen von außen erkennbaren Sanierungs-/Modernisierungsbedarf auf. Dieser Sachverhalt hat sich seit der Erhebung zu den VU zur Altstadt aus dem Jahr 1996 im Grundsatz nicht verändert. Gemäß Aussage der Anwohner wurden jedoch bereits einige Gebäude im Innern saniert/modernisiert. Dennoch ist weiterhin davon auszugehen, dass hinsichtlich des historischen Baubestands eine Optimierung der energetischen Beschaffenheit erforderlich ist.

In diesem Zusammenhang ist auch die Gestaltung des öffentlichen Raumes (Straßenraum) anzuführen, der hinsichtlich seiner Anordnung, z. T. räumlichen Enge und aufzunehmenden Verkehrsmenge keine hohe Aufenthaltsqualität besitzt. Zusätzlich wird der bauliche Zustand der im öffentlichen Raum befindlichen Einrichtungen als modernisierungs-/sanierungsbedürftig eingestuft (vgl. Kap. 5.8).



Abb. 27: Gehwege in schlechtem Zustand in der Lechvorstadt

Quelle: Kling Consult



Abb. 28: Sanierungsbedürftige Mauer in der Tiroler Straße

Quelle: Kling Consult

Nachverdichtungsmöglichkeiten, z. B. im Zuge von Schließungen von Baulücken sind nur kleinräumig, im östlichen Untersuchungsbereich entlang der Schwangauer Straße – vornehmlich mit Schwerpunkt auf der nördlichen Bauzeile – gegeben.

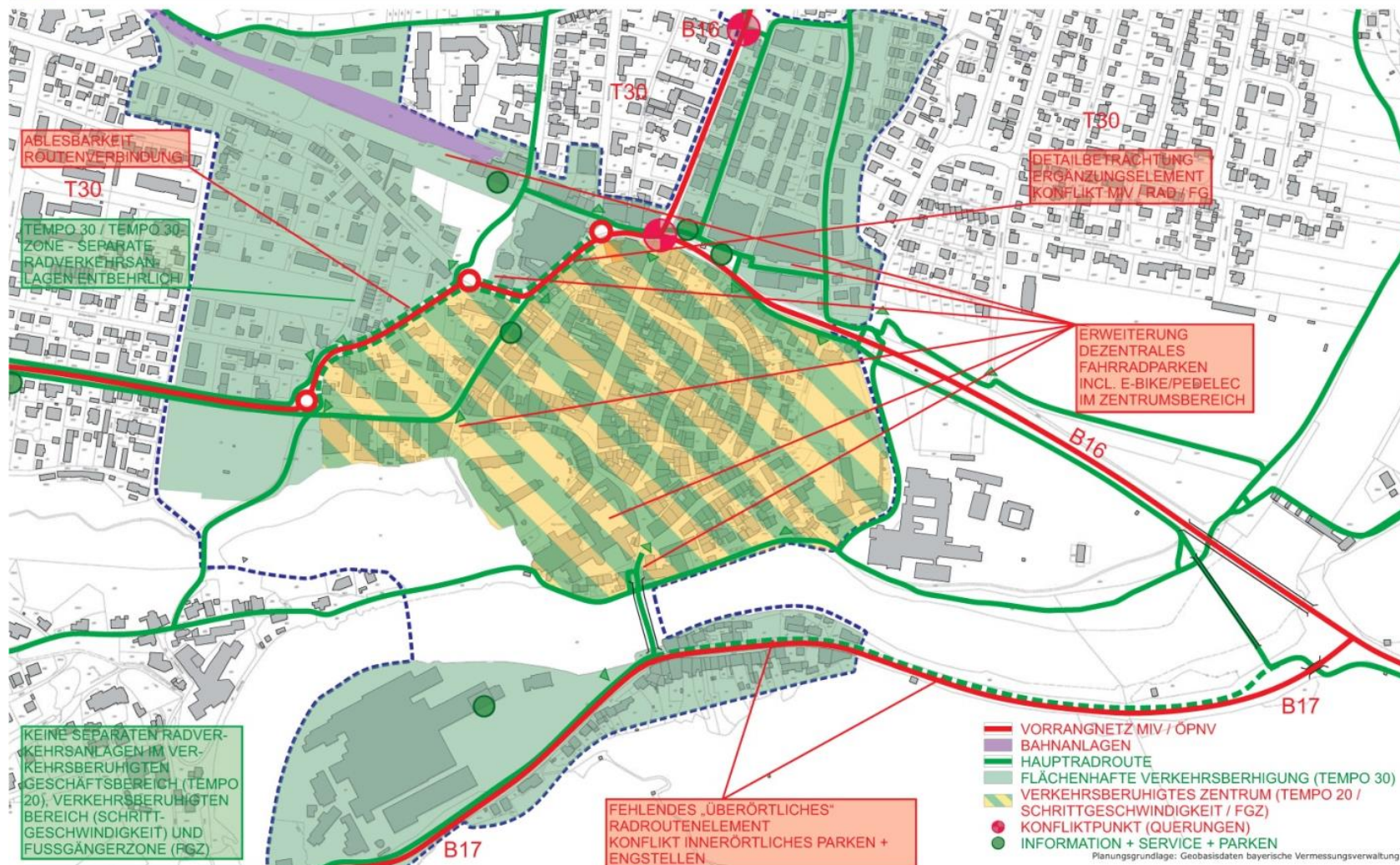
5.10.3 Verkehrsstrukturelle Mängel/Stärken

Entlang der Tiroler und Schwangauer Straße ist der Untersuchungsraum stark vom motorisierten Individualverkehr geprägt. Die hohe Verkehrsbelastung durch den fahrenden und ruhenden motorisierten Individualverkehr (MIV) geht zu Lasten der Anwohner. Vor allem im Sommer ist aufgrund der überregionalen Bedeutung Füssens ein hoher Parkdruck durch Auswärtige im Untersuchungsraum gegeben.

Der Übergang Tiroler/Schwangauer Straße an der Theresienbrücke wird seitens der Anwohner als Gefahrenpunkt eingestuft.

Das Radwegeverkehrskonzept der Stadt Füssen aus dem Jahre 1992/1993 hat eine Erweiterung des Radwegenetzes im Bereich der Schwangauer Straße vorgesehen. Dieser Konzeptinhalt wurde bisher nicht realisiert. Problematisch werden grundsätzlich die beengten räumlichen Verhältnisse in der Schwangauer Straße hinsichtlich der Realisierung straßenraumgestalterischer Konzepte gesehen.

Die Funktionsfähigkeit des Untersuchungsraums ist in Bezug auf die unterschiedlichen Anforderungen des fließenden und ruhenden Verkehrs, der Fußgänger sowie der beabsichtigten Erweiterung des Radwegenetzes nicht gegeben.



STÄRKEN- / SCHWÄCHENANALYSE



16

FEBRUAR 2018
LUDWIGSBURG

PLANUNGSGRUPPE KÖLZ
STADTPLANUNG · URBANPLANNING · ARCHITECTURE

Abb. 29: Stärken/Schwächen Radrouten, Planungsguppe Kölz

5.11 Sanierungsziele

Die bereits im Rahmen der VU zur Altstadt aus dem Jahr 1996 formulierten Sanierungsziele lauten wie folgt:

Räumliches Konzept:

Erhalt des weitestgehend intakten, historischen Stadtgrundrisses und der Baustruktur durch:

- Weiterentwicklung und städtebauliche Anpassung der Randbereiche
- Fortentwicklung und Reparatur des Stadtbilds; Ergänzung durch einzelne Neubauten.
- Im wesentlichen Erhalt der baulichen Substanz durch Instandsetzungs- und Modernisierungsmaßnahmen

Nutzungskonzept:

Erhalt und Ergänzung der am „Brückenkopf“ vorhandenen gewerblichen Einzelhandels- und Dienstleistungsnutzung sowie der gastronomischen Einrichtungen

Verkehrs- und Freiflächenkonzept:

Umbau und Gestaltung der Lechbrücke als reine Fußgänger Verbindung (Ausnahme Einsatzfahrzeuge)

Hinweis: Die Lechbrücke liegt außerhalb des Untersuchungsraums der vorliegenden VU.

Diese Ziele haben auch weiterhin grundsätzlich ihre Gültigkeit.

Die aktuelle Ermittlung und Darstellung der städtebaulichen Mängel und Missstände zeigt die Erforderlichkeit von Sanierungsmaßnahmen,

wobei vor allem folgende Schwerpunkte gesetzt werden:

- Verkehrsberuhigung/Geschwindigkeitsbegrenzung - der auf die schützenswerten Nutzungen entlang der Tiroler/Schwangauer Straße einwirkenden Straßenverkehrsimmissionen des MIV – Steigerung der Verkehrssicherheit
- Ruhender Verkehr – Schwerpunkt Anwohnerparken
- Straßenraumoptimierung/Ertüchtigung von Straßen, Gehwegen, Überquerungsbereichen
- Sicherung und Stärkung des Radverkehrs
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum/Verbesserung der Grün- und Freiraumsituation
- Ressourcenschonende Modernisierung bzw. Instandsetzung und energetische Sanierung erhaltenswerter Gebäude unter Berücksichtigung denkmalschutzrechtlicher Erfordernisse im Ensembleschutzgebiet bzw. bei Einzeldenkmälern
- Verhinderung der Ansiedlung störender Nutzungen, z. B. Spielhallen

Das ursprünglich formulierte Ziel, die Erlebbarkeit des Lechufers im Bereich der Lechvorstadt zu verbessern, wird aufgrund fehlenden Raums (Steilufer), fehlender Grundstücksverfügbarkeit sowie fehlender Zugänge nicht weiter als planerische Zielaussage verfolgt.

Mit Hilfe der städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen soll vorliegend gemäß § 136 Abs. 4 BauGB vor allem dazu beigetragen werden, dass die Siedlungsstruktur den Anforderungen an gesunde Lebensbedingungen entspricht und die Lechvorstadt als eigenständiger Bereich des Ensembles Altstadt ihrer historischen Bedeutung

entsprechend erhalten, erneuert und fortentwickelt wird.

5.12 Rahmenplan

Der städtebauliche Rahmenplan ist ein Gesamtkonzept für die zukünftige Entwicklung des Untersuchungsgebietes auf Grundlage der Sanierungsziele und gibt den Rahmen zukünftiger Entwicklungen im Untersuchungsraum vor.

Der Rahmenplan ist das Gesamtentwicklungskonzept zur Aufwertung der Lechvorstadt und Behebung der städtebaulichen Missstände. und dient als informelle Planung der Selbstbindung der Stadt Füssen.

Der städtebauliche Rahmenplan bildet die Grundlage für die baulich-räumlichen Maßnahmen in der Lechvorstadt. Er zeigt die von der Stadt Füssen für die Zukunft angestrebte räumliche Entwicklung im Untersuchungsraum. Der Rahmenplan ist als Konzept flexibel konzipiert und im fortschreitenden Planungsprozess fortzuschreiben. Der Rahmenplan stellt den „roten Faden“ für die weitere Sanierungsplanung und -realisierung dar und ist eine Orientierungsleitlinie zur Bewertung unterschiedlicher konkreter Maßnahmen. Grundlegend definiertes Ziel der städtebaulichen Rahmenplanung und somit der Sanierung ist die Überwindung der baulichen und funktionalen Schwächen der Lechvorstadt.



ISEK Füssen

Vorbereitende Untersuchungen Lechvorstadt Rahmenplan

 Untersuchungsraum VU

Funktion/Nutzung

 Sicherung der Mischnutzung unter Förderung des Wohnens

 Sicherung der Wohnnutzung

Städtebauliche Gestalt/Freiräume

 Erhalt des historischen Stadtgrundrisses und der Baustruktur inkl. Ergänzung durch einzelne Neubauten

 Schwerpunkt Behebung baulicher Mängel (öffentlich/privat)



Aufwertung und Betonung Innenstadteingang / Platzgestaltung

 Bedeutender Grünraum
- Erhalt und Entwicklung

Verkehr/Erschließung

Neuordnung Straßenraum

- fließender Verkehr
 - einheitliche Geschwindigkeitsregelungen
 - Reduzierung Verkehrsbelastungen
 - Förderung Verkehrssicherheit
- ruhender Verkehr
 - Stärkung Anwohnerparken
- Radverkehr
 - Schaffung Radtourenelement zwischen Lechbrücke/Lechhalde und Schwangauer Straße
- Fußgänger
 - Sichere Überquerungsbereiche
 - Beseitigung von Engstellen
 - Steigerung Aufenthaltsqualität

Planstand August 2019



Abb. 30: Rahmenplan VU Lechvorstadt

5.13 Maßnahmenkonzept

Die im Maßnahmenkonzept enthaltenden Maßnahmen leiten sich aus den dargelegten Missständen, Stärken und dem Konzept für die zukünftige Entwicklung des Untersuchungsraums ab.

Entscheidend für das Gelingen der Sanierung ist eine breite Akzeptanz der Sanierungsmaßnahmen in der Öffentlichkeit. Durch regelmäßige Informationen und eine hohe Mitwirkungsbereitschaft der Bürger und Bürgerinnen ist eine erfolgreiche Sanierung zu erreichen.

Damit die Sanierung kein planerischer Selbstzweck ist, sind erste Sanierungsmaßnahmen (öffentliche Ordnungsmaßnahmen) zeitnah zu realisieren. Dabei sollte es sich um Maßnahmen handeln, die einen Vorbildcharakter besitzen, so dass bei Privaten die Eigeninitiative mobilisiert wird. Erfahrungsgemäß kann bei Sanierungsverfahren mit hoher Akzeptanz durch öffentliche Investitionen für Bau- und Ordnungsmaßnahmen ein Mehrfaches an privaten Investitionen initiiert werden. Einer regelmäßigen Öffentlichkeitsarbeit kommt hierbei eine entscheidende Bedeutung zu.

Erfahrungen zeigen, dass die Bereitschaft zu Privatinvestitionen besonders angeregt wird, wenn die Bürger und Bürgerinnen in ihrer direkten Umgebung positive Veränderungen baulicher oder grünordnerischer Art wahrnehmen können und sich die Verkehrssituation im öffentlichen Raum verbessert.

Maßnahmen Neuordnungs-/Nachverdichtungsbereiche:

Der Bereich, der zur Nachverdichtung/Neuordnung im Untersuchungsraum vorhanden ist, befindet sich primär im zentralen Be-

reich der Schwangauer Straße Nord. Kleinräumig kann hier unter Aufnahme der historischen Baustruktur und Fluchten eine angemessene Nachverdichtung in 2-3 geschossiger Bauweise erfolgen. In diesem Teilbereich des Untersuchungsgebietes ist eine Mischnutzung unter der Förderung des Wohnens fortzusetzen. Grundsätzlich ist hinsichtlich der vorhandenen Nutzungsstruktur seitens der Stadt Füssen zu überlegen, ob im Rahmen von Bauleitplanverfahren die Grenzen und Zulässigkeiten von Nutzungen im Detail geregelt werden, um z.B. unerwünschte Nutzungen wie z. B. Spielhallen udgl. im Untersuchungsraum auszuschließen.

Die bisher von baulichen Anlagen freigehaltenen rückwärtigen Grünbereiche der privaten Grundstücke sind auch weiterhin von einer baulichen Nutzung freizuhalten, so dass sich Neuordnungs- und Nachverdichtungsmaßnahmen auf lediglich kleinräumig beschränkte Optionen konzentrieren.

Maßnahmen Straßenraum/Erschließung

Die an den Straßenraum der B17 (Schwangauer Straße) gestellten Anforderungen und daraus resultierenden Nutzungskonkurrenzen stellen den bedeutendsten städtebaulichen Missstand im Untersuchungsgebiet dar. Durch folgende Maßnahmen wird eine Behebung der Missstände angestrebt:

Die Schwangauer Straße ist im Rahmen einer Verkehrsanlagenneukonzeption derart zu gestalten, dass den unterschiedlichen Nutzungsansprüchen (fließender und ruhender Verkehr, Fußgänger und Radfahrer, Menschen mit Behinderung) entsprechend Raum gegeben wird. Dabei sind die Belange der Anwohner in Bezug auf die Verkehrsbelastung der B 17 besonders zu berücksichtigen.

Grundsätzlich sind zu beachten:

- Einheitliche Geschwindigkeitsregelungen in der Tiroler- u. Schwangauer Straße sowie Geschwindigkeitsreduzierung
- Förderung Verkehrssicherheit
- Stärkung Anwohnerparken unter Einbeziehung öffentlicher Parkraum
- Vereinheitlichung Parkraumbewirtschaftung öffentlicher Parkplätze
- Entzerrung Radfahrer/Fußgänger
- Steigerung der Aufenthaltsqualität (u. a. Durchgrünung, Möblierung)
- Barrierefreier Ausbau

5.14 Förmliches Sanierungsgebiet Lechvorstadt

Die bau- und kulturhistorisch wertvolle Lechvorstadt verfügt über hochwertige Einzeldenkmäler und unterliegt dem Ensembleschutz nach dem Bayerischen Denkmalschutzgesetz. Der öffentliche Raum weist jedoch teilweise gestalterische Defizite und funktionale Mängel auf. Der Standard des öffentlichen Raumes wird der Bedeutung des Ensembles Lechvorstadt nicht gerecht.

Es ist deshalb vorrangiges Ziel, den Umbau, den Ausbau und die Gestaltung von Straßen und öffentlichen Räumen von geschichtlicher und städtebaulicher Bedeutung zu initiieren, damit sie ihrem historischen und geschichtlichen Charakter Rechnung tragen können. Damit einher gehen auch der Erhalt und die Modernisierung bzw. Instandsetzung sowie energetische Sanierung der historischen Gebäude unter Wahrung des städtebaulichen Erscheinungsbildes.

5.14.1 Abgrenzung förmliches Sanierungsgebiet

Ein Sanierungsgebiet wird als Satzung förmlich festgelegt, wenn die Sanierung notwendig ist und im öffentlichen Interesse liegt. Die Notwendigkeit wird mit den VU nachgewiesen. Das Sanierungsgebiet muss sich nicht mit dem Untersuchungsgebiet der VU decken.

Nach inhaltlichem Abschluss der VU wurde vom Stadtrat der Stadt Füssen entsprechend der Sanierungserfordernis das Sanierungsgebiet verbindlich abgegrenzt und am in öffentlicher Sitzung die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes „Lechvorstadt“ als Satzung beschlossen (Satzung über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes „Lechvorstadt“ Füssen siehe Anhang).

Das Sanierungsgebiet umfasst demnach ein Gebiet von ca. 2,96 ha. Es soll durch städtebauliche Sanierungsmaßnahmen verbessert und gestaltet werden.

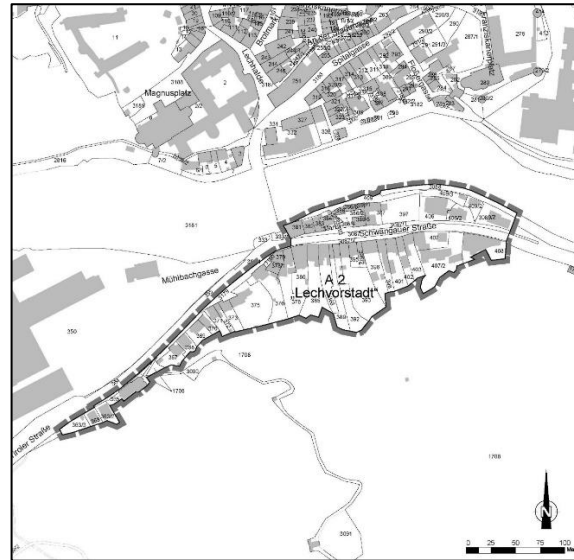


Abb. 31: Abbildung förmlich festgelegtes Sanierungsgebiet Lechvorstadt

Die ortsübliche Bekanntmachung der Satzung über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes erfolgt durch die Stadt Füssen.

5.14.2 Sanierungsverfahren

Die rechtliche Wirkung der förmlichen Festlegung eines Sanierungsgebiets zeigt sich in der Möglichkeit der Anwendung der Vorschriften des besonderen Städtebaurechts (§§ 136 bis 164b BauGB) im Sanierungsgebiet. Bei den Vorschriften über städtebauliche Sanierungsmaßnahmen handelt es sich um ein sachlich, räumlich und zeitlich begrenztes Sonderrecht.

Die Stadt Füssen hat bei der Beschlussfassung der Sanierungssatzung über das anzuwendende Sanierungsverfahren das vereinfachte Verfahren (ohne Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften der §§ 152 – 156a

BauGB) als anzuwendendes Sanierungsverfahren beschlossen.

Der Unterschied des vereinfachten zum umfassenden Sanierungsverfahren besteht im Ausschluss der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften der §§ 152 bis 156a BauGB:

- Preisprüfung bei privaten Rechtsgeschäften § 153 Abs. 2 BauGB,
- Bemessung des Kaufpreises beim Erwerb von Grundstücken durch die Stadt § 153 Abs. 3 BauGB und deren Veräußerung zum sanierungsbedingten Neuordnungswert § 153 Abs. 4 BauGB,
- Erhebung und Bemessung des Ausgleichsbetrags § 154 BauGB.

Nach den Vorschriften der §§ 152 bis 156a BauGB haben die Eigentümer für die ausschließlich durch die Sanierung verursachten Bodenwertsteigerungen ihrer Grundstücke einen entsprechenden Ausgleichsbetrag an die Stadt zu zahlen. Grundstücksgeschäfte unterliegen zudem in diesem Umfang einer Kontrolle und Wertbegrenzung. Im Gegenzug entfallen insoweit Erschließungsbeiträge. Ein eventuell erzielter Einnahmeüberschuss bei der Vorbereitung und Durchführung der städtebaulichen Sanierungsmaßnahme ist von der Stadt an die Grundstückseigentümer im Sanierungsgebiet zu verteilen.

Die Wahl des Sanierungsverfahrens ist gemäß der Sachlage der städtebaulichen Situation vorgenommen worden. Das vereinfachte Verfahren ist dann zu wählen, wenn das umfassende Verfahren für die Durchführung der Sanierung nicht erforderlich ist und die Durchführung der Sanierung voraussichtlich nicht erschwert wird. Im Rahmen der Wahl des Sanierungsverfahrens verfügt die Stadt über einen Beurteilungsspielraum.

Bei der Wahl des Sanierungsverfahrens ist insbesondere zu beachten:

- die konkrete städtebauliche Situation im Sanierungsgebiet,
- die angestrebten Ziele der Sanierung und damit die voraussichtlichen Maßnahmen und die beabsichtigte Entwicklung im Sanierungsgebiet,
- die Durchführung der Sanierung
- und die erwarteten Auswirkungen auf die Bodenpreise.

Maßgebliche Grundlage der Sanierungswahl ist die Sach- und Rechtslage zum Zeitpunkt der Beschlussfassung der Sanierungssatzung.

Im Sanierungsgebiet Lechvorstadt sind die bedeutenden Maßnahmen vorwiegend im öffentlichen Bereich (Verbesserung der Verkehrsverhältnisse) angesiedelt. Die für die Stadt Füssen entstehenden Kosten können durch Erschließungsbeiträge nach § 127 BauGB oder Kommunalabgabengesetz anteilig umgelegt werden. Eventuell durch die Sanierung bedingte Bodenpreissteigerungen können von den Eigentümern selbst abgeschöpft werden. Es wird jedoch davon ausgegangen, dass insgesamt keine wesentlichen Erhöhungen der Bodenwerte im Sanierungsgebiet zu erwarten sind.

Modernisierungen, Instandsetzungen und Freiraumgestaltungen sind von den Grundstückseigentümern selbst durchzuführen, wobei eine entsprechende Anreizförderung (z. B. kommunales Förderprogramm) diese Maßnahmen unterstützen kann.

Vorgesehene Baulückenschließungen nutzen das vorhandene Baurecht. Kleinräumig vorgesehene Maßnahmen zur städtebaulichen Neukonzeption

sollen die Stadtstruktur hinsichtlich ihrer historischen Entwicklung und Bedeutung stärken, wobei diese Maßnahmen in privater Hand liegen sollen. Erforderliche bodenordnende Maßnahmen sollen ebenso auf freiwilliger und privater Basis erfolgen. Für Bodenwertzuwächse wird keine Grundlage gesehen.

Insgesamt beabsichtigen die Maßnahmen der Stadt Füssen initiiierend und steuernd die im Sanierungsgebiet bestehenden wirtschaftlichen, historischen und funktionalen Potentiale zu unterstützen.

Die Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften ist somit weder erforderlich noch würde die Durchführung der Sanierung durch sie voraussichtlich erleichtert werden. Die Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften §§ 152 – 156a BauGB wird deshalb ausgeschlossen. Die Vorschriften des § 144 BauGB über genehmigungspflichtige Vorhaben, Teilungen und Rechtsvorgänge finden Anwendung.

Die Sanierung für das Sanierungsgebiet Lechvorstadt wird daher im **vereinfachten Verfahren** durchgeführt.

5.14.3 Wirkungen der förmlichen Festlegung eines Sanierungsgebietes

Mit Beschlussfassung der Sanierungssatzung des Stadtrates der Stadt Füssen am wurde das Sanierungsgebiet Lechvorstadt förmlich festgelegt. Auf der Grundlage der vorliegenden städtebaulichen Planung kann nun die Durchführung der Ordnungs- und Baumaßnahmen erfolgen.

- fehlendes „überörtliches Radroutenelement“ entlang der Nordseite der B 17-Schwangauer Straße (vgl. VEP 1993 zum Thema Radverkehr)

In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass ein Konfliktpotential bei Realisierung des Radroutenelementes durch den Wegfall innerörtlicher Längsparkmöglichkeiten und dennoch auftretender Engstellen besteht.

- Ergänzungselement im Zuge der Otto Straße/Von-Freyberg-Straße (West)/nördliche Luitpoldstraße in Form von Schutz-Angebotsstreifen

Konfliktpotential zwischen den Verkehrsträgern (ÖPNV, MIV, Radverkehr, Fußgänger) aufgrund beengter, stadträumlicher Gegebenheiten

- Schwächen in der Ablesbarkeit von Radrouten (Tourismus-Identität wie Icons zu Routen/Schilder mit Entfernungsangaben)
- fehlende dezentrale Fahrradparkmöglichkeiten, auch für Pedelecs und E-Bikes mit sicheren Fahrradabstellmöglichkeiten

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass netztechnisch notwendige Radrouten im ISEK-Gebiet ausreichend vorhanden sind.

Zudem ist darauf hinzuweisen, dass bei der verkehrlich hoch belasteten B 16–Augsburger Straße/B 16-Sebastianstraße (MIV/ ÖPNV) aufgrund eingeschränkter stadträumlicher Möglichkeiten keine separate Radwegeverkehrsanlage in bzw. parallel zur Fahrbahn integriert werden kann, die jedoch bei diesen Verkehrsbelastungen zwingend einzurichten wäre. Entsprechende Alternativradrouten stehen diesbezüglich allerdings bereits mit der Hanfwerkesiedlung, diversen Querungsmöglichkeiten im Zuge der B 16 (LSA-Anlagen) und der zentralen Kernstadt zur Verfügung.

6.1.3 Maßnahmeempfehlungen - Fazit

Aufbauend auf die Bestandsanalyse und den daraus abgeleiteten Stärken und Schwächen des bestehenden Radroutennetzes der Stadt Füssen hat die Planungsgruppe Kölz nachfolgend aufgeführte Empfehlungen erarbeitet, die dem Plan 19 der nachfolgenden Seite zu entnehmen sind:

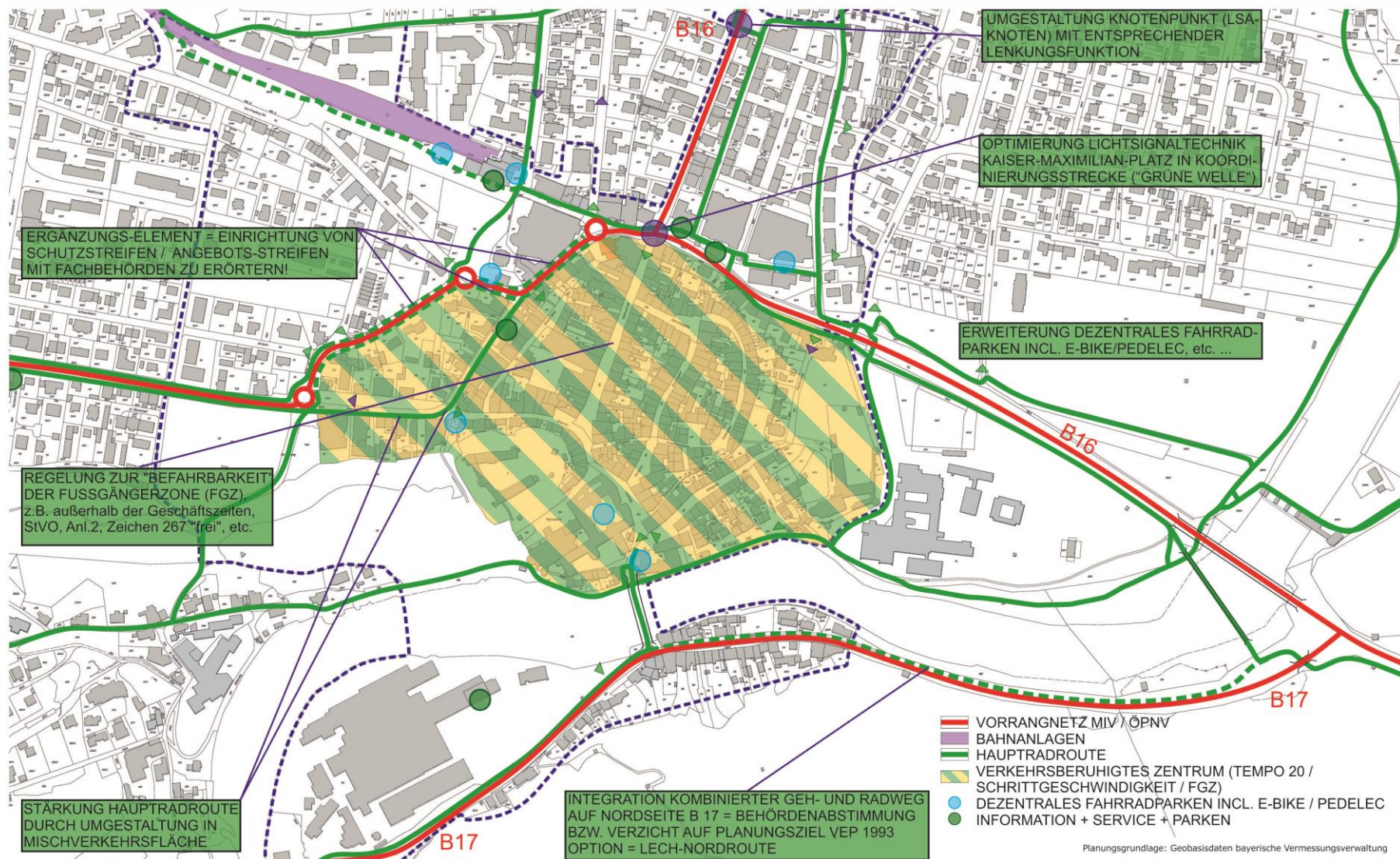
- Stärkung Hauptradroute durch Umgestaltung der „inneren Kemptener Straße/südlichen Luitpoldstraße“ in eine Mischverkehrsfläche in annähernd höhengleichem Ausbau
- Umgestaltung Knotenpunkt im Zuge der B 16-Augsburgerstraße/Dr.-Samer-Straße/Robert-Schmid-Straße (Palestrina-Platz) mit entsprechender Lenkungsfunktion (LSA-Knoten) und sicheren Radverkehrsquerungen
- Erweiterung dezentrales Fahrradparken – auch für Pedelecs und E-Bikes – im Bereich der dargestellten vorgeschlagenen Standorte bzw. mit Ergänzungen
- Optimierung Lichtsignaltechnik Kaiser-Maximilian-Platz innerhalb der Koordinierungsstrecke bis Hochstiftstraße/Blutangerweg
- Integration kombinierter Geh- und Radweg auf der Nordseite B 17-Schwangauer Straße (Bestandteil des VEP 1993 zum Thema Radverkehr)
- Entsprechend des weiteren ISEK Planungsprozesses und einer daraus resultierenden politischen Willensbildung ist hierzu eine Abstimmung mit den Fachbehörden zu empfehlen.
- Radrouten-Ergänzungselement im Zuge der Glückstraße/Otto Straße/Von-Freyberg-Straße (West)/Luitpoldstraße (Nord) in Form einer Integration von Schutzstreifen/Angebotsstreifen für Fahrradfahrer im Fahrbahnquerschnitt unter Vorbehalt der Voraussetzungserfüllung zur

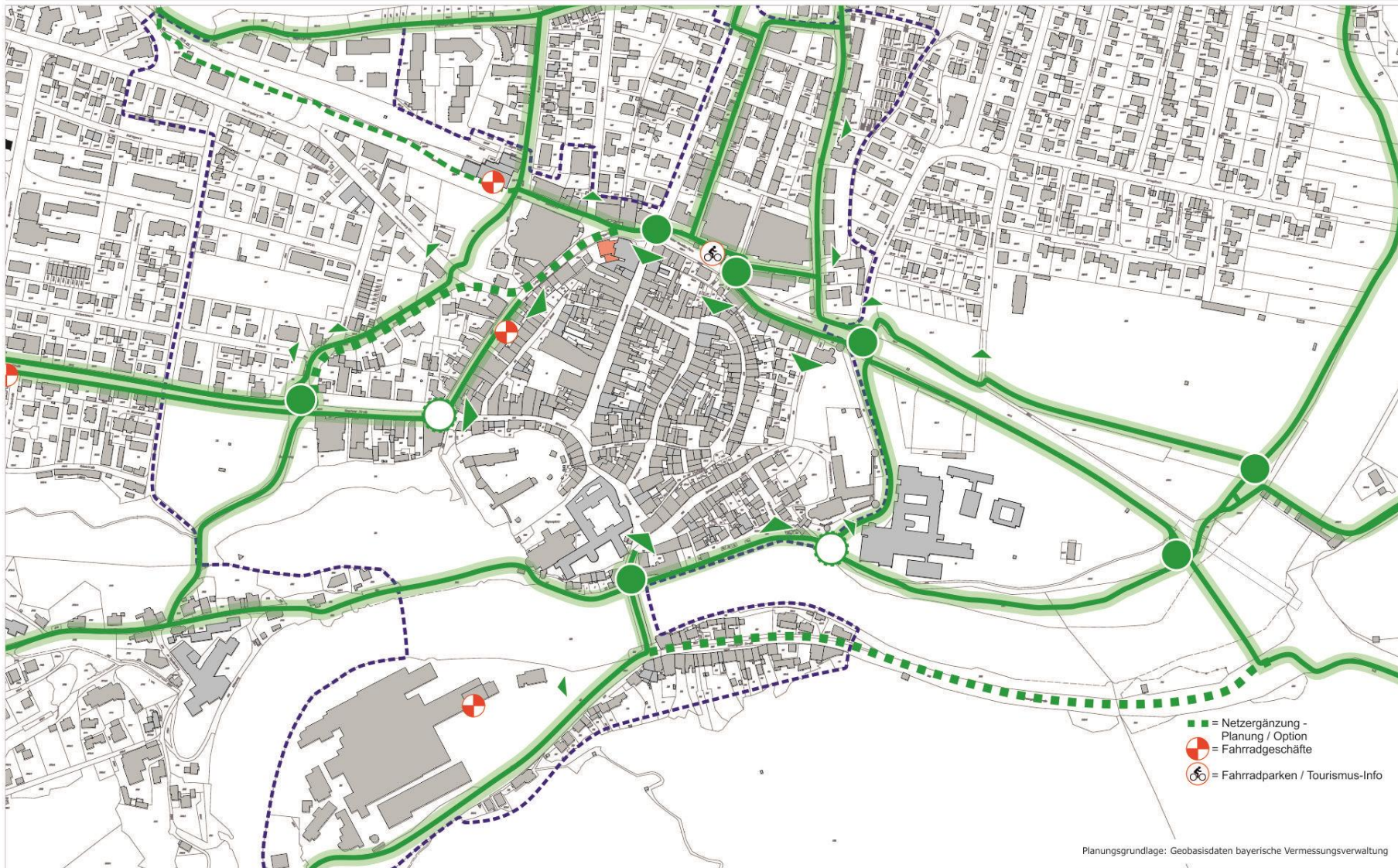
Installation einer derartigen Radverkehrsanlage

- Regelung zur „Befahrbarkeit“ der Fußgängerzone innerhalb der zentralen Kernstadt durch Fahrradfahrer/Pedelecs, z. B. außerhalb der Geschäftszeiten

In Plan 18 ist das entsprechend der vorgeschlagenen Maßnahmen ergänzte Hauptradrouthenetz im Detail ersichtlich, wobei für die verkehrsberuhigte Kernstadt keine einzeln aufgeführten Radwegeverbindungen planerisch dargestellt sind.

Das Ziel eines sicheren und attraktiven Radwegenetzes ist im Zuge der Realisierung und Stadtentwicklung ein grundsätzlich fortzuschreibendes Konzept.





Planungsgrundlage: Geobasisdaten bayerische Vermessungsverwaltung



6.2 Parkraumkonzept/Ruhender Verkehr

6.2.1 Analyse

Ein Teilaspekt des ISEK umfasst ein Parkraumkonzept, welches von der Planungsgruppe Kölz erarbeitet worden ist (Planungsgruppe Kölz GmbH, 28.02.2018). Grundlage sind im Januar 2018 durchgeführte Erhebungen, durch die repräsentative Analyseergebnisse unter Einbeziehung früherer Erhebungen und weiterer Statistiken von Betreibergesellschaften gewonnen werden konnten. Bezüglich des nachfolgenden Inhalts wird vollständig auf das Parkraumkonzept verwiesen (vgl. Anlage).

Innerhalb des Untersuchungsraumes sind aktuell zum Erhebungszeitpunkt insgesamt 1.640 öffentliche/halböffentliche Stellplätze sowie ausgewiesene Kundenstellplätze auch auf privaten Flächen nutzbar. Für diese bestehen insgesamt 17 verschiedene Bewirtschaftungsformen, was zu vergleichbaren Städten und Gemeinden ein sehr hoher Wert ist.

Insgesamt sind 936 offene Stellplätze und 704 Tiefgaragenstellplätzen im Untersuchungsraum vorhanden. Von den offenen Stellplätzen befinden sich allein 330 Stellplätze auf dem Parkplatz „Morisse“ mit 14 Busparkplätzen. Die Tiefgaragenstellplätze konzentrieren sich auf die durch das Hotel Luitpoldpark und das City-Sparkassenhaus/Theresienhof betriebenen Tiefgaragen.

Morisse (330 Stellplätze inkl. 14 Bus-Parkplätze)

Auswertungen ergaben, dass während der Sommermonate (Juni, Juli, August) eher der Parkierungsbereich City-Sparkassenhaus/Theresienhof als Tiefgarage in einer intensiveren Nutzung steht, als die offenen Stellplätze der Morisse (Hitze etc.). Insgesamt zeigt sich, dass im Be-

reich der Morisse die insgesamt höchsten Nutzungspotenziale „Parken“ für die Zukunft vorhanden sind, da hinsichtlich der Belegung und der Fluktuation der Stellplätze eine deutlich geringere Auslastung als z. B. bei den Parkierungsbereichen in Innenstadtnähe vorhanden sind.

Luitpoldpark-Hotel (189 nutzbare Stellplätze/ 3. UG gesperrt)

Trotz eines gesperrten 3. Untergeschosses (mit ca. 107 Stellplätzen) ist keine Belegung bis an die Kapazitätsgrenze – hier 189 Stellplätze – gegeben (Belegung ca. 70 %).

P5 – City-Sparkassenhaus/Theresienhof

Im Teilbereich „City-Sparkassenhaus“ befinden sich auf 3 Tiefgaragenebenen aktuell 357 Stellplätze und im Teilbereich „Theresienhof“ befinden sich auf 2 Tiefgaragenebenen aktuell 158 Stellplätze. Dadurch ist die Parkierungseinrichtung P5 – City-Sparkassenhaus/Theresienhof derzeit mit ca. 515 Stellplätzen die größte Parkierungsanlage in Füssen und des in unmittelbarem Bezug zur zentralen historischen Innenstadt.

Im Ergebnis der aktuellen Verkehrsanalyse vom Dienstag, 30.01.2018 (Gesamtbetrachtung P5) zeigen sich zwei Spitzenbelegungsbereiche im frühmorgentlichen Zeitbereich 10:30 - 11:30 Uhr und ähnlich im nachmittäglichen Zeitbereich 14:15 - 15:15 Uhr mit einer Belegung von frühmorgentlich ca. 54 % und einer Belegung von nachmittiglich ca. 55 % bei einer Stellplatzgesamtkapazität von 515 Stellplätzen (Einkaufsverkehre).

Aussagen über Fluktuation, Belegungsdauer und Auslastung sind grundsätzlich den in der Anlage beigefügten Unterlagen der Planungsgruppe Kölz GmbH im Detail zu entnehmen (vgl. Anlage).

Innerhalb des Untersuchungsraumes sind insgesamt 13 Behinderten-Pkw-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum, d. h. ohne P4 – Luitpoldpark-Hotel (2 Behinderten-Pkw-Stellplätze) und P5 – City-Sparkassenhaus/Theresienhof (8 Behinderten-Pkw-Stellplätze) in dezentraler Form angeordnet.

6.3 Ergebnis/Auswirkungen auf das ISEK

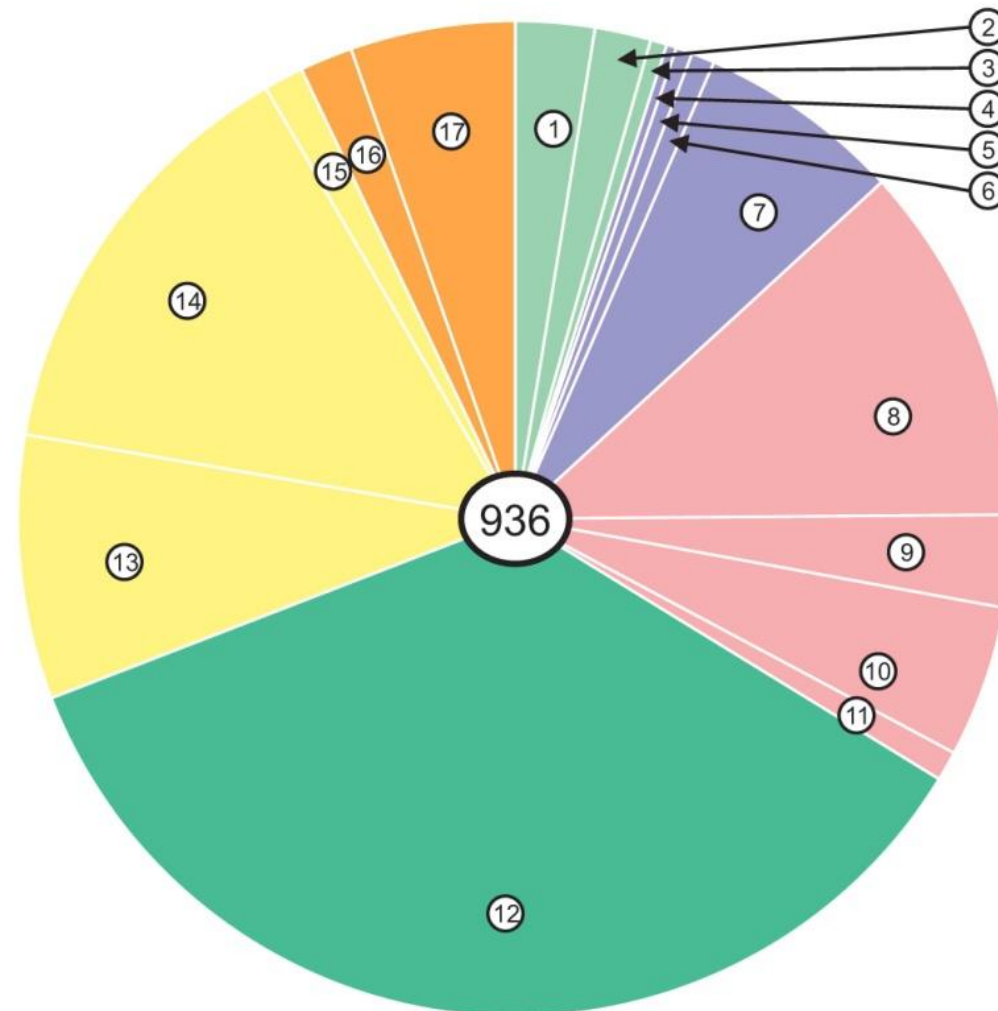
Die aktuellen Analyseergebnisse zum ruhenden Verkehr im Untersuchungsraum weisen keinen „Parkierungsdruck“ nach. In der Gesamtbetrachtung des Untersuchungsraumes haben sich von insgesamt ca. 1.640 Stellplätzen lediglich etwa 1.000 Stellplätze in einer Nutzung während der Erhebungen im Januar 2018 befunden. Demnach ist kein signifikantes Problemfeld bzgl. der Stellplätze in der Randlage zur zentralen historischen Innenstadt erkennbar.

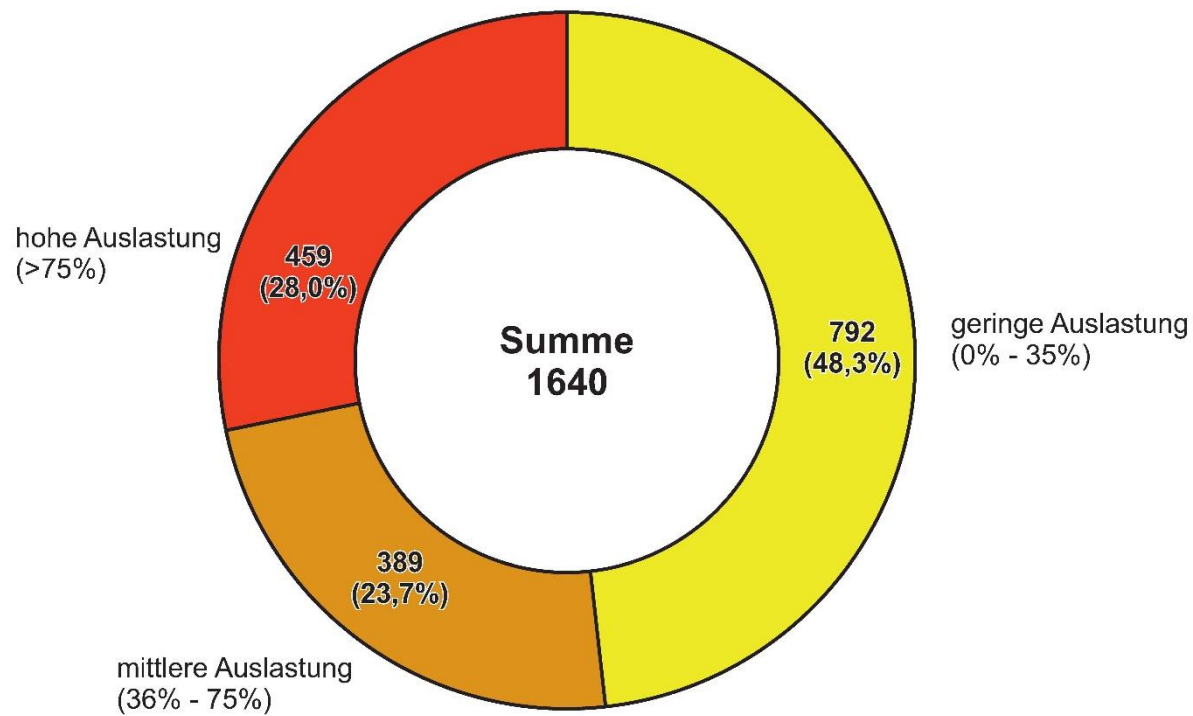
Von den zentralen Parkierungseinrichtungen (Morisse, Luitpoldpark-Hotel und City-Sparkassenhaus/Theresienhof) kann innerhalb von 5 Gehminuten jeder Punkt der zentralen historischen Innenstadt erreicht werden.

In den öffentlichen Straßenräumen und öffentlich zugänglichen Privatflächen außerhalb der zentralen Parkierungseinrichtungen weisen die ca. 606 Stellplätze höchst unterschiedliche, insgesamt 17 Bewirtschaftungsformen auf. Aufgrund ihrer räumlichen Lage sind sie bzgl. eines Parkens „direkt vor der Haustür“ z. T. sehr begehrt.



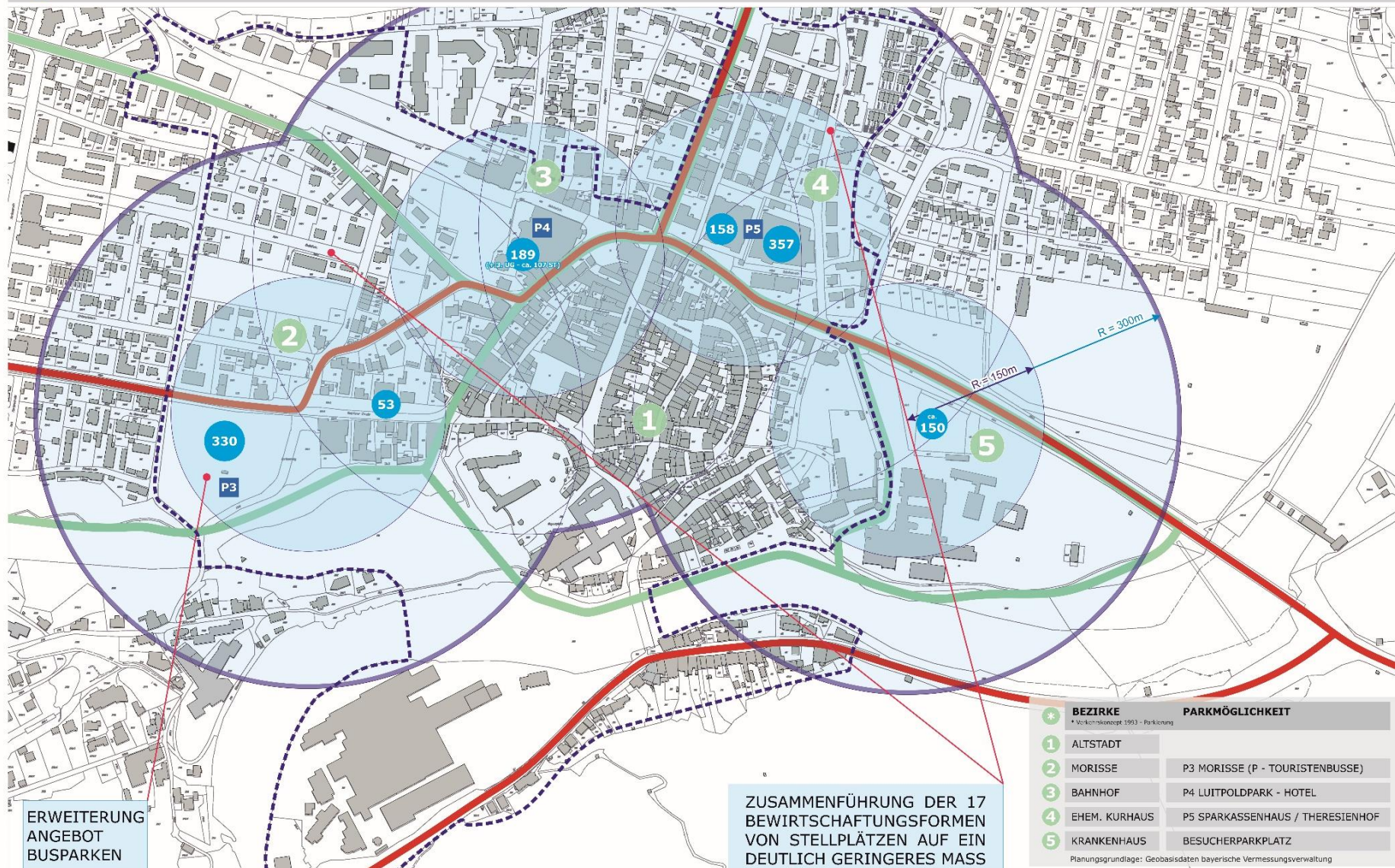
1	Öffentlich, gebührenfrei, zeitlich unbegrenzt
2,6% (24 Stellplätze, davon 3 Behindertenstellplätze)	
2	Öffentlich, gebührenfrei, Park & Ride
1,8% (17 Stellplätze, davon 0 Behindertenstellplätze)	
3	Öffentlich, gebührenfrei, Zeitlich begrenzt 19-7 Uhr
0,5% (5 Stellplätze, davon 0 Behindertenstellplätze)	
4	Öffentlich, gebührenfrei, Zeitlich begrenzt 15 Minuten, Mo-Fr 8-17 Uhr (Parkscheibe)
0,2% (2 Stellplätze, davon 0 Behindertenstellplätze)	
5	Öffentlich, gebührenfrei, Zeitlich begrenzt: 30 Minuten, Mo-Fr 8-17 Uhr (Parkscheibe)
0,5% (5 Stellplätze, davon 0 Behindertenstellplätze)	
6	Öffentlich, gebührenfrei, Zeitlich begrenzt: 30 Minuten (Parkscheibe)
0,7% (7 Stellplätze, davon 0 Behindertenstellplätze)	
7	Öffentlich, gebührenfrei, Zeitlich begrenzt: 2 Stunden, 8-19 Uhr (Parkscheibe)
6,6% (62 Stellplätze, davon 0 Behindertenstellplätze)	
8	Öffentlich, gebührenpflichtig: Zeitlich begrenzt: 2 Stunden, 8-19 Uhr (Parkschein)
11,6% (109 Stellplätze, davon 2 Behindertenstellplätze)	
9	Öffentliche Stellplätze, Gebührenpflichtig, Zeitlich begrenzt: 2 Stunden, 8-19 Uhr
3,2% (30 Stellplätze, davon 0 Behindertenstellplätze)	
10	Öffentliche Stellplätze, Gebührenpflichtig, Zeitlich begrenzt: 2 Stunden, 8-19 Uhr (Parkschein), 19-8 Uhr nur Bewohner mit Parkausweis (Bewohnerparken)
5% (47 Stellplätze, davon 2 Behindertenstellplätze)	
11	Öffentliche Stellplätze, Gebührenpflichtig, Zeitlich begrenzt: 1 Stunde, Mo.-Fr. 8-19, Sa. 8-13 Uhr (Parkuhr)
1% (9 Stellplätze, davon 0 Behindertenstellplätze)	
12	Halböffentliche Stellplätze, Gebührenpflichtig, Zeitlich unbegrenzt (P3 - Morisse)
35,3% (330 Stellplätze, davon 0 Behindertenstellplätze)	
13	Kundenstellplätze, (Halböffentlich), Gebührenfrei, Zeitlich unbegrenzt
8,5% (80 Stellplätze, davon 0 Behindertenstellplätze)	
14	Kundenstellplätze, (Halböffentlich), Gebührenfrei, Zeitlich begrenzt
14,1% (132 Stellplätze, davon 2 Behindertenstellplätze)	
15	Kundenstellplätze, (Halböffentlich), Gebührenfrei, Zeitlich begrenzt: 15 Minuten (Parkscheibe)
1,3% (12 Stellplätze, davon 0 Behindertenstellplätze)	
16	Kundenstellplätze, (Halböffentlich), Gebührenpflichtig, Zeitlich begrenzt: 2 Stunden, 8-19 Uhr (Parkschein), 30 Minuten frei für Sparkasse Kunden
1,7% (16 Stellplätze, davon 4 Behindertenstellplätze)	
17	Kundenstellplätze, (Halböffentlich), Gebührenpflichtig, Zeitlich begrenzt: 2 Stunden, 8-19 Uhr (Parkschein), 1 Stunde frei bei Einkauf
5,3% (50 Stellplätze, davon 0 Behindertenstellplätze)	





6.4 Maßnahmenvorschläge

- Zusammenführung und Vereinheitlichung der 17 Bewirtschaftungsformen für Stellplätze im öffentlichen Straßenraum und für öffentlich zugängliche Privatflächen auf ca. 5-7 Bewirtschaftungsformen unter Berücksichtigung des Bewohnerparkens
- Erweiterung des Angebots für das Busparken auf der Morisse von aktuell 14 auf z. B. 20 Busstellplätze mit flankierenden Maßnahmen zur Reduzierung des wilden Busparkens



7 Einzelhandelskonzept

Im Auftrag der Stadt Füssen wurde das bestehende Einzelhandelskonzept vom Büro Markt und Standort Beratungsgesellschaft mbH, Erlangen fortgeschrieben, um ein aktuelles Instrumentarium für die zukünftige Einzelhandelsentwicklung zur Verfügung zu haben. Das Einzelhandelskonzept liegt als Entwurf mit Stand vom 25. April 2018 vor und wird nach Billigung unabhängig vom ISEK als eigenständiges Gutachten den weiteren Fachplanungen zugrunde gelegt.

7.1 Zentraler Versorgungsbereich – Bedeutung für den Städtebau

Eine nachhaltige Einzelhandelsentwicklung ist im Rahmen des ISEK ein bedeutendes Handlungsfeld, denn „Jede Stadt muss unter Marktgesichtspunkten Erweiterungsoptionen für bestehende Standorte einplanen und mittels fachlich und politisch begründeten Konzepten die Einzelhandelsentwicklung steuern und stärken. Denn wachsende Betriebsgrößen, veränderte Betriebsformen, die Internationalisierung im Einzelhandel und die Flexibilität des Verbrauchers fordern eine Anpassung der Städte an diese neuen Trends. Der strukturelle, gesellschaftliche und ökonomische Wandel in der Stadt Füssen zeigt die Notwendigkeit eines integrierten Einzelhandelskonzeptes, um auch in Zukunft eine wohnungsnahe Versorgung mit Waren des kurzfristigen Bedarfs (Nahrungs- und Genussmittel) sicherzustellen und ein funktionierendes Mittelzentrum zu gewährleisten. Dabei ist ein besonderes Augenmerk auf den zentralen Versorgungsbereich zu legen. Eine attraktive Innenstadt ist identitätsstiftend für die Bevölkerung, sie ist die Visitenkarte einer Stadt. Dabei resultiert die Attraktivität der Innenstadt aus einem attraktiven Nutzungsmix mit zentrenbildenden Funktionen. Dem Einzelhandel wird dabei traditionell eine besonders starke zentrenbildende

Funktion zugesprochen (Leitfunktion für die Innenstadt). Ohne einen starken Einzelhandel funktioniert eine Innenstadt nur bedingt.“ (Einzelhandelskonzept, Markt und Standort Beratungsgesellschaft, 2018, S. 11)

Der Erhalt und die Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche ist ein Kernelement einer nachhaltigen, zukunftsfähigen Stadtentwicklung. Durch sie werden Städte und Gemeinden identifiziert.

7.2 Zentraler Versorgungsbereich Füssen – Bestandsanalyse

Im Rahmen der Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes wurde der in der nachfolgenden Abbildung Zentrale Versorgungsbereich (ZVB) abgegrenzt, der einen Großteil des Bearbeitungsgebietes des ISEK umfasst, wobei die „Morisse“ als Erweiterungsbereich gewertet wird.

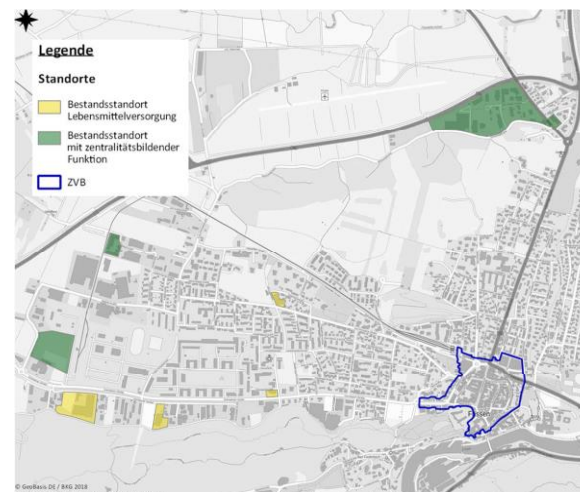


Abb. 32: Zentraler Versorgungsbereich und weitere Standorte

Quelle: Einzelhandelskonzept, Markt und Standort Beratungsgesellschaft, 2018

„Der zentrale Versorgungsbereich Innenstadt ist das städtische Hauptzentrum. Die zentrale Lage innerhalb der Stadt sowie die sehr gute Erreichbarkeit aus allen Richtungen in der Kombination mit einem kostengünstigen Parkplatzangebot machen die City zu einem relativ attraktiven und multifunktionalen Standort. Die unmittelbare Nähe zu den wichtigen behördlichen (Stadtverwaltung) und öffentlichen (Krankenkassen, Sparkasse, etc.) Einrichtungen verstärken die Synergieeffekte zusehends. Insgesamt verfügt die Innenstadt über eine gute städtebauliche Qualität. Diese gute Ausprägung mündet auch in einer relativ starken Kundenfrequenz. Allerdings nimmt diese nach Geschäftsschluss deutlich ab. Die Ausstrahlung der Innenstadt geht über alle Zonen des Einzugsbereiches. Im zentralen Versorgungsbereich Innenstadt und im direkten Randbereich zum ZVB finden sich auch alle zentrentragenden privaten und öffentlichen Dienstleister sowie wichtige kulturelle Einrichtungen. Die städtebauliche Situation ist als gut zu beschreiben. Neben verkehrsberuhigenden Maßnahmen in den Hauptlagen wurden bzw. sollen zentrale Wegebeziehungen durch städtebauliche Maßnahmen verbessert werden.

Der Zentrale Versorgungsbereich (ZVB) umfasst zahlreiche maßgebliche Einzelhandelsbetriebe sowie die bestehenden ergänzenden Dienstleistungsstrukturen und die öffentlichen Einrichtungen.

In ihm bündeln sich entscheidende, zentrenbildende Teile der Verkaufsflächen. Durch seine Multifunktionalität ist er als wichtigster Versorgungsbereich v.a. für den mittelfristigen aber auch den langfristigen Bedarf (Uhren, Schmuck und Optik sowie qualitativ hochwertige Möbelangebote) zu werten.

Innerhalb des ZVB sind nur sehr wenige verfügbare Flächenpotenziale für größere (ebenerdige,

zusammenhängende Verkaufsfläche > 300qm) Fachgeschäfte oder Fachmärkte verfügbar.“ (Einzelhandelskonzept, Markt und Standort Beratungsgesellschaft, 2018, S. 51)

„Es ist gemeinsame Aufgabe aller innerstädtischen Akteure (Eigentümer, Stadt, Händler, Gastonomen, Dienstleiter, Anwohner und Besucher) in einem stetigen Prozess die Aufenthaltsqualität zu optimieren, die Multifunktionalität zu erhalten und so eine gute städtebauliche Qualität zu gewährleisten.“ (Einzelhandelskonzept, Markt und Standort Beratungsgesellschaft, 2018, S. 52).

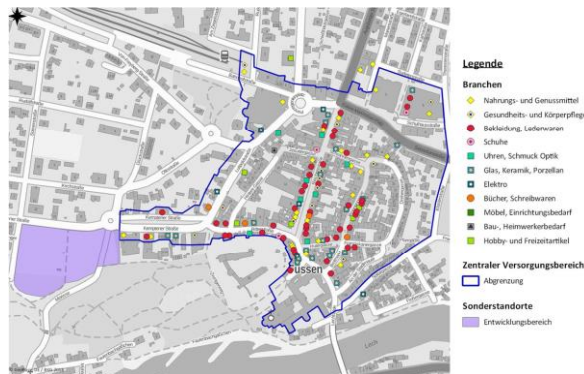


Abb. 33: Zentraler Versorgungsbereich Innenstadt (ZVB)

Quelle: Einzelhandelskonzept, Markt und Standort Beratungsgesellschaft, 2018

7.3 Stellenwert Tourismus

In diesem Zusammenhang ist die Bedeutung des Tourismus in dem Kneippkurort Füssen hervorzuheben. 2017 wurden rd. 1,34 Mio. Gästeübernachtungen und rd. 2,5 Mio. Tagesgäste in der Stadt Füssen erfasst, so dass neben der einheimischen Bevölkerung Touristen ein wichtiges Umsatzpotenzial für den örtlichen Einzelhandel darstellen.

Eine aktuelle Studie des dwif3 hat ergeben, dass etwa 11,8% der Bruttoumsätze von Übernachtungsgästen in Betriebe des Einzelhandels am jeweiligen Tourismusort fließen. Bei den Tagesgästen sind dies rund 37,6%. Insgesamt beläuft sich die Wertschöpfung für den Einzelhandel auf rund 42,5 Mio. Euro (Einzelhandelskonzept, Markt und Standort Beratungsgesellschaft, 2018, S. 13)

7.4 Zielaussagen für die Innenstadtentwicklung

Gemäß Einzelhandelskonzept sind „folgende **Zielaussagen für die Innenstadtentwicklung** (im ZVB) zu treffen:

- Frequenzsteigerung durch geeignete Maßnahmen (z. B. Events, Ansiedlung weiterer Magnetbetriebe)
- Aufbau und Weiterentwicklung von innerstädtischen Achsen (Achse Morisse - Kemptner Straße -Ritterstraße, Achse Reichenstraße, Eingang/Übergang Theresienhof und Bahnhof zur Reichenstraße)
- Beseitigung der Ladenleerstände (Gespräche mit den Immobilienbesitzern zum Thema BID21)
- Nutzungsintensivierung der Ladenflächen – soweit erforderlich – ermöglichen (z. B. durch Zusammenlegung von Ladenlokalen im Erdgeschoss)
- Etablierung von Pick-Up-Points für gekaufte Ware oder Lieferservice in die Region
- Ansiedlung weiterer strukturstärkender Betriebe (v. a. aus den Sortimentsgruppen Schuhe, Sport und Bekleidung)
- Weiterentwicklung der Funktionsmischung aus Einzelhandel, Dienstleistungs- und Gastrono-

miebetrieben (z. B. Ergänzung durch Wohnfunktion)

Die noch bestehende Vielfalt an kleinen Fachgeschäften soll gesichert und gestärkt werden.

Die Intensivierung der Gespräche mit Immobilienbesitzern hinsichtlich der Zusammenlegung von erdgeschossigen Flächen zu größeren, markt- und zukunftsfähigen Einheiten (Stichwort Business Improvement District (BID)) ist ebenfalls weiter voranzutreiben. Die Nachnutzung bestehender Leerstände soll dabei soweit wie möglich im Vordergrund stehen.“ (Einzelhandelskonzept, Markt und Standort Beratungsgesellschaft, 2018, S. 54)

7.5 Maßnahmenvorschläge

Aufbauend auf der Bestandsanalyse und den daraus abgeleiteten Stärken und Schwächen hat das Büro Markt und Standort Beratungsgesellschaft mbH, Erlangen nachfolgend aufgeführte Maßnahmenvorschläge erarbeitet.

„Die Innenstadt bietet heute ein relativ hohes Attraktivitätsniveau. Trotzdem bieten sich zahlreiche **Ansätze für eine strukturelle und qualitative Weiterentwicklung** des zentralen Versorgungsbereiches. Ziel muss es sein, die Kunden durch ein angenehmes und hochwertiges Einkaufsumbiente länger zum Verweilen in der Innenstadt zu animieren. Dabei spielen folgende Punkte eine wichtige Rolle:

- Einkaufserlebnis
 - Geschäftsvielfalt
 - Einkaufsbummel
 - Qualität der Ware
 - Qualität der Beratung

- Ergänzende gastronomische und touristische Angebote
- Einkaufsbedingungen
 - Parkmöglichkeiten
 - Städtebauliche Qualität
 - Preisniveau
 - Distanzen
 - Öffnungszeiten (einheitliche Kernöffnungszeiten)
- Berücksichtigung und Bindung der Wohnbevölkerung in den umliegenden Gemeinden (Mittelzentrum als Verwaltungs- und Versorgungsstandort)“

(Einzelhandelskonzept, Markt und Standort Beratungsgesellschaft, 2018, S. 69)

Die folgenden „**Maßnahmen**“ (nicht abschließend) sind dazu einsetzbar:

Maßnahmen der Stadt Füssen

- Optimierung der Kommunikation der guten Parkplatzsituation
- Erhalt der städtischen Substanz (soweit zielführend und/oder imageprägend)
- Gestaltung der Fahr- und Gehwege (Verwendung von fußgängergerechten Materialien sowie Verbesserungen für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen/ Behinderungen))
- Erhalt und Ausbau der Stadtmöblierung und –beschilderung
- Unterstützung bei der Weiterführung der Sanierung einzelner Objekte (Stadtbildverbesserung)

- Unterstützung bei der maßvollen, ergänzenden Ansiedlung von Fachmärkten
- Bestandspflege durch vorsorgliche Bebauungsplanung
- Weiterführung der kommunalen Impulse (z.B. Theresienhof)
- Bindung und Prägung der Jugend (insbesondere der Schüler) auf den Standort Füssen

Maßnahmen der Einzelhändler, Dienstleister, Handwerker und Immobilien- und Grundeigentümer

- Zusammenlegung von Ladenflächen, gemeinsame Entrees schaffen
- Innovative Erneuerung und Weiterentwicklung der Schaufenstergestaltung einiger Ladengeschäfte
 - Klare Gestaltung und Strukturierung und Schaffung von Blickfängen
 - Punktuelle Beleuchtung
- Erneuerung der teilweise überalterten Ladeneinrichtung
- Transparente Gestaltung der Ladeneingangssituation (Senkung der Hemmschwelle zum Betreten eines Ladengeschäftes)
- Verständigung auf einheitliche Kernöffnungszeiten
- Lieferservice oder Pick-Up Points (zentrale Abholstationen für Betriebe im ZVBI an infrastrukturellen Schnittpunkten wie z.B. Eingang zu Parkhäusern) verwirklichen
- Schulung des Personals
 - Qualifizierungsmaßnahmen für die Fachberatung
 - Durchgängige Freundlichkeit

- Information über zusätzlich Serviceleistungen (cross-selling)
- Erhalt und Weiterentwicklung der Werbemaßnahmen (Faustregel des Werbebudgets: 3-5% des Umsatzes)
 - Wahrung der Kontinuität
 - Aufbau und Pflege von Kundendateien
 - Überprüfung der Werbereichweiten bei Gemeinschaftsaktionen
- Moderierte Immobiliengespräche zur Wirtschaftsförderung
- Internet und Onlinemarketing (Web-Shops, Virtuelles Kaufhaus, QR-Codes, Gratis WLAN, etc.)
- Erhalt der privaten, historischen Bausubstanz (soweit zielführend und/oder imageprägend)

Gemeinsame Maßnahmen

- Beleuchtungskonzept für die Ladengeschäfte, historische bzw. stadtbildprägende Bauwerke und auch Wohnimmobilien
- Pflege des Ensembles
- Sauberkeit der Straßen und Geschäftslagen
- BID
- Fortführung des Stadtmarketings
- Entwicklung des Morisse-Areals“

(Einzelhandelskonzept, Markt und Standort Beratungsgesellschaft, 2018, S. 69/70)

Auf Grundlage dieser Maßnahme kann die positive Marktstellung als Handelsstandort (in Ergänzung mit parallel vorzunehmenden Maßnahmen im restlichen Stadtgebiet) gesichert und weiterentwickelt werden.

8 Barrierefreiheit (D2)

8.1 Einleitung

Barrierefreiheit wird immer mehr zu einem Qualitätsmerkmal von Kommunen. Lebensbereiche sind barrierefrei, wenn sie für Menschen mit einer Behinderung in der allgemein üblichen Weise ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind (§ 4 Behindertengleichstellungsgesetz – BGG).

Grundsätzliches Ziel ist eine umfassende und selbstbestimmte Teilhabe aller Menschen am gesellschaftlichen Leben. So stellt die Barrierefreiheit einen Qualitäts- und Komfortgewinn für alle dar.

„Schon heute sind etwa 10 % der Bevölkerung zwingend auf Barrierefreiheit angewiesen. Angesichts der demografischen Entwicklung wird dieser Anteil in den nächsten Jahren noch deutlich ansteigen“ (Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr [Hrsg.] (2015): Die barrierefreie Gemeinde. Ein Leitfaden, S. 8).

Bezogen auf die Stadt Füssen stellt sich die Altersstruktur der Bevölkerung derart dar, dass der Anteil der unter 18-Jährigen und der 18- bis 64-Jährigen im Vergleich zu der durchschnittlichen Altersverteilung innerhalb des Landkreises Ostallgäu verhältnismäßig gering ist, wohingegen der Anteil der 65-Jährigen und Älteren überdurchschnittlich ist. Gemäß der Prognose des Bayerischen Landesamtes für Statistik bzgl. des demographischen Spiegels für Bayern – Entwicklung bis 2034 wird davon ausgegangen, dass die Einwohnerzahl der Stadt Füssen von 14.881 Personen (2014) auf 15.800 Personen (2034) mit nachfolgend aufgeführter Veränderung der Altersgruppen ansteigt (+6,3 %).

Unter 18-Jährige +0,6%

18- bis unter 40-Jährige –5,3%

40- bis unter 65-Jährige -1,3%

65-Jährige oder Ältere +31,8%

(Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2014): URL: <https://ergebnisse.zensus2011.de/#MapContent:09777.D13.m>, (Stand; 05.10.2017)).

In Füssen selbst leben laut Aussage der Interessengemeinschaft Füssen (IGM Füssen, 2018) und aufgrund von Hinweisen der Behindertenbeauftragten für den Landkreis Ostallgäu 2.121 Menschen mit Behinderung, davon sind 1.426 schwerbehindert. In diesen Zahlen sind i. d. R. ältere Menschen mit Mobilitätseinschränkungen (Rollator, Krücken) nicht enthalten. Des Weiteren sind die zahlreichen Tagestouristen als weitere Zielgruppe einer Barrierefreiheit zu berücksichtigen, da unter ihnen auch zahlreiche Behinderten Gruppen die Stadt besuchen. Darüber hinaus profitieren auch Menschen, die nur zeitweise in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, z. B. Eltern mit Kinderwagen, Kleinkinder, Kranke von einem barrierefreien Umfeld.

Im Rahmen des ISEK ist aufgrund der Bedeutsamkeit das Thema „Barrierefreiheit“ ein eigenes zu bearbeitendes Handlungsfeld.

8.2 Ziel und Untersuchungsraum

Die vorliegende Untersuchung bezieht sich auf den Bereich des öffentlichen Raumes, auf ausgewählte Straßenzüge der inneren Kernstadt von Füssen. „Zum öffentlichen Raum im engeren Sinne zählen alle Flächen im öffentlichen, in der Regel also gemeindlichen, Eigentum: Straßen, Wege und Plätze, Parks und Promenaden, aber auch Fußgängerzonen. In einem erweiterten Sinn

bezeichnet der öffentliche Raum alle der Öffentlichkeit zugänglichen und von ihr genutzten Orte, unabhängig davon, in wessen Eigentum sie sich befinden“ (Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr [Hrsg.] (2015): Die barrierefreie Gemeinde. Ein Leitfaden, S. 10).

Nachstehender Abbildung sind die in die Untersuchung einbezogenen Straßenzüge im Detail zu entnehmen. Dabei handelt es sich um die in der historischen Altstadt gelegenen fußläufig hoch frequentierten Straßenräume.

Der fachthematische Untersuchungsraum wird als „D2“ gemäß der Aufgabenstellung des ISEK bezeichnet.




 Untersuchungsraum
 Barrierefreiheit

Abb. 34: Untersuchungsraum Barrierefreiheit

Aufgabe des Konzeptes ist es:

- Defizite der Barrierefreiheit festzustellen und
- Handlungsempfehlungen und Maßnahmenvorschläge zum Abbau von Barrieren zu erarbeiten.

Mit Hilfe dieses Konzeptes soll zukünftig zielgerichtet ein Abbau von Barrieren erreicht werden, wobei vorliegend der Schwerpunkt auf einem Abbau von Barrieren für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen liegt. Aufgrund dessen sind ein erhöhter Platzbedarf, Schwellenlosigkeit, ebene Beläge, Vermeidung von Gefahren im öffentlichen Raum durch Hindernisse udgl. zu thematisieren.

8.3 Methodik

Die Bearbeitung des Handlungsfeldes Barrierefreiheit umfasst:

- Die Bestandserhebung und -analyse der Barrieren in der Füssener Innenstadt primär aus Sicht mobilitätseingeschränkter Personen im öffentlichen Raum mit Übergängen zu privaten Räumen (z. B. Geschäfte) inkl. der Bewertung des Handlungsbedarfs und räumlicher Handlungsschwerpunkte. Schwerpunkte der Bestandserhebung liegen dabei auf der Kartierung
 - Allgemeiner Hindernisse (z. B. Stufen, Bordsteinkanten, Absperrungen etc.)
 - Bodenbelag
 - Straßen- und Kreuzungsübergänge
 - Behindertentoiletten
 - Zugang zu öffentlichen Gebäuden

- Einbindung von Fachexperten und Integration vorgebrachter Anregungen
- Erarbeitung eines Handlungskonzeptes mit Empfehlungen zur barrierefreien/barriere-reduzierten Gestaltung des Untersuchungs-raumes, wobei eine detaillierte Maßnahmen-planung nicht Bestandteil dieses Konzeptes ist.

8.4 Bestandsanalyse

Das Untersuchungsgebiet ist auf die zentrale Altstadt von Füssen unter Einbeziehung der Wegeverbindung zum Bahnhof begrenzt. Diese Straßenzüge umfassen den zentralen, hoch frequentierten Bereich der Innenstadt mit dem zentralen Geschäftsbereich der Stadt. Die betrachteten Wegebeziehungen schließen neben den zahlreichen Geschäften zudem bedeutende Zielorte wie Rathaus, Stadtverwaltung, Amtsgericht, Bahnhof sowie Touristeninformation ein. Das Wegenetz umfasst demnach bedeutende Ziel- und Quellorte (Bahnhof) Füssens.

Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurden folgende Elemente untersucht:

- Öffentlicher Raum inkl. der öffentlichen Verkehrsanlagen. Der Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) wurde nicht in die Untersuchung integriert, da zurzeit seitens der Stadt Füssen ein separates Planverfahren zur Umgestaltung dieses Bereichs erfolgt, in dem das Thema Barrierefreiheit integriert ist.
- Eingangsbereiche bedeutender Ziel- und Quellorte, z. B. Touristeninformation sowie privater Geschäfte

Besonderes Augenmerk wurde dabei auf die Wegequalität (Bodenbeläge), Bordsteinkanten, sowie visuelle und taktile Kontraste bei Straßen-

querungen, Dimensionierung von Wegen unter Berücksichtigung von Möblierungen sowie Ausstattung des öffentlichen Raumes mit Sitzgelegenheiten und Verfügbarkeit von Behinderten-WC und Behinderten-Pkw-Stellplätzen gelegt.

Die Bestandsaufnahme erfolgte durch Begehungen vor Ort, wobei die Ausgangssituation kartiert und fotografisch dokumentiert wurde.

Das Ergebnis dieser Bestandsaufnahme ist nachfolgender Kartendarstellung im Detail zu entnehmen.

8.5 Wegequalitäten

Bis auf die im Norden des Untersuchungsraums betrachteten Straßenzüge „Kaiser-Maximilian-Platz, Prinzregentenplatz, Bahnhof- und Luitpoldstraße“ sind die öffentlichen Straßenräume und Plätze in der Füssener Innenstadt überwiegend mit Kleinpflaster inkl. größtenteils begleitenden Gehbändern in großformatigen Pflastern gepflastert.

Das Kleinpflaster ist schwer mit dem Rollstuhl/Rollator zu befahren, so dass die begleitenden Gehbänder zwingend zur Verfügung stehen müssen. Diese mit großen Platten versehenen Bänder werden als deutlich besser befahrbar bewertet. Diese Gehbänder sind jedoch nicht durchgängig angelegt, zum Teil unzureichend dimensioniert und auch durch Möblierungen der Gastronomie oder Werbeschilder der Geschäfte zugestellt. Erschwerend kommt hinzu, dass bei einem Verlassen der Gehbänder die mittig im Straßenraum verlaufenden Ablaufrinnen mit ihrem Gefälle eine Gefahrenquelle darstellten.



Abb. 35: Blumenkübel versperrt Gehband

Quelle: Kling Consult



Abb. 36: Außenbestuhlung eines Gastronomiebetriebs versperrt Gehband

Quelle: Kling Consult



Abb. 37: Blick auf die Lechhalde in Richtung Lechbrücke

Quelle: Kling Consult



Abb. 38: Mittig verlaufende Abflussrinne mit Seitengefälle

Quelle: Kling Consult

Darüber hinaus ist anzumerken, dass die Tourist-Information am nördlichen Ende der Reichenstraße von der Altstadt herkommend nur durch eine Querung des stark befahrenen Kaiser-Maximilian-Platzes zu erreichen ist. Der Vorplatz vor der Tourist-Information ist zudem mit Kleinpflaster versehen. Die Erreichbarkeit für Personen mit Mobilitätseinschränkungen ist dementsprechend als beschwerlich zu bewerten.



Abb. 39: Vorplatz Tourist-Information

Quelle: Kling Consult

Eine weitere Beeinträchtigung bei der Nutzung der Gehbänder findet durch Anlieferverkehr statt. Dieser ist insbesondere in den Vormittagsstunden in der Reichenstraße anzutreffen (siehe nachstehende Abb.).



Abb. 40: Anlieferverkehr blockiert Gehbänder in Reichenstraße

Quelle: Kling Consult

Insgesamt sind in den Straßenräumen stärkere Kontraste bzw. andere Hilfestellungen für Menschen mit Sehbeeinträchtigungen vorzunehmen, die die Orientierung erleichtern und eine sichere Wegeführung anbieten (vgl. nachstehende Abbildung).

Gerade in den Bereichen, die nicht als Fußgängerzone ausgewiesen sind, sind Aufenthaltsbereiche, Gehwege und Fahrbahnen teilweise optisch schlecht zu unterscheiden.

Taktile Leitsysteme und Bodenindikatoren fehlen im gesamten Untersuchungsraum.

8.6 Querungen

Im Untersuchungsraum ist eine Optimierung einer guten Orientierung bzw. Führung im Bereich von Querungen vorzunehmen.



Abb. 41: Fehlendes optisches Leitsystem

Quelle: Kling Consult



Abb. 42: Fehlende Orientierung bzw. Führung im Querungsbereich

Quelle: Kling Consult

Bordsteinabsenkungen an Querungsstellen sind meistens vorhanden, könnten jedoch in der Materialausführung optimiert werden, um z.B. für Rollstuhlfahrer im Bereich der Kopfsteinpflasterzeilen durch Unebenheiten keine Hindernisse zu erzeugen. An anderweitigen Stellen im Untersuchungsgebiet sind jedoch auch Negativbeispiele vorhanden, an denen ein barrierefreier Zugang durch Bordsteine nicht gegeben ist.



Abb. 43: Zu optimierende Bordsteinabsenkung

Quelle: Kling Consult

Ein barrierefreier Zugang zur Lechbrücke ist von der Altstadtseite her nicht vorhanden. Auf der rechten Seite erfolgt der Zugang auf die Lechbrücke über Stufen (siehe Abbildung). Der Zugang über die linke Seite ist ebenfalls nur über Kopfsteinpflaster möglich.



Abb. 44: Zugang zur Lechbrücke

Quelle: Kling Consult

Zebrastreifen mit farblich gestalteter Führung bieten gerade für Sehbehinderte eine hilfreiche Orientierung, wobei bei nachstehender Querung die Wahl des Pflasters durch seine Fugen und Unebenheiten wiederum als ungünstig zu bewerten ist.

Die im Bereich der Luitpoldstraße installierte Behelfsampel ist hinsichtlich der in diesem Bereich vorhandenen beengten Gehwege nicht für Rollstuhlfahrer u. a. geeignet. Demnach ist es für Personen, die auf Mobilitätshilfen angewiesen sind, schwierig vom Bahnhof in die Altstadt zu gelangen.



Abb. 45: Optisch auffallende Querungssituation

Quelle: Kling Consult

8.7 Aufenthaltsqualität

Die Altstadt von Füssen besitzt aufgrund der historischen Bausubstanz, belebten mischgenutzten Bereiche und der in den Kreuzungsbereichen platzartigen Gestaltungen eine hohe Aufenthaltsqualität, die vor allem in der Fußgängerzone zum Verweilen einlädt. Durch die Angebote von

Gastronomiebetrieben mit Außenbestuhlung werden diese Bereiche zusätzlich belebt. In den hoch frequentierten Geschäftsbereichen sind zudem öffentliche Sitzgelegenheiten vorhanden, die sich primär auf die Reichenstraße und Reichenstraße/Ritterstraße beziehen.



Abb. 46: Platzgestaltung Ritterstraße mit öffentl. Sitzgelegenheit

Quelle: Kling Consult

Außerhalb des Geschäftsbereichs nimmt das Angebot an Sitzgelegenheiten deutlich ab.

Ergänzend werden seitens Privater Sitzgelegenheiten vor den Gebäuden angeboten, die jedoch augenscheinlich nicht für die Öffentlichkeit vorgesehen sind.



Abb. 47: Private Sitzgelegenheit Drehergasse

Quelle: Kling Consult

Grundsätzlich wird eine geordnete Gliederung der Straßenräume angestrebt, so dass die öffentlichen festen Möblierungen so angeordnet sind, dass der jeweilige Hauptweg frei zugänglich ist. Jedoch ist bei den seitens Privater aufgestellter Möblierungen eine freie Zugänglichkeit der Hauptwege nicht immer gegeben, so dass diese als Hindernis zu werten sind und eine Verbesserung der Situation anzustreben ist.

Im Untersuchungsraum sind insgesamt vier öffentliche Behinderten-WC verteilt auf die Standorte Bahnhof, Markthalle, Tourist-Information und Rathaus vorhanden, so dass grundsätzlich in verschiedenen Himmelsrichtungen in relativ geringer Fußläufigkeit zueinander diese Einrichtungen erreichbar sind.



Abb. 48: Gliederung des Straßenraums mit frei zugänglichen Straßenraumzonen

Quelle: Kling Consult

In den Randbereichen des Untersuchungsraums sind in allen Himmelsrichtungen an verschiedenen Standorten Behinderten-Pkw-Stellplätze vorhanden, so dass grundsätzlich für eine barrierefreie Erreichbarkeit der Altstadt die erforderlichen Voraussetzungen gegeben sind. Inwieweit diese Behinderten-Pkw-Stellplätze ausreichend barrierefreie Qualitäten aufweisen, ist nicht bekannt. In diesem Zusammenhang ist vor allem auf eine ausreichende Breite und ebene Bodenbeläge zu achten.

Es zeigt sich, dass ein barrierefreier Zugang zu Geschäften in der Reichenstraße überwiegend gegeben ist, während in den benachbarten Straßenzügen, wie z. B. Brunnengasse eher der Anteil der nicht barrierefreien Zugänge überwiegt. Das Füssener Rathaus weist einen barrierefreien Zugang über das Museum auf. Das Bürgerbüro ist barrierefrei zu erreichen. Ebenso wie bei der Tourist-Information ein separater barrierefreier Seiteneingang besteht.



Abb. 49: Eingang Rathaus

Quelle: Kling Consult

Am rechten Bildrand ist ein für Rollstuhlfahrer gedachter Seiteneingang zum Rathaus zu sehen. Allerdings besteht der Bodenbelag in diesem Bereich ebenfalls aus kleinformatigem Pflaster.



Abb. 50: Barrierefreier Seiteneingang Rathaus

Quelle: Kling Consult

Es zeigt sich, dass vor allem bei den historischen Gebäuden ein barrierefreier Zugang nicht gegeben ist bzw. aufgrund der Gegebenheiten zum Teil nur schwierig umzusetzen ist.

Zusammenfassend stellen sich im Rahmen der Bestands- und Mängelanalyse zwei Schwerpunktbereiche heraus: Mängel beim Bodenbelag sowie fehlende Leitsysteme (optisch und taktil).



Abb. 51: Krippkirche St. Nikolai in der Reichenstraße

Quelle: Kling Consult

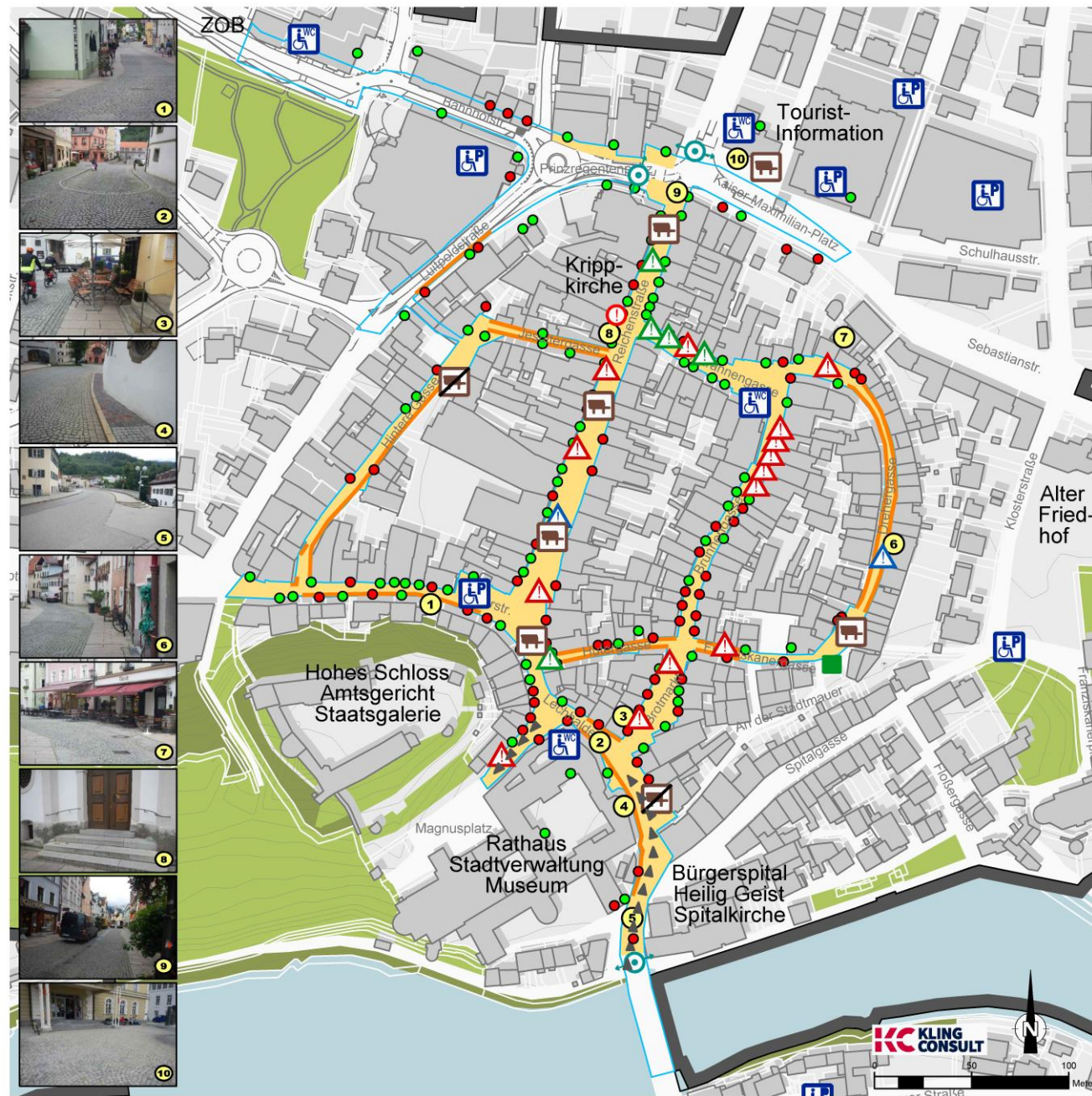
8.8 Expertenrunde

Im Rahmen der Erarbeitung des Konzeptes zur Barrierefreiheit wurde zur fachlichen Erörterung und Abstimmung der Kartierungsergebnisse eine Beteiligung von Experten (u. a. Behindertenbeauftragte für den Landkreis; Füssener Interessengemeinschaft für Menschen mit eingeschränkter Mobilität Füssen) zum Abbau von Barrieren durchgeführt.

Im Zuge dieser Abstimmung wurden vor allem folgende Handlungsfelder identifiziert:

- Freistellen und Freihalten der Gehbänder
- Kein Ausschluss von Personen durch unzureichende/schlechte Oberflächenbeläge vom öffentlichen Raum - ebener Oberflächenbelag ohne Unterbrechungen
- Nutzungskonflikte im öffentlichen Raum, z. B. bei Neuausweisung von zusätzlichen Fahrradabstellplätzen kontra einer Nutzung der Gehbänder
- neue Leitsysteme für Sehbehinderte und blinde Menschen im Straßenraum, z. B. mit Rippen- und Noppenplatten aus Granit (kontrastreich) abgesetzt von der Straßenentwässerungsrinne
- Ruhebänke mit Rückenlehne ca. alle 200 m
- Problempunkt Theresienbrücke: steiler Anstieg und hohe Borde, die nur auf der Ostseite durch Behinderte überwunden werden können – Anregung eines höhengleichen Ausbaus im Zuge der Neuplanung zur Sanierung, Installation von zusätzlichen Bänken
- Es wird angeregt, auf der Theresienbrücke Schilder aufzustellen, dass nur die rechte Seite für Rollstuhlfahrer geeignet ist, die linke Seite kann von Rollstuhlfahrern nicht genutzt werden (endet am Hochbord).
- Behelfsampel in der Luitpoldstraße: zu enge Gehwege nicht behindertengerecht, insofern besteht ein Problem für Behinderte vom Bahnhof in die Altstadt zu gelangen. Der offizielle Zugang zur Altstadt wäre demnach entlang der Nordseite der Bahnhofsstraße und weiter über den beampelten Übergang zur Reichenstraße – akuter Handlungsbedarf!

- Hinsichtlich der Verbesserungsmöglichkeiten für Hörgeschädigte wurden keine Anregungen vorgebracht.
- Anregung auf der Morisse (Hinweis: Lage außerhalb des Untersuchungsgebietes) zusätzliche Behinderten-Pkw-Stellplätze in Kombination mit einem Behinderten-WC



ISEK Füssen

Barrierefreiheit - Bestandsanalyse

- Untersuchungsraum Innere Kernstadt
- Untersuchungsraum Typ D 2: ISEK-Fachthematischer Untersuchungsraum - Barrierefreiheit
- Gehbahn zu schmal
- unebener Bodenbelag mit großen Fugen
- gut begehbarer Bodenbelag
- starke Steigung
- temporäre/mobile Hindernisse durch Einzelhandel
- temporäre/mobile Hindernisse durch Gastronomie
- Sonstige Hindernisse (z. B. Blumenkübel, Fahrradständer o. ä.)
- Zugang zu öffentlichen Gebäuden mangelhaft, fehlender barrierefreier Eingang
- Zugang barrierefrei (56,4%)
- Zugang nicht barrierefrei (43,6%)
- fehlende Leitsysteme an Querungsstelle
- behindertengerechte Toilette
- Behindertenstellplatz
- Sitzgelegenheit (ohne Gastronomie)
- Sitzgelegenheit fehlend
- Fotonummer

Planstand August 2019



Abb. 52: Bestandsanalyse Barrierefreiheit

8.9 Grundsätzliche Handlungsempfehlungen/Maßnahmenempfehlungen

Grundsätzliches Ziel ist die Schaffung barrierefreier Wegeverbindungen, weshalb nachfolgend Empfehlungen und Hinweise für den Abbau von Barrieren aufbauend auf die Bestands- und Mängelanalyse gegeben werden, die von Beginn an bei weiteren Planungen berücksichtigt werden sollen. Die Anforderungen an die Barrierefreiheit sind immer wieder neu als Querschnittsaufgabe zu verstehen und in die Planungsschritte der privaten und öffentlichen Hand einzubringen.

Grundsätzlich ist den Trägern von Infrastruktureinrichtungen von und in der Stadt sowie Gewerbetreibenden zu empfehlen, Kontaktdaten und Informationen zur Barrierefreiheit gut auffindbar auf der Startseite im Internet zu platzieren.

Diesbezüglich wurde u.a. bereits seitens „Füssen Tourismus und Marketing“ eine Broschüre „Füssen ohne Handicap“ erarbeitet, welche gesammelt Informationen zu Sehenswürdigkeiten, Freizeiteinrichtungen, Unterkünften oder Spazierwegen beinhaltet, die barrierefrei zu erreichen/nutzen sind.

8.9.1 Oberflächen

- Rutschesicheres und möglichst ebenes Material mit geringem Fugenanteil, leicht und erschütterungsarm befahrbar

Für den Untersuchungsraum, der weitreichend als Fußgängerzone ausgewiesen ist, ist bei einer Erneuerung des Bodenbelages auf griffige Oberflächen mit möglichst schmalen und bündig ausgefüllten Fugen unter Berücksichtigung der Anforderungen des Denkmalschutzes zurückzugreifen (siehe nachstehende Abb.). Auf diese Weise

kann bei Hindernissen z. B. durch Außengastro- nomie, Verkaufsstände problemlos ausgewichen werden.



Abb. 53: Barrierefreie Fußgängerzone in Lübeck

Quelle: Stadt Lübeck



Abb. 54: Barrierefreie Wegeführung in Eberswalde

Quelle: Stadt Eberswalde

- laufende Instandhaltung der Bereiche mit bestehendem Kleinsteinpflaster, die nicht umgestaltet werden können (Sanierung des Bodenbelags im Bereich von Bodenunebenheiten und Löchern)

- Ausreichend breite, frei zugängliche Gehbänder bei Erhalt des kleinteiligen Pflasters
- Alternativ und gleichzeitig empfohlen wird ein einheitlicher ebener Belad mit dauerhafter Fugenfüllung im gesamten Straßenraum (von Fassade zu Fassade)
- Flache Ablaufrinnen, die ohne Probleme mit dem Rollstuhl/Rollator überquert werden können.
- Die Abgrenzung zwischen Fahrbahn und Gehweg soll taktil und optisch kontrastreich gestaltet und somit gut wahrnehmbar sein (auch bei nebeneinander geführtem Rad- und Gehweg).
- Leitführungen für Sehbehinderte - Es besteht nicht immer die Notwendigkeit, taktile Leitstreifen nach DIN-Norm anzulegen, so können auch stark kontrastierende Bodenbeläge, so z.B. ein helles Granitbord neben dunklem Pflaster der Orientierung dienen. Im Untersuchungsgebiet sind Gehwege und Fahrbahnen überwiegend nicht farbig kontrastreich voneinander abgesetzt. Das erzeugt im Zentrum die gewünschte Optik großer Plätze. Um dennoch Orientierungen anzubieten, können kontrastierende Streifen als Wegeführung eingebracht werden.
- Kantenmarkierung an allen Stufen
- Querneigungen i.d.R. max. 2,5 % (beispielsweise an Grundstückszufahrten), auf Rampen 0%.
- Längsneigungen bis 10 m (bei Rampen bis 6 m Länge) max. 6 %. Kurzstrecke mit einer Länge bis 1 m max. 12 %

8.9.2 Querungsmöglichkeiten

- Kennzeichnung der direkten Wegeführung zu zentralen Punkten (Ziel-/Quellverkehr)
- Querungsführungen auf direktem Weg (kürzeste Strecke)
- Bordabsenkungen an allen Kreuzungen und Querungsanlagen sowie wichtigen Wegebeziehungen (u.a. Straßenbereich der Lechhalde)
- Ausstattung gesicherter Querungsbereiche mit taktilen Bodenindikatoren
- Ausstattung von Querungsanlagen entlang wichtiger Fußverkehrsverbindungen mit taktilen und optisch wahrnehmbaren Leitsystemen (An den Querungen sind visuell und taktil wahrnehmbare Kontraste erforderlich. Eine taktile Wegeführung für Sehbeeinträchtigte leitet direkt zur Ampel und einem tastbaren Bordstein. Die DIN 18040 empfiehlt die Kombination eines 6-cm-Bords für Menschen mit Sehbeeinträchtigungen mit einer Nullabsenkung für RollstuhlfahrerInnen (Doppelbord, s. Abbildung auf nachfolgender Seite). Wo dies nicht möglich ist, gilt ein 3-cm-Bord als Kompromiss zwischen den Anforderungen von Menschen im Rollstuhl und Menschen mit Sehbeeinträchtigungen. Erfahrungsberichte Betroffener weisen allerdings darauf hin, dass auch ein 3-cm-Bord mit dem Rollstuhl bei fehlender Kraft schwer und nur rückwärts zu überwinden ist, wenn sich die kleinen Vorderäder verkanten. Lichtsignalanlagen sollten ergänzend mit akustischen Signalen ausgestattet sein (Zwei-Sinne-Prinzip).
- Ausreichend lange Querungszeiten bei lichtzeichengeregelten Querungsanlagen berücksichtigen



Abb. 55: Fachgerecht angelegte Bodenindikatoren in der Augsburger Straße in Füssen

Quelle: Kling Consult



Abb. 56: Fachgerecht angelegtes Blindenleitsystem in Eberswalde

Quelle: Stadt Eberswalde

8.9.3 Aufenthaltsqualität

- Freistellen und Freihalten der Gehbänder
- Kommunikation und Abstimmung von Sondernutzungen im öffentlichen Raum unter Gesichtspunkten der Barrierefreiheit und unter Beibehaltung der Attraktivität für die Gewerbetreibenden
- Vermeidung von Zielkonflikten mit anderen Nutzungen wie parkenden Autos, Fahrradverkehr, Außengastronomie, Bepflanzungen, Aufstellern
- Möglichkeit der Unterteilung langer Wegstrecken durch Pausen (Zielvorstellung: Ruhebänke mit Rückenlehne ca. alle 200 m);
- Bereitstellung einer ausreichenden Zahl an Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum

8.9.4 Behinderten-Pkw-Stellplätze

- Ausreichende Anzahl (3% aller Parkstände) am Standort.
- Ebene, rutschfeste Oberfläche, geringe Fugenbreite auch auf den Zuwegungen.
- Mindestbreite von 3,50 m im Einzelparkstand, bzw. 6,00 m im Doppelparkstand. Die Länge beträgt 5,00 und 7,50 m.

8.9.5 Erreichbarkeit der Eingänge

- stufen- und schwellenlose Zugänglichkeit des Haupteingangs mit ebener Bewegungsfläche (mind. 1,50 m x 1,50 m) vor der Eingangstür
- Gebäudeeingangstür sollte automatisch zu öffnen und zu schließen sein
- Gebäudeeingangstür sollte keine Türschwellen haben

- lichte Durchgangsbreite sollte mindestens 90 cm betragen
- Anforderungen an Rampen: Die Neigung sollte max. 6 % sein. Die nutzbare Laufbreite sollte mind. 120 cm sein. Die Lauflänge sollte max. 6 m betragen (oder mit Zwischenpodesten ausgestattet sein). Ohne seitliche Wandbegrenzung sollte ein Radabweiser vorhanden sein.

8.10 Maßnahmen - Fazit

Grundsätzlich ist anzumerken, dass eine 100%ige Barrierefreiheit aufgrund vorhandener Baustrukturen und konkurrierender Nutzungen sowie Ansprüche in der Regel nicht zu realisieren ist. Das Thema Barrierefreiheit ist jedoch, vor allem im Hinblick auf die demografische Entwicklung der Bevölkerung, ein in den Alltag und die Planung zu integrierender Belang, der zunehmend als Standortfaktor an Bedeutung gewinnt. Oft ist das Bewusstsein der Öffentlichkeit für die unterschiedlichen Anforderungen an eine Barrierefreiheit erst noch zu entwickeln und zu fördern, weshalb die Stadt Füssen vorliegenden Themenschwerpunkt in das ISEK integriert hat. Konkret werden für den Untersuchungsraum die im nachstehenden Plan aufgezeigten Maßnahmen angeregt, wobei die Herstellung barrierefreier Zugänge zu den Geschäften in den Privatbereich der jeweiligen Eigentümer/Pächter fehlt. Diesbezüglich kann seitens der Stadt keine direkte Einflussnahme auf eine Realisierung genommen werden. Jedoch kann durch die Thematisierung der Barrierefreiheit der Stellenwert u.a. als ökonomischer Standortfaktor hervorgehoben werden und durch einen Dialog mit den Betroffenen nach Lösungsmöglichkeiten gesucht werden. Realistisch ist von einer sukzessiven Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen auszugehen, so dass z. B. im Zuge von ohnehin anstehenden Maßnahmen

bestehende Barrieren abgebaut werden (z. B. Theresienbrücke).



Abb. 57: Rampe nach DIN-Norm in Eberswalde

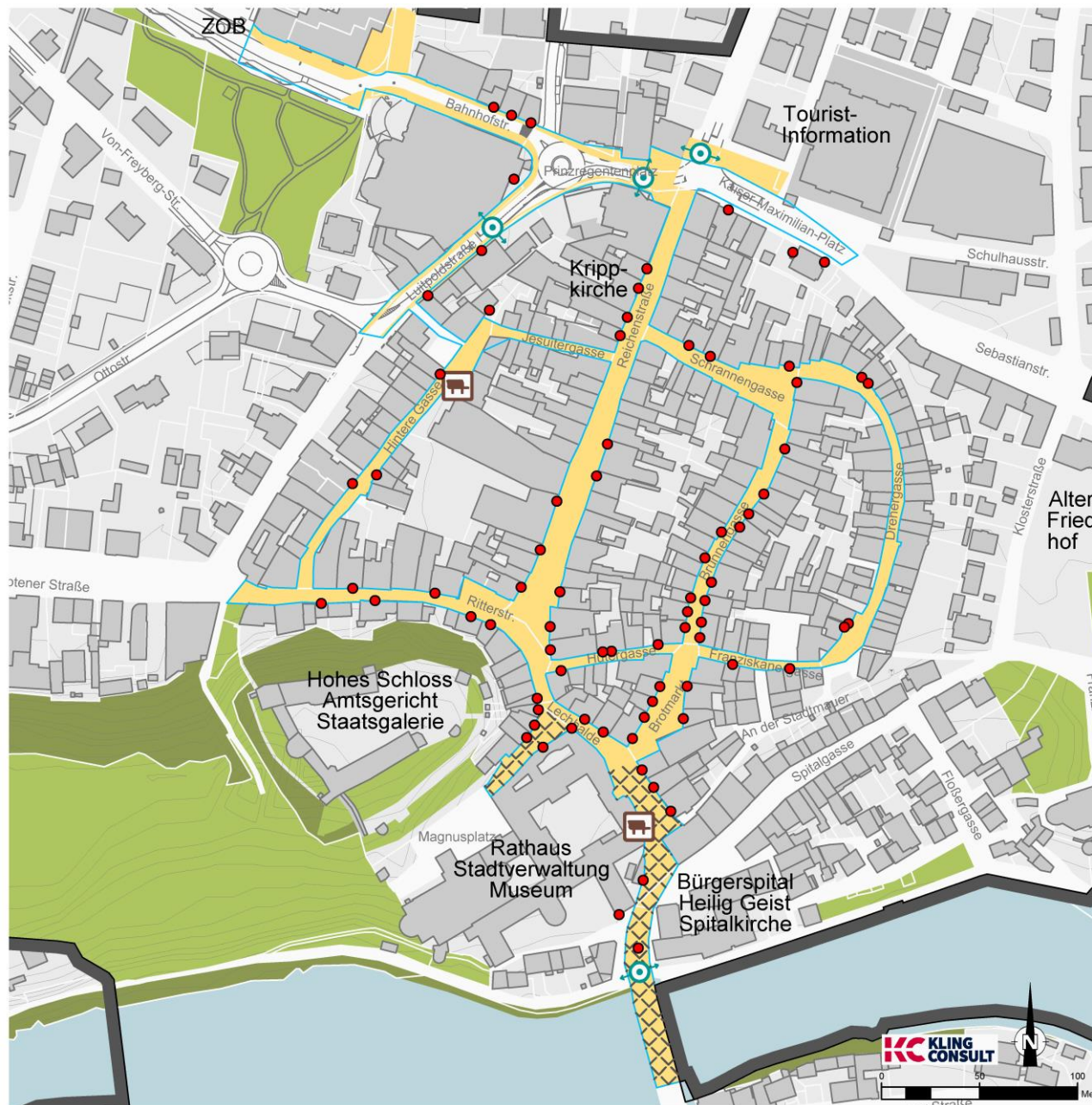
Quelle: Stadt Eberswalde



Abb. 58: Barrierefreier Zugang zum Bürgerbüro in Füssen

Quelle: Stadt Füssen

Schwerpunkt im Untersuchungsraum ist die Realisierung eines rutschsicheren, möglichst ebenen Straßenbelags mit geringem Fugenanteil, der leicht und erschütterungsarm befahrbar ist. In diesem Zug ist die Installation taktiler und möglichst optischer Leitsysteme anzuregen, wodurch das Erfordernis von Gehbändern entfällt. Auf diese Weise werden zudem die bestehenden Konflikte zu schmaler und zugestellter Gehbänder aufgehoben. In diesen Kontext fällt auch die Ausstattung vor allem bedeutender Querungen im Untersuchungsraum entsprechend der barrierefreien Anforderungen. Die bereits im Untersuchungsraum vorhandene Ausstattung mit Sitzmöblierungen ist punktuell zu ergänzen. Höhengleiche Ausgestaltungen (Zugänglichkeit Theresienbrücke, Bordsteine) sind in den hoch frequentierten untersuchten Straßenräumen bei laufenden und zukünftigen Planungen prinzipiell zu berücksichtigen.



ISEK Füssen

Barrierefreiheit - Maßnahmen

-  Untersuchungsraum Innere Kernstadt
-  Untersuchungsraum Typ D 2:
ISEK-Fachthematischer
Untersuchungsraum - Barrierefreiheit
-  Rutschesicheres und möglichst ebenes
Material mit geringem Fugenanteil, leicht
und erschütterungsarm befahrbar;
Installation taktiler Leitsysteme; keine
Erfordernis von Gehbahnen; dadurch
Reduzierung Konfliktpotential
Gehbahnen - Außengastronomie,
Werbeschilder, Möblierung
-  Behindertengerechter Ausbau
Straßenraum
-  Installation zusätzlicher
Sitzgelegenheiten
-  Herstellung barrierefreier Zugang
(überwiegend Geschäftsbereiche)
-  Herstellung Querungsstelle barrierefrei
mit Leitsystem

Planstand August 2019

Abb. 59: Maßnahmen „Barrierefreiheit“

9 Ziele und Maßnahmen

9.1 Leitlinien, Ziele und Handlungsfelder

Die kommunale Zielbestimmung soll die Stadt Füßen in die Lage versetzen, zielgerichtet zu handeln und ihre Interessen gegenüber Grundstückseigentümern, Gewerbetreibenden und sonstige Interessenten vertreten zu können. Die **übergeordneten Leitlinien und Ziele** sollen den ISEK-Prozess über einen Zeitraum von ca. 15 Jahren steuern. Auch bei sich verändernden Rahmenbedingungen sollen die Entwicklungsziele und Leitlinien in der weiteren Stadtentwicklung konsequent weiterverfolgt werden. Die Leitlinien, Ziele und Handlungsfelder basieren auf den fachlichen Analysen und den Beteiligungsveranstaltungen. Zudem wurden die wesentlichen **Ziele bisheriger Planungsverfahren**, vor allem aus den vorliegenden Vorbereitenden Untersuchungen bzw. Rahmenplanungen für die Sanierungen analysiert. Im Einzelnen ist daraus abzuleiten, dass Zielvorgaben in unterschiedlicher Dichte für das Plangebiet vorliegen. Es ist davon auszugehen, dass einzelne Ziele, wie beispielsweise die Sicherung und Nachverdichtung der Wohnnutzung im östlichen Teil der Altstadt sowie in Teilen der südlichen Lechvorstadt weiterhin Gültigkeit besitzen, währenddessen andere Ziele, wie z. B. Umbau der Theresienbrücke als reine Fußgängerbrücke nicht mehr weiterverfolgt werden bzw. neue Ziele im Laufe des Planungsprozesses hinzukommen. Aufgabe im ISEK-Prozess ist es daher auch, im Einzelnen zu prüfen, welche Zielsetzungen weiterhin Gültigkeit besitzen, welche Ziele zu verwerfen und welche neu zu entwickeln sind. Zusätzlich zu diesen Zielen vorheriger Planverfahren werden im ISEK die **folgenden Ziele (neu) formuliert**:

Leitlinien und Ziele für die innere Kernstadt

- Erhalt und Weiterentwicklung des historischen Stadtkerns mit seiner traditionellen Nutzungsvielfalt sowie denkmalgeschützter Bausubstanz
- Nutzung der Potenzialflächen (Hanfwerkeareal, Morisse) für stadtbildverträgliche Entwicklung
- Städtebauliche Entwicklung unter dem Gesichtspunkt der Nachhaltigkeit
- Klimaschutzangepasste Stadtplanung
- Familiengerechte Stadtplanung, mehr und bessere Spielangebote
- Der Einzelhandel ist durch städtebauliche Maßnahmen zu fördern, Qualifizierung von Einzelhandel und Kleingewerbe
- Erhalt und Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche (ZVB)
- Förderung eines verträglichen Tourismus, Qualifizierung der touristischen Nutzung, Entzerrung der Besucherströme, Besucherlenkung
- Die Verkehrssituation ist stadtverträglich zu gestalten (Parkraum/Radwege/ÖPNV/Fußgänger)

Leitlinien, Ziele – A1 Altstadt

- Erhalt und Weiterentwicklung des historischen Stadtkerns mit seiner traditionellen Nutzungsvielfalt sowie denkmalgeschützter Bausubstanz
- Optimierung von Straßen, Gehwegen, Durchgängen
- Zusätzlich gelten die Sanierungsziele des Sanierungsgebietes „Altstadt (A1)“ weiterhin; vgl. nachfolgendes Kap. „Aktualisierter Ziele-

und Maßnahmenkatalog bisheriger Planverfahren“

Leitlinien, Ziele – A2 Lechvorstadt

- Erhalt des weitestgehend intakten, historischen Stadtgrundrisses und der Baustruktur durch:
- Weiterentwicklung und städtebauliche Anpassung der Randbereiche
- Fortentwicklung und Reparatur des Stadtbilds; Ergänzung durch einzelne Neubauten
- Im wesentlichen Erhalt der baulichen Substanz durch Instandsetzungs- und Modernisierungsmaßnahmen
- Erhalt und Ergänzung der am „Brückenkopf“ vorhandenen gewerblichen Einzelhandels- und Dienstleistungsnutzung sowie der gastronomischen Einrichtungen
- Verkehrsberuhigung - Reduzierung Straßenverkehrslärmimmissionen
- Optimierung von Straßen, Gehwegen, Querungsbereichen
- Sicherung und Stärkung des Radverkehrs
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum

Leitlinien, Ziele – A3 Hanfwerkeareal*

- Erschließung mit öffentlichen Wegen, Erlebarmachung der Stadtsilhouette (Erhaltung der Brücke für Fußgänger, Wegeführung zu öffentlichem Gehweg entlang des Ufers)
- Umnutzung und Erhalt historischer Gebäude gemäß den Vorgaben des Denkmalschutzes
- Stärkung der Wirtschaftskraft der Stadt durch Schaffung neuer Arbeitsplätze

- Schaffung von Parkplätzen vor der historischen Altstadt
- Schaffung von neuem Wohnraum in Altstadt-nähe
- Stärkung des Grüns im Ufer-/Wasserbereich und der ökologischen Verhältnisse
- Touristische Stärkung durch beispielsweise Erlebnisastronomie, Kultur, etc.
- Gesamtes Stadt-/Ortsbild im Pendant zur Altstadt optisch attraktiveren

** Leitlinien, Ziele gemäß dem Einleitungsbeschluss für die VU Hanfwerkeareal Nov. 2018*

Leitlinien, Ziele – A4 Westliche Innenstadt

- Es gelten die Ziele der VU „Westliche Innenstadt“ (2004) weiterhin; vgl. nachfolgendes Kap. „Aktualisierter Ziele- und Maßnahmenkatalog bisheriger Planverfahren“

Leitlinien, Ziele – B1 Hanfwerkesiedlung

- Es gelten die Ziele der VU „Kernstadt Nord“ (2008) weiterhin; vgl. nachfolgendes Kap. „Aktualisierter Ziele- und Maßnahmenkatalog bisheriger Planverfahren“

Leitlinien, Ziele – B2 Morisseparkplatz

- Schließung Baulücke mit hohem städtebaulichen Entwicklungspotenzial
- Etablierung einer Mischnutzung entlang der Kemptener Straße
- Beibehaltung zentrumsnaher Parkierungsschwerpunkt für Reisebusse und MIV
- Entwicklungsbereich Einzelhandel in Ergänzung zur Altstadt

- Schaffung von neuem Wohnraum in Altstadt-nähe
- Erhalt von Grünstrukturen im rückwärtigen Bereich der Morisse

Leitlinien, Ziele – B3 Innere Kemptener Straße/südliche Luitpoldstraße

- Es gelten die Sanierungsziele des Sanierungsgebietes „Westliche Innenstadt“ (2004) weiterhin

Leitlinien, Ziele – B4 Palestrinaplatz

- Beseitigung von Defiziten in der Verkehrsführung des wichtigen Knotenpunktes
- Erhöhung der Verkehrssicherheit der Fuß-/Radroutenverbindungen gegenüber MIV

Leitlinien, Ziele – C1 Bereich „Bahnhofsareal Von-Freyberg-Park sowie innere Luitpoldstraße bis Kaiser-Maximilian-Platz“

- Qualitative Aufwertung der öffentlichen Räume
- Optimierung der bebauten Grundstücke bzgl. ihrer Nutzungsmöglichkeiten und in ihrem funktionalen Zusammenhang zur Innenstadt
- Erhöhung der Verkehrssicherheit der Fuß-/Radroutenverbindungen gegenüber MIV und ÖPNV
- Miteinander aller Verkehrsteilnehmer verträglich gestalten
- Zusätzlich gelten die Sanierungsziele des Sanierungsgebietes „Altstadt“ weiterhin

Handlungsfelder

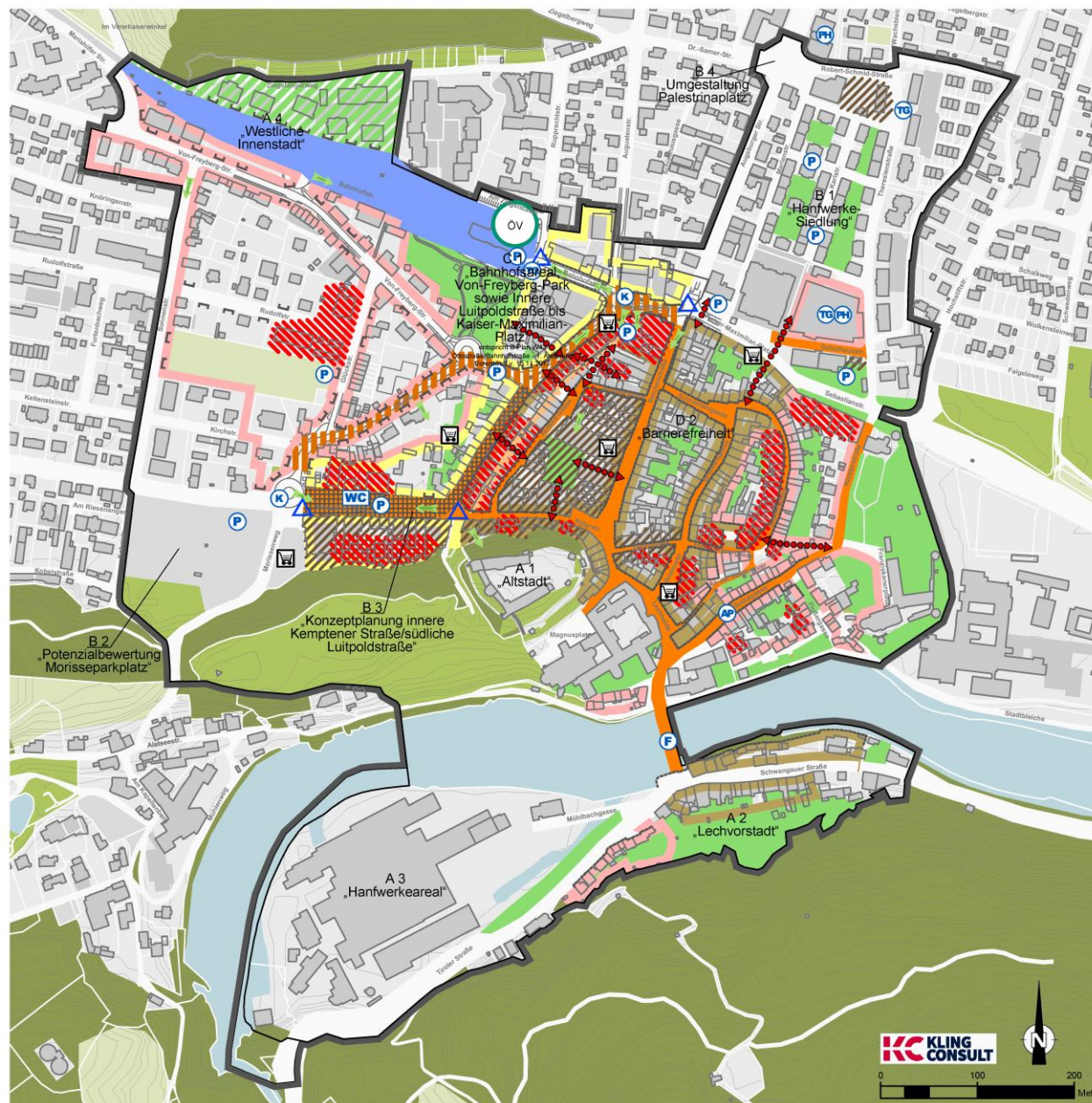
Als Handlungsfelder einer integrierten Entwicklung in Füßen werden nachgenannte überge-

ordnete Handlungsfelder identifiziert. Im Wesentlichen handelt es sich dabei um Handlungsfelder, die bereits in den Planungen/Vorbereitenden Untersuchungen bisheriger Planverfahren enthalten sind. Handlungsfelder bedeutet die Fragestellung: Wo soll etwas passieren? Als typische Handlungsfelder des ISEK haben sich herauskristallisiert:

- Verkehr (Parkraum/Radwege/Fußgänger/ÖPNV)
- Wohnen und Wohnumfeld, Barrierefreiheit
- Tourismus und Freizeit
- Einzelhandel und Gewerbe
- Städtebau, Baukultur und öffentlicher Raum
- Grün- und Freiraum

Diese Handlungsfelder sind für alle Untersuchungsräume gleichermaßen festgelegt worden. **Den sechs Handlungsfeldern sind im Weiteren die Maßnahmen zugeordnet**, so dass eine thematische Gliederung und Übersicht nach immer gleichen Handlungsfeldern entstehen.

Um einen Überblick über die **Ziele der bisherigen „alten VU“ und Sanierungsgebiete** zu erhalten, werden diese in nachfolgenden Karten zusammengefasst; vgl. Karte „Zusammenfassung wesentlicher bisheriger Zielvorstellungen“ und „Umsetzungsstand wesentlicher bisheriger Zielvorstellungen“.



ISEK Füssen

Zusammenfassung wesentlicher bisheriger Zielvorstellungen

Funktion / Nutzung

- Sicherung und Nachverdichtung der Wohnnutzung, z.T. als Mischnutzung
- Entwicklung durchgrünten Wohnen
- Sicherung der Mischnutzung und Förderung des Handels
- Ausbau der Mischnutzung und Verflechtung mit der Altstadt
- Stärkung Einzelhandel

Städtebauliche Gestaltung / Freiräume

- Attraktivitätssteigerung und Betonung Innenstadteingang
- Aufwertung, Schließung baulicher Lücken
- Schwerpunkt Behebung baulicher-gestalterischer Mängel
- Erhalt und Weiterentwicklung Grünbestand einschl. privater Hof- und Grünflächen
- Erhalt und Erlebbarkeit der historischen Altstadtgrenze in westlicher Innenstadt
- Raumbildung durch Bebauung
- Erhalt der Raumkante
- Erhalt Sichtbeziehungen

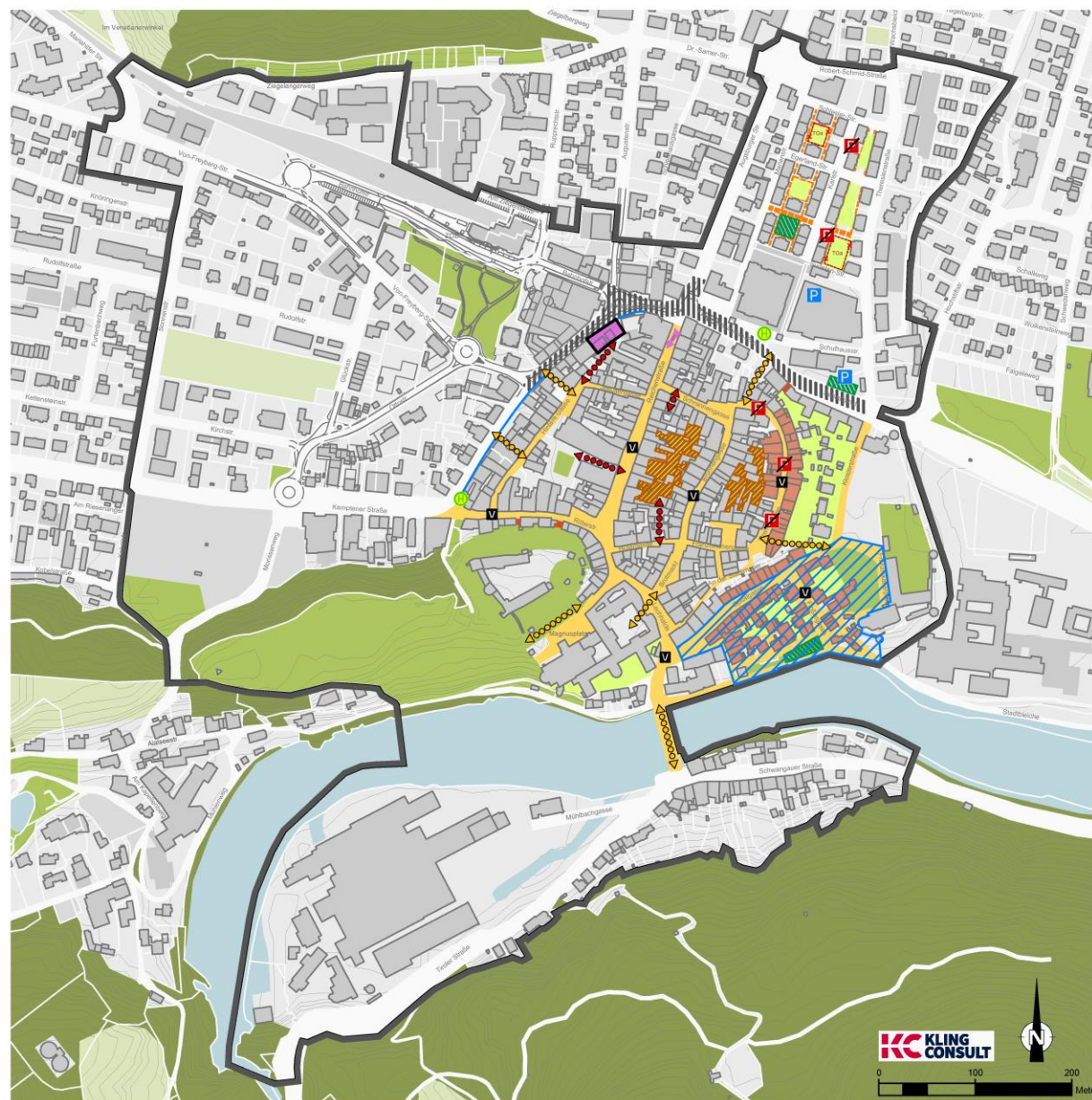
Verkehr / Erschließung

- Schaffung / Erhalt verkehrsberuhigter Zonen
- Reduzierung Verkehrsbelastung
- Aktivierung Bahnhofstraße (Verkehrsknotenpunkt ÖV - IV)
- Schaffung / Erhalt Fußwegeverbindungen / Durchlässe
- Förderung Verkehrssicherheit
- Kreisverkehr
- Ausbau reiner Fußgängerbrücke
- Bereitstellung von Parkplätzen
- Festlegung reines Anwohnerparken
- Tiefgarage / Parkhaus (Schaffung / Erhalt)
- Bereitstellung öffentliches WC

Planstand August 2019



Abb. 60: Bisherige Zielvorstellungen



ISEK Füssen

Umsetzungsstand wesentlicher bisheriger Zielvorstellungen

-  Untersuchungsraum Innere Kernstadt
 -  Untersuchungsraum Typ A: VU-Untersuchungsraum (UR)
 -  Untersuchungsraum Typ B: ISEK-Handlungsraum außerhalb VU
 -  Untersuchungsraum Typ C: ISEK-Übernahmebereiche ISEK-externer Planungen
- Umgesetzte Maßnahmen**
-  öffentliche Grünfläche
 -  private Hof- und Grünfläche
 -  Schwerpunkt Wohnnutzung
 -  Erhalt von Sichtbeziehungen
 -  Schaffung/Erhalt fußläufiger Verbindungen und Durchlässe
 -  Erhalt und Weiterentwicklung quaterstypische innere Erschließung
 -  öffentliche Parkplätze
 -  reines Anwohnerparken
 -  verkehrsberuhigter Bereich/Fußgängerbereich
- Umsetzungsdefizite**
-  fehlende Weiterentwicklung Grünbestand
 -  störende Einbauten im Innenhofbereich
 -  Baulücken
 -  Beseitigung städtebaulicher Missstand
 -  fehlende Durchlässe
 -  Gehweg nicht breit genug
 -  fehlender ÖPNV-Anschluss
 -  hohes Verkehrsaufkommen
 -  ungenügendes Anwohnerparken
 -  Tiefgarage nicht umgesetzt

Planstand August 2019



Abb. 61: Umsetzungsstand bisheriger Zielvorstellungen

9.2 Strukturkonzept/Rahmenkonzept

Mit dem Strukturkonzept/Rahmenkonzept werden die grundsätzlichen zukünftigen Nutzungen im Untersuchungsraum definiert und Funktionen räumlich verortet. Das Strukturkonzept/Rahmenkonzept baut auf den vom Stadtrat festgelegten Schwerpunktzielen der Stadtentwicklung und auf den Szenarien für einzelne Teilräume (wie z. B. Innere Kemptener Straße/südliche Luitpoldstraße) auf. Das Strukturkonzept/Rahmenkonzept stellt die wichtigen strategischen Maßnahmen für eine sukzessive und vor allem langfristige räumliche und funktionale Entwicklung zusammen. Es bildet dabei einen **fachübergreifenden Orientierungsrahmen für eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen**, die im Verlauf der städtebaulichen Erneuerung geplant und umgesetzt werden sollen. Als informelles Konzept besitzt es ein hohes Maß an Flexibilität, dass eine Anpassung an sich verändernde Gegebenheiten im Laufe des Planungsprozesses möglich macht. Das Strukturkonzept/Rahmenkonzept stellt eine Art „Flächennutzungsplan“ für einen begrenzten Teilraum dar. Es wird die Frage beantwortet: Wie soll das I-SEK-Untersuchungsgebiet in naher Zukunft aussehen?

Folgende Entwicklungsziele und Nutzungen werden definiert (vgl. nachfolgende Abbildung):

Die prägenden Grünflächen in der Stadt sind zu erhalten und weiterzuentwickeln. Es wird zudem das Ziel verfolgt, die künftige Nutzung des Lechufers durch eine bessere Zugänglichkeit und Erlebbarkeit zu stärken. Die Ausblicke auf das Stadtpanorama sollen erhalten und weiterentwickelt werden. Die Fuß- und Radwegverbindungen in der Altstadt und angrenzender Bereiche sollen erhalten werden und zur besseren Erreichbarkeit der Altstadt ausgeweitet werden. Der Bahnhof als „Mobilitätsdrehscheibe/ZOB“ soll

kontinuierlich weiterentwickelt werden. Die Morisse soll entsprechend der Entwicklungsszenarien multifunktional mit Büro- und Geschäftsgebäuden sowie Wohnnutzungen einer Folgenutzung zugeführt werden. Dabei ist insbesondere der Parkierungsschwerpunkt zur Altstadt zu berücksichtigen sowie die frequenzbringenden Einzelhandelsnutzungen im Bereich der Inneren Kemptener Straße. Die Altstadt als historischer Stadtkern ist entsprechend der geltenden Sanierungsziele weiterhin aufzuwerten. Die Westliche Innenstadt und der Bereich der Hanfwerkesiedlung sowie der Bereich östlich der Theresienstraße sind als Schwerpunkt Wohnen vorgesehen. Die Lechvorstadt ist mit ihrer gemischten Nutzung zu erhalten und entsprechend der Ergebnisse der Vorbereitenden Untersuchungen als historischer Siedlungsbestand aufzuwerten.

Bereiche, die einer besonderen Platzgestaltung und -aufwertung bedürfen, sind die Innere Kemptener Straße, der Platz an der Theresienbrücke mit Blick auf das Stadtpanorama, der Platz an der Lechhalde, der Magnusplatz (unterhalb des Hohen Schlosses) und der Palestrinaplatz.

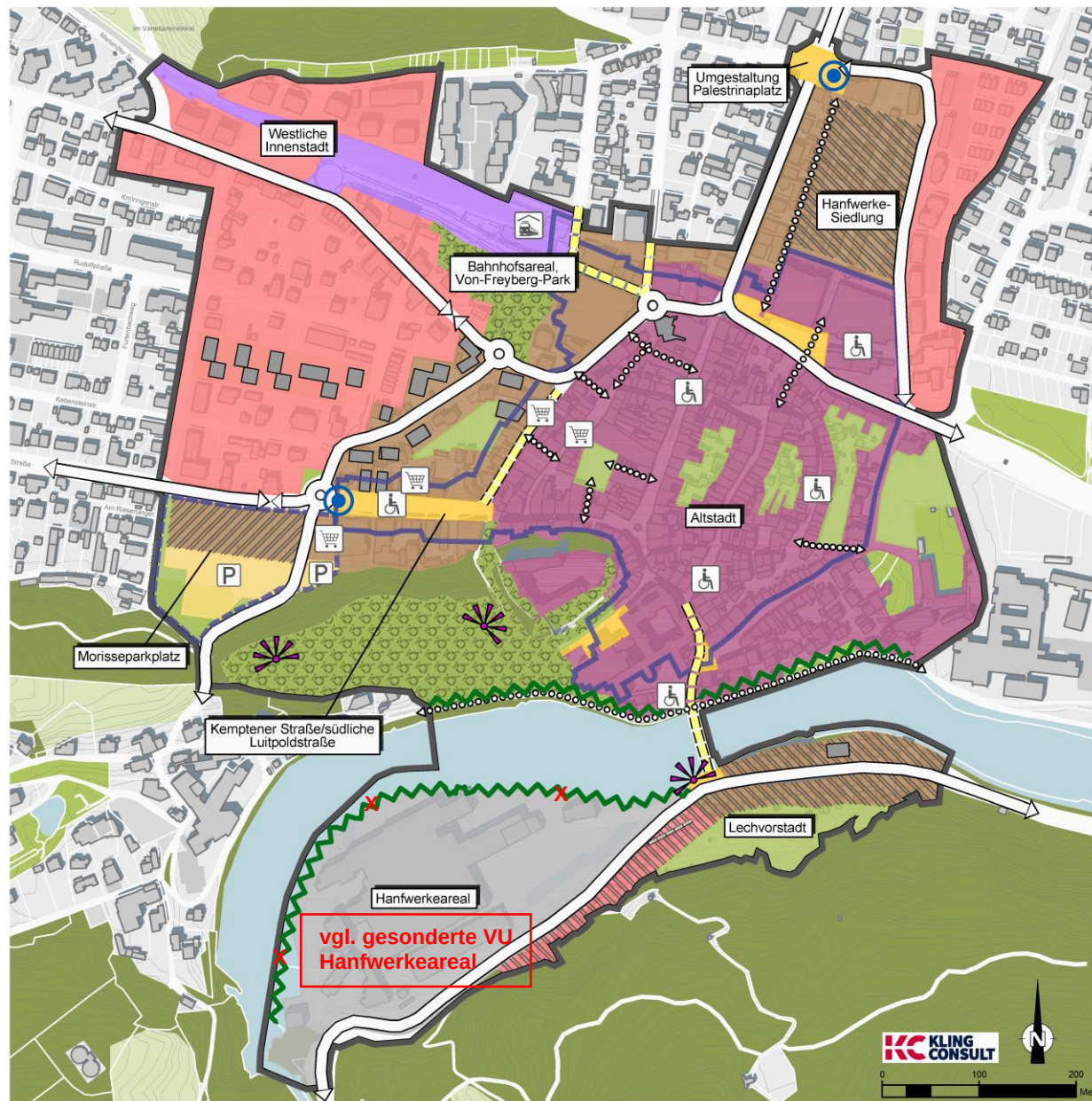
Das Hanfwerkeareal ist vorrangig einer gemischten Nutzung unter Beachtung des Denkmalschutzes zuzuführen. Denkbar sind dabei Wohnnutzungen, Gewerbenutzungen und Kulturschwerpunkte.

Für einzelne Teilflächen sind Neubebauungen vorgesehen: „Guggemos-Wiesen“ Bereich Rudolfstraße, der Straßenraum in der Ottostraße, die südliche Erweiterung Hotel Sonne sowie die bauliche Entwicklung in der Morisse und Schließung einer Baulücke in der Lechvorstadt.

Entsprechend des Einzelhandelsgutachtens ist ein zentraler Versorgungsbereich (ZVB) mit einem möglichen Entwicklungsbereich des ZVB in

der Morisse vorgesehen. Generell ist der Einzelhandel in der Innenstadt aufzuwerten.

Entsprechend dem Fachbeitrag „Barrierefreiheit“ ist die Barrierefreiheit und damit eine Erleichterung der Zugangsmöglichkeiten für Menschen mit Behinderung bzw. mit eingeschränkter Mobilität in der Altstadt, in der Lechvorstadt und am Lech zu ermöglichen.



ISEK Füssen

Strukturkonzept

-  Untersuchungsraum Innere Kernstadt
- Natur und Freiraum**
 -  Grünflächen in der Stadt
 -  Erlebbarkeit Lechufer: Wege/Grün/Freizeit
 -  Ausblick auf Stadtpanorama
 -  Lech
 -  Aufwertung öffentliche Grünflächen
- Erschließung**
 -  Überörtliche Erschließung/wichtige Hauptverbindungsstraße
 -  Fuß-/Radwegeverbindung
 -  Verkehrsknotenpunkt Innenstadt
 -  Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof/ZOB
 -  Parkierungsschwerpunkt Morisse: PKW/Bus
 -  Aufwertung/Neuordnung Straßenraum: fließender und ruhender Verkehr
- Stadttraum**
 -  Aufwertung historischer Stadtkern (Altstadt)
 -  Schwerpunkt Wohnen
 -  Schwerpunkt Mischnutzung
 -  Platzgestaltung
 -  Vorrangige Entwicklungsfläche Hanfwerkeareal: Wohnen/Gewerbe/Kultur/Denkmalschutz
 -  Neubebauung
 -  Vorrangige Entwicklungsfläche Mischnutzung
 -  Aufwertung historischer Siedlungsbestand
 -  Aufwertung Innenstadtzugang
 -  Neubau Mauer
- Sonstiges**
 -  Zentraler Versorgungsbereich (ZVB)
 -  Entwicklungsbereich (ZVB)
 -  Barrierefreiheit Altstadt
 -  Aufwertung Einzelhandel

Planstand August 2019



Abb. 62: Strukturkonzept/Rahmenkonzept

9.3 Szenarien

Im ISEK werden „Szenarien“ für den Bereich Morisse, Innere Kemptener Straße/Luitpoldstraße und Palestrinaplatz entwickelt. Für jeden Teilbereich wird eine Alternative aufgezeigt (bis auf die Innere Kemptener Straße/Luitpoldstraße), um möglichst keine Detaildiskussion, die zum jetzigen Zeitpunkt verfrüht wären, zu initiieren. Die Szenarien sind lediglich Konzepte, die die im ISEK formulierten Zielvorstellungen und Maßnahmen zusammenfassen ohne verbindliche Darstellung im Sinne einer Objektplanung. Die Konzepte stellen die Grundlage für die spätere Objektplanung, ggf. Wettbewerbe, Detailplanungen dar und werden daher in weitgehend abstrahierter Darstellung ohne Detailaussagen erarbeitet.

Die Szenarien in der Morisse zeigen zwei Möglichkeiten auf, wie eine zukünftige Entwicklung in der Morisse aussehen könnte. Beide Szenarien gehen von einer gemischten Nutzung aus. Sie unterscheiden sich jedoch in der baulichen Ausgestaltung entlang der Kemptener Straße, bei der Anordnung der Parkplätze für Reisebusse sowie bei der Gestaltung des Grünraumes nach Süden.

Für die Innere Kemptener Straße/Luitpoldstraße wurde ein Szenario entwickelt, welches in Zukunft, je nach Ergebnissen aus den weitergehenden Objektplanungen, unterschiedlich ausgestaltet werden kann. Das Szenario sieht vor, eine Mischverkehrsfläche zur Stärkung des Fuß-/Radverkehrs mit einer attraktiven Gestaltung der Vorzonen für den Einzelhandel und der Gastronomie zu schaffen. Im Ergebnis soll hier ein neuer Stadteingang als zusammenhängende Platzfläche mit entsprechender Aufwertung des Straßenraumes geschaffen werden. Die Luitpoldstraße soll ebenfalls als Mischverkehrsfläche

verkehrsberuhigt als Einbahnstraße ausgestaltet werden.

Die Szenarien beim Palestrinaplatz beziehen sich auf die Diskussion aus bisherigen Verkehrslösungen, einmal eine Kreisverkehrslösung, die jedoch von den Fachbehörden abgelehnt wird und einen bestandsorientierten Ausbau des Palestrinaplatzes mit einer Lichtsignalanlage.

Szenario 1 - Morisse

Nutzung:

Einzelhandel,
Gewerbe, Parken,
Wohnen

Bebauung:

Multifunktionale
Büro- und
Geschäftsgebäude
sowie
Wohngebäude;
2-3 Geschosse in
aufgelockerter
Bauweise

Parken:

unterirdisch in
TGa (PKW),
oberirdisch für
PKW und
Reisebusse

Grün:

Grünraum nach
Süden erhalten
und
weiterentwickeln



Abb. 63: Szenario 1 – Morisse

Szenario 2 - Morisse

Nutzung:

Einzelhandel,
Gewerbe, Parken,
Wohnen

Bebauung:

Multifunktionale
Büro- und
Geschäftsgebäude
mit
Wohnnutzung;
2-3 Geschosse in
kompakter
Bauweise

Parken:

unterirdisch in
TGa (PKW),
oberirdisch für
PKW und
Reisebusse

Grün:

Grünraum nach
Süden erhalten
und
weiterentwickeln



Abb. 64: Szenario 2 – Morisse

Szenario - Innere Kemptener Straße / Luitpoldstraße

Funktion:

Mischverkehrsfläche (Stärkung Fuß-/Radverkehr), Wochenmarkt auf Platz, Vorzonen Einzelhandel/ Gastronomie multifunktional nutzbar, Aufwertung B-Lagen Nordseite, Parken auf ausgewiesenen Flächen, barrierefrei und beispielbar

Gestaltung:

Neugestaltung Stadteingang als zusammenhängende Platzfläche, einheitlicher, ebener Belag, Höhenversatz Platz mit Sitzelementen, Einzelbäume mittig



Abb. 65: Szenario – Innere Kemptener Straße

Szenario 1 - Palestrinaplatz

Kreisverkehrs- lösung:

Kreisverkehrs-
lösung D= 35 m
(Quelle: PG Kölz
2011),
Querungsbedarf
Fußgänger/
Radfahrer durch
Mittelinseln/
Querungshilfen
berücksichtigt,
Platzbedarf
aufgrund Best
Western Hotel
prüfen,
hierarchische
Ausbildung der
Haupt- und
Seitenäste
entsprechend
ihrer Bedeutung,
ggf. Verzicht auf
Querungshilfe in
untergeordneten
Ästen
Dr.-Samer-Straße/
Dr.-Schmid-Straße,
Schaffung einer
Platzfläche am
Eingang
Marienstraße



Abb. 66: Szenario 1 – Palestrinaplatz

Szenario 2 - Palestrinaplatz

Verkehrsplatz- lösung:

Lichtsignalge-
regelter Knoten
(LSA-Knoten) mit
Lenkungsfunktion
als bestands-
orientierter
Ausbau (Quelle:
PG Kölz 2018),
Abhängigkeit der
Knotenpunkt-
gestaltung von der
Einbahnregelung
in der
Theresienstraße,
Schaffung
attraktiver
Platzflächen in
den nördlichen
und südlichen
Randflächen

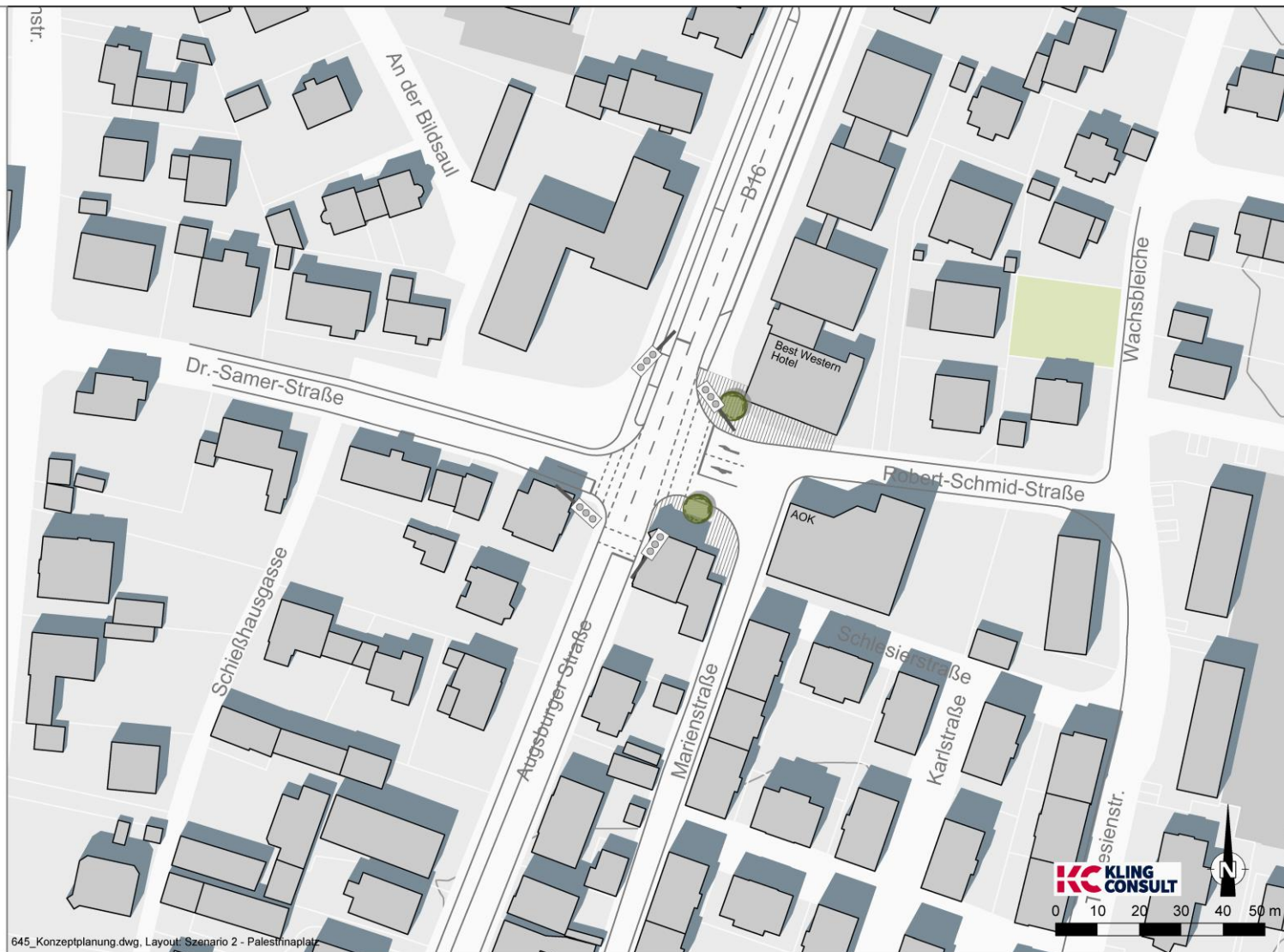


Abb. 67: Szenario 2 – Palestrinaplatz

9.4 Maßnahmen (neu)

Auf Grundlage des Strukturkonzeptes/Rahmenkonzeptes werden die planerischen Aussagen nun mit Maßnahmen hinterlegt (in einer ersten Stufe übergeordnete Maßnahmen, in einer zweiten Stufe konkretere/nachgeordnete Maßnahmen). Eine Kosten- und Finanzierungsübersicht und Empfehlungen zum Einsatz des besonderen Städtebaurechts ergeben, abschließend Hinweise für ein umsetzungsorientiertes ISEK. Die voraussichtliche Umsetzung der Maßnahmen erfolgt durch einen öffentlichen Träger (i. d. R. die Stadt Füssen) oder einen privaten Kostenträger. Das ISEK und die darin entwickelten Maßnahmen beruhen auf einem integrativen Ansatz, der verschiedene Quellen auswertet. Dabei wurden Maßnahmen aus folgenden Quellen generiert:

- Maßnahmen aus dem ISEK Planungsprozess
- Maßnahmen aus Städtebaulichem Konzept Füssen, Dr. H.-M. Beyer, Juni 2019
- Maßnahmen aus Expertenrunde Barrierefreiheit, Juli 2018
- Maßnahmen aus Bürgergespräch/-info Lechvorstadt, Juli 2018
- Maßnahmen von Füssen Forum II (Tourismus, Marketing, Werbegemeinschaft) in Zusammenarbeit mit IHK, Hochschule Kempten und Uni Augsburg
- Maßnahmen aus Verkehr: Parkraumkonzept, MIV, ÖPNV, Fußgänger, Radroutenkonzept (Entwurf): Planungsgruppe Kölz, April 2018 und überfraktioneller Arbeitskreis Radverkehr, Juni 2018
- Maßnahmen aus Einzelhandelsgutachten (Entwurf): Markt und Standort, April 2018
- Maßnahmen von Bürgern/Anliegern

- Maßnahmen aus B-Plan „W 43“ PG Kölz, Juni 2018

9.4.1 Übergeordnete Maßnahmen

Hinweise zur Maßnahmenbezeichnung

Der Maßnahmenkatalog gliedert sich in übergeordnete Maßnahmen und weiter in nachgeordnete Maßnahmen. Jeder Maßnahme ist eine Kennzeichnung mit Buchstaben und Zahlen zugeordnet die sich wie ein „roter Faden“ durch das ISEK zieht.

Alle übergeordneten Maßnahmen sind nach folgendem Beispiel gekennzeichnet:

A1-1 Verkehrsoptimierung öffentlicher Parkplätze in innenstadtnahen Lagen“

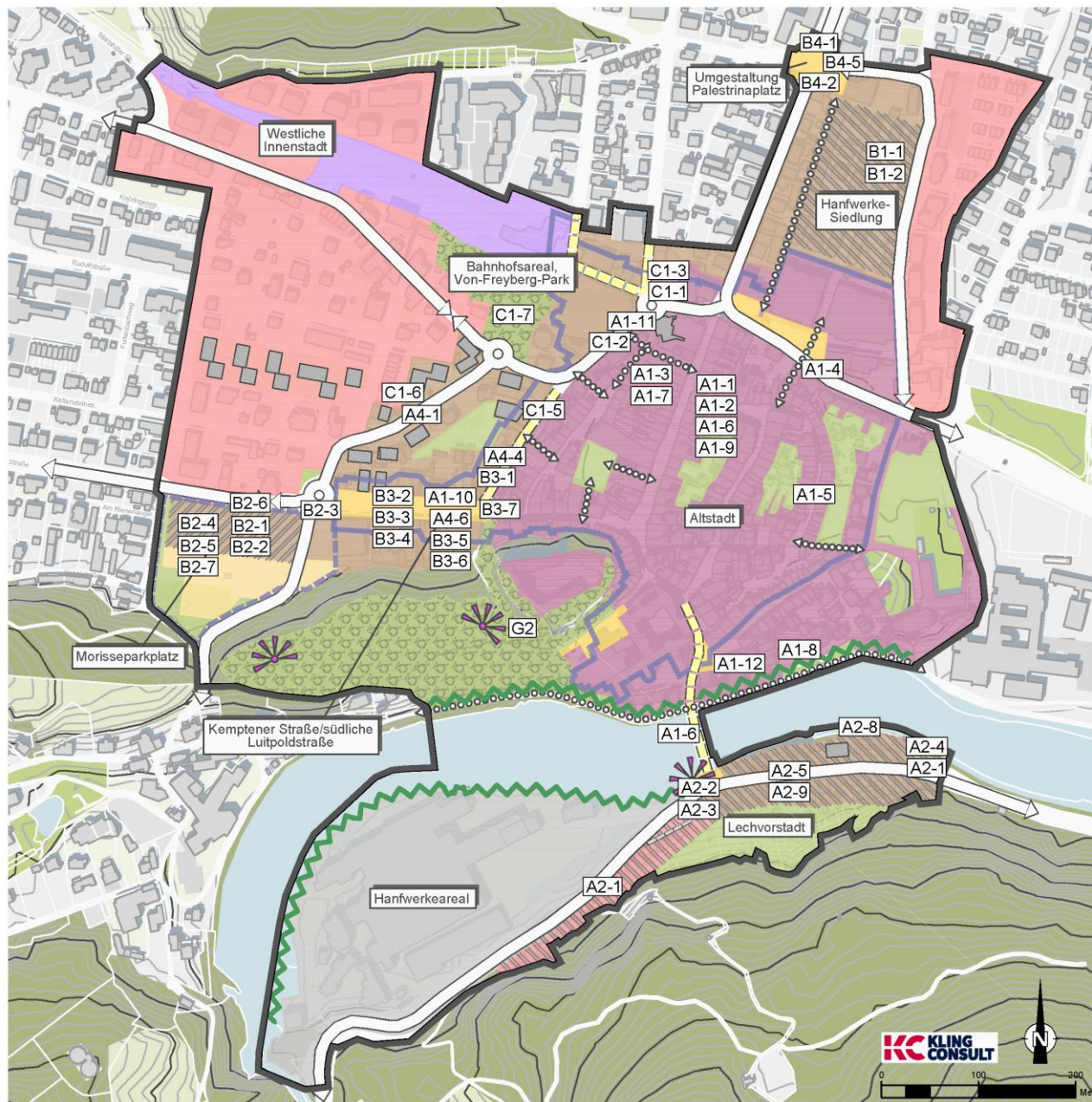
Der Buchstabe bezeichnet den Ort, in dem Fall die Altstadt (A1). Die erste Zahl bedeutet die erste übergeordnete Maßnahme, in dem Fall die erste übergeordnete Maßnahme in der Altstadt („Verkehrsoptimierung öffentlicher Parkplätze in innenstadtnahen Lagen“).

Im Weiteren gibt es **A-Maßnahmen**. Darunter fallen die übergeordneten Maßnahmen in der Altstadt (A1), in der Lechvorstadt (A2), im Hanfwerkeareal (A3) und in der Westlichen Innenstadt (A4).

Im Weiteren gibt es **B-Maßnahmen**. Darunter fallen die übergeordneten Maßnahmen in der Hanfwerkesiedlung (B1), dem Morisseparkplatz (B2), in der Inneren Kemptener Straße/Südliche Luitpoldstraße (B3) und am Palestrinaplatz (B4).

Im Weiteren gibt es **C-Maßnahmen**. Darunter fallen die übergeordneten Maßnahmen im Be-

reich Bahnhofsareal, Von-Freyberg-Park sowie Innere Luitpoldstraße bis Kaiser-Maximilian-Platz (C1) und die **G-Maßnahmen** im Bereich außerhalb der Inneren Kernstadt als übergeordnete Maßnahmen im „Gesamtraum Kernstadt“.



ISEK Füssen



Übergeordnete Maßnahmen

A

A1 Altstadt

- A1-1 Verkehrsoptimierung öffentlicher Parkplätze
- A1-2 Verkehrsoptimierung von Fahrradabstellplätzen und Radverkehr
- A1-3 Zentrale Wegeverbindungen verbessern und neuschaffen
- A1-4 Verkehrsorganisatorische Maßnahmen
- A1-5 Erhaltung/Förderung der Innenstadt als Wohnquartier
- A1-6 Optimierung Barrierefreiheit
- A1-7 Verteilung Besucherströme
- A1-8 Attraktionen für Tourismus/Freizeit
- A1-9 Optimierung Einzelhandel - objektbezogen
- A1-10 Optimierung Einzelhandel - strukturverbessernd
- A1-11 Gestaltung öffentlicher Räume
- A1-12 Optimierung Erholungs- und Erlebnisraum „Lech“

A2 Lechvorstadt

- A2-1 Verkehrsoptimierung Tiroler-/Schwangauer Straße
- A2-2 Umgestaltung von Platzflächen
- A2-3 Umgestaltung Straßenraum
- A2-4 Verkehrsorganisatorische Maßnahmen
- A2-5 Behindertengerechte Straßenraumgestaltung
- A2-8 Wiederherstellung des historischen Stadtgrundrisses
- A2-9 Beseitigung baulicher Mängel an Gebäuden
- A2-10 Verbesserung Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum

A3 Hanfwerkeareal - Keine Maßnahmen

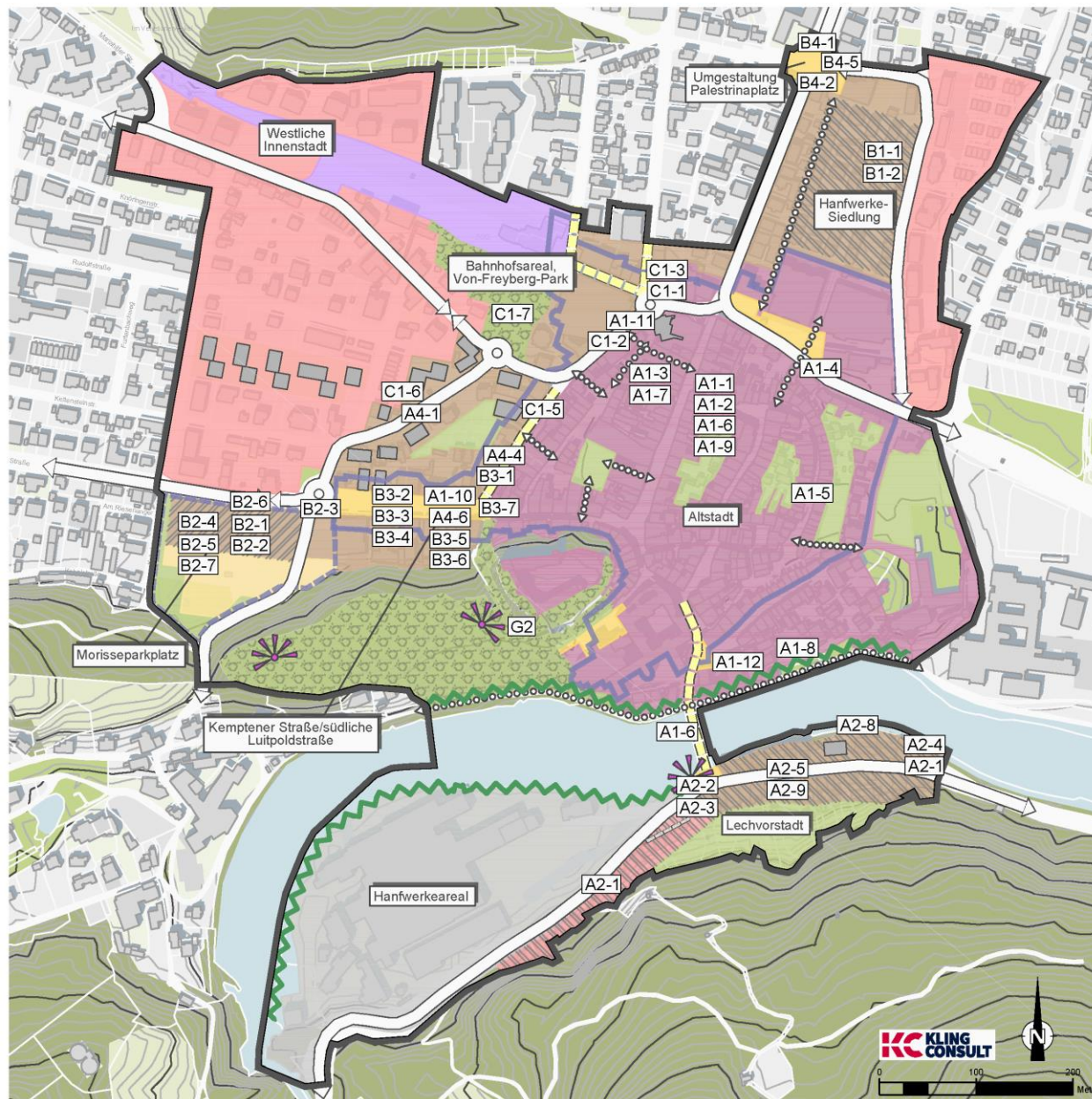
A4 Westliche Innenstadt

- A4-1 Verkehrsorganisatorische Maßnahmen
- A4-4 Optimierung Einzelhandel - objektbezogen
- A4-6 Verbesserung Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum

Planstand August 2019



Abb. 68: A-Maßnahmen



ISEK Füssen

Übergeordnete Maßnahmen

B

B 1 Hanfwerkesiedlung

- B1-1 Umgestaltung Straßenraum
- B1-2 Verkehrsoptimierung öffentlicher Parkplätze

B 2 Moriseparkplatz

- B2-1 Optimierung Parkraumangebot
- B2-2 Optimierung Barrierefreiheit
- B2-3 Verbesserung touristische Infrastruktur
- B2-4 Optimierung Einzelhandel - strukturverbessernd
- B2-5 Schließung von Baulücke
- B2-6 Umgestaltung Straßenraum
- B2-7 Erhalt von Grünstrukturen

B 3 Innere Kemptener Straße/südliche Luitpoldstraße

- B3-1 Umgestaltung von Platzflächen
- B3-2 Verkehrsorganisatorische Maßnahmen
- B3-3 Optimierung Barrierefreiheit
- B3-4 Verteilung Besucherströme, Vernetzung Stadträume
- B3-5 Optimierung Einzelhandel - strukturverbessernd
- B3-6 Umgestaltung von Platzflächen
- B3-7 Verbesserung Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum

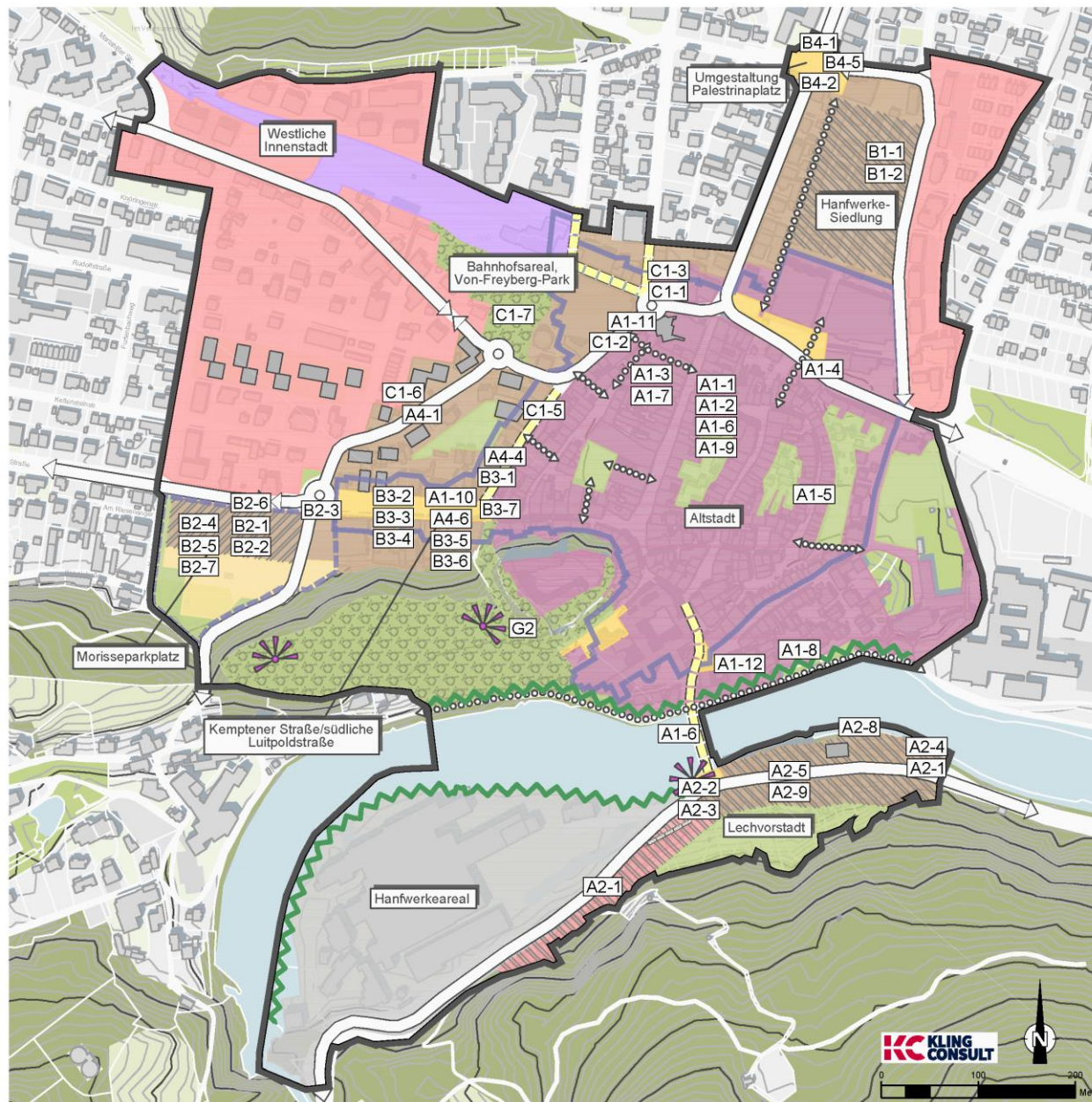
B 4 Paestrinaplatz

- B4-1 Verkehrsoptimierung und Umgestaltung Straßenraum
- B4-2 Optimierung Barrierefreiheit
- B4-5 Schaffung öffentlich nutzbare Räume

Planstand August 2019



Abb. 69: B-Maßnahmen



ISEK Füssen



Übergeordnete Maßnahmen

C/G

C 1 Bereich „Bahnhofsareal, Von-Freyberg-Park sowie innere Luitpoldstraße bis Kaiser-Maximilian-Platz“

- C1-1 Verkehrsoptimierung und Umgestaltung Straßenraum
- C1-2 Verkehrsoptimierung von Fahrradabstellplätzen und Radverkehr
- C1-3 Optimierung Barrierefreiheit
- C1-5 Optimierung Einzelhandel - strukturverbessernd
- C1-6 Schaffung ruhiger Wohnbereiche - geschlossene Bebauung in der Ottostraße
- C1-7 Verbesserung Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum

G Gesamttraum Kernstadt

- G1 Öffentlicher Parkplätze Festspielhaus
- G2 Verbesserung Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum

Planstand August 2019



Abb. 70: C-/G-Maßnahmen

9.4.2 Nachgeordnete Maßnahmen

Aus den übergeordneten Maßnahmen werden in einer weiteren Detailstufe nachgeordnete Maßnahmen entwickelt.

Der folgende Maßnahmenkatalog fasst alle Einzelmaßnahmen des städtebaulichen Strukturkonzeptes/Rahmenkonzeptes zusammen. Außerdem werden Prioritäten durch Angaben zur zeitlichen Realisierungsstufe definiert.

Hinweise zur Maßnahmenbezeichnung

Alle nachgeordneten Maßnahmen sind nach folgendem Beispiel gekennzeichnet:

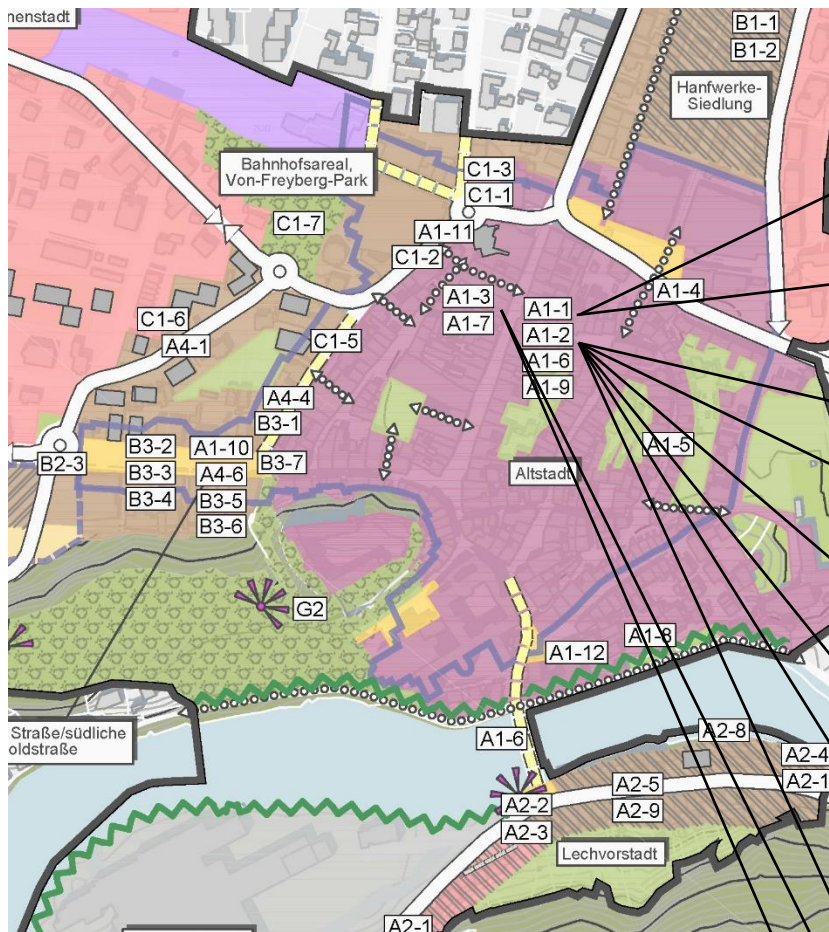
A1-1.1 Erweiterung öffentlicher Parkraum im Zentrum

Der Buchstabe bezeichnet den Ort, in diesem Fall die Altstadt (A1). Die erste Zahl bedeutet die erste übergeordnete Maßnahme („Verkehrsoptimierung öffentlicher Parkplätze in innenstadtnahen Lagen“). Die zweite Zahl bedeutet die erste nachgeordnete Maßnahme („Erweiterung öffentlicher Parkraum im Zentrum“). Nachdem der integrative Ansatz im ISEK-Prozess keine Gewichtung der einzelnen Maßnahmen vornimmt (außer den Aussagen zur Priorität), ergeben sich unter Umständen bei gleichzeitiger Verwirklichung von zwei konfliktreichen Maßnahmen Zielkonflikte. Mögliche Zielkonflikte sind deshalb in nachfolgendem Maßnahmenkatalog bei den jeweiligen Einzelmaßnahmen mit angeführt. Ebenso wird in nachfolgenden Tabellen nach zeitnahen und mittel- bis langfristigen Verwirklichungshorizonten unterschieden.

Die Quellenangabe, aus der die nachgeordneten Maßnahmen stammen, wird mit einer hochge-

stellten Zahl gekennzeichnet und am Ende des Maßnahmenkataloges erklärt.

Maßnahmenkatalog (neu):



Auszug aus nachgeordneten Maßnahmen (A)

Kennzeichnung nachgeordnete Maßnahmen	nachgeordnete Maßnahmen	Möglicher Zielkonflikt; Bemerkungen
A1-1.1	Erweiterung öffentlicher Parkraum im Zentrum ^{*1 *4}	Mehr öffentliche Parkplätze bedeuten weniger Anwohnerparkplätze
A1-1.2	Erweiterung öffentlicher Parkraum bei Klinik Füssen ^{*1 *4}	Beeinträchtigung Stadtsilhouette durch „störende“ bauliche Anlagen wie z. B. bei einem mehrstöckigen Parkhaus
A1-2.1	Radnetz attraktiver gestalten (z. B. durch durchgängige Radwege) ^{*4}	
A1-2.2	Mehr Ladestationen für E-Bikes, mehr Einstellmöglichkeiten für Fahrräder ^{*4*5}	Einschränkung nötiger Bewegungsräume für behinderte/unsichere Menschen
A1-2.3	Erweiterung Angebot für dezentrales Fahrradparken (auch Pedelec, E-Bike), Möglichkeiten im Bereich ZOB beachten! ^{*5}	Einschränkung nötiger Bewegungsräume für behinderte/unsichere Menschen
A1-2.4	Ersatz für fehlendes Radroutenelement Nordseite B 17/Schwangauer Straße am nördlichen Lechufer schaffen ^{*4*5}	Radfahrer vs. ältere Menschen/Erholungssuchende
A1-2.5	Radrouten-Ergänzungselement im Zuge der Glückstraße/Ottostraße/VonFreyberg Straße (West)/ Luitpoldstraße (Nord) in Form von Schutzstreifen/Angebotsstreifen auf der Fahrbahn ^{*5}	Straßenraum zu schmal für MIV+ Radfahrer, Sicherheit fraglich
A1-2.6	Klare Regelungen für Befahrbarkeit der Fußgängerzone durch Fahrradfahrer ^{*5}	
A1-3.1	Direkter Zugang von Bahnhof zur Innenstadt über Passage zu Reichenstraße sowie Luitpoldstraße zu Hintere Gasse ^{*1*4}	
A1-3.2	Zentrale Wegeverbindungen verbessern ^{*6} Anbindung Hintere Gasse an Rexpassage und Anbindung ehem. KSK-TGa an Reichenstraße/Ritterstraße	

Abb. 71: Beispiel Zuordnung der nachgeordneten Maßnahmen zu den übergeordneten Maßnahmen

Untersuchungs-/ Handlungsräume	Handlungsfelder	Kennzeichnung übergeordnete Maßnahmen	übergeordnete Maß- nahmen	Kennzeichnung nachgeordnete Maßnahmen	nachgeordnete Maßnahmen	Möglicher Zielkonflikt; Bemerkungen	Priorität ++ zeitnah + mittel- bis langfristig
A 1 Altstadt	Verkehr (Park- raum/Rad- wege/Fußgänger/ ÖPNV)	A1-1	Verkehrsoptimierung öffentlicher Parkplätze in innenstadtnahen Lagen	A1-1.1	Erweiterung öffentlicher Parkraum im Zentrum ^{*1 *4}	Mehr öffentliche Parkplät- ze bedeuten weniger An- wohnerparkplätze	++
				A1-1.2	Erweiterung öffentlicher Parkraum bei Klinik Füssen ^{*1 *4}	Beeinträchtigung Stadtsil- houette durch „störende“ bauliche Anlagen wie z. B. bei einem mehrstöckigen Parkhaus	+
		A1-2	Verkehrsoptimierung von Fahrradabstell- plätzen und Radver- kehr in innenstadtna- hen Lagen	A1-2.1	Radnetz attraktiver gestalten (z. B. durch durchgängige Radwege) ^{*4}		++
				A1-2.2	Mehr Ladestationen für E-Bikes, mehr Einstellmöglichkeiten für Fahrräder ^{*4*5}	Einschränkung nötiger Bewegungsräume für behinderte/unsichere Menschen	++
				A1-2.3	Erweiterung Angebot für dezentrales Fahrradparken (auch Pedelec, E-Bike), Möglichkeiten im Bereich ZOB beach- ten! ^{*5}	Einschränkung nötiger Bewegungsräume für behinderte/unsichere Menschen	++
				A1-2.4	Ersatz für fehlendes Radroumenelement Nordseite B 17/Schwangauer Straße am nördlichen Lechufer schaffen ^{*4*5}	Radfahrer vs. ältere Men- schen/Erholungssuchende	+
				A1-2.5	Radrouten-Ergänzungselement im Zuge der Glückstraße/Ottostraße/Von- Freyberg-Straße (West)/ Luitpoldstraße (Nord) in Form von Schutzstrei- fen/Angebotsstreifen auf der Fahrbahn ^{*5}	Straßenraum zu schmal für MIV+ Radfahrer, Si- cherheit fraglich	+
				A1-2.6	Klare Regelungen für Befahrbarkeit der Fußgängerzone durch Fahrradfahrer ^{*5}		++
		A1-3	Zentrale Wegeverbin- dungen verbessern, Neuschaffung von Verbindungen	A1-3.1	Direkter Zugang von Bahnhof zur Innen- stadt über Passage zu Reichenstraße sowie Luitpoldstraße zur Hinteren Gas- se ^{*1 *4}		++

Untersuchungs-/ Handlungsräume	Handlungsfelder	Kennzeichnung übergeordnete Maßnahmen	übergeordnete Maß- nahmen	Kennzeichnung nachgeordnete Maßnahmen	nachgeordnete Maßnahmen	Möglicher Zielkonflikt; Bemerkungen	Priorität ++ zeitnah + mittel- bis langfristig
A 1 Altstadt		A1-4	Verkehrsorganisatori- sche Maßnahmen	A1-3.2	Zentrale Wegeverbindungen verbessern* ⁶ Anbindung Hintere Gasse an Rexpassa- ge und Anbindung ehem. KSK-TGa an Reichenstraße/Ritterstraße		+
				A1-4.1	Optimierung Lichtsignaltechnik Kaiser- Maximilian-Platz innerhalb Koordinie- rungsstrecke Hochstiftstr./Blutangerweg* ⁵		++
				A1-4.2	Parkraum organisieren: Zusammenfüh- rung und Vereinheitlichung der 17 ver- schiedenen Bewirtschaftungsformen von Parkplätzen* ⁵		+
	Wohnen und Woh- numfeld, Barriere- freiheit	A1-5	Erhaltung/Förderung der Innenstadt als Wohnquartier	A1-5.1	Schwerpunkt Wohnnutzung in der Dre- hergasse* ⁴		+
		A1-6	Optimierung Barriere- freiheit (gute Oberflä- chen, gute Ausstat- tung, sichere Querun- gen)	A1-6.1	Außenbestuhlung Gastronomie reduzie- ren um mehr Platz für Fußgänger und Behinderte zu schaffen* ⁴	Gastronomie/Einzelhandel vs. Fußgänger/Behinderte	+
				A1-6.2	Mehr öffentliche (behindertengerechte) WC's in der Innenstadt* ⁴		++
				A1-6.3	Umsetzung der bestehenden Altstadtsat- zung die bereits vorsieht, die bestehen- den Gehbänder für behinderte/unsichere Menschen freizuhalten	Gastronomie/Einzelhandel vs. Fußgänger/Behinderte	+
				A1-6.4	Herstellung eines ebenen, fugenarmen und durchgehenden Oberflächenbela- ges* ²		++
				A1-6.5	Herstellung Leitführungen für Sehbehin- derte im Straßenraum, z. B. mit Rippen- platten* ²		++
				A1-6.6	Mehr Ruhebänke vorsehen - ca. alle 200 m* ²		+

Untersuchungs-/ Handlungsräume	Handlungsfelder	Kennzeichnung übergeordnete Maßnahmen	übergeordnete Maß- nahmen	Kennzeichnung nachgeordnete Maßnahmen	nachgeordnete Maßnahmen	Möglicher Zielkonflikt; Bemerkungen	Priorität ++ zeitnah + mittel- bis langfristig
				A1-6.7	Theresienbrücke bei Neubau/Sanierung behindertengerecht ausbauen* ²	Baulich/technische Anforderungen der Ausbauplanung	++
				A1-6.8	In Lechhalde behindertengerechte „Aufstiegsmöglichkeit“ schaffen, evtl. Aufstellen von zusätzlichen Bänken im Steilbereich* ²		++
				A1-6.9	Behindertengerechter Ausbau Gehweg/Übergang in der Luitpoldstraße* ²		++
	Tourismus und Freizeit	A1-7	Verteilung Besucherströme, Vernetzung von Stadträumen	A1-7.1	Schaffung mehrerer Eingangsportale zur Altstadt (Entzerrung der Besucherströme)* ¹		+
				A1-7.2	Entzerrung der Besucherströme durch Hinleiten zum Lech, (über Lechbrücke, Lechhalde)* ⁴	Störung von Wohnbereichen/Ruhezonen, Überfrachtung Lechufer	+
				A1-7.3	Mehr Passage(n) zwischen Brunnengasse und Drehergasse* ⁴	Störung von Wohnbereichen/Ruhezonen, Überfrachtung Lechufer	+
				A1-7.4	Hinterhöfe beleben (Handwerk, Rückzugsräume)* ⁴	Störung von Wohnbereichen/Ruhezonen	+
				A1-7.5	Anbindung Brunnengasse an Reichenstraße	Störung von Wohnbereichen/Ruhezonen	+
		A1-8	Attraktionen für Tourismus/Freizeit	A1-8.1	Themenweg vom Lechfall über Hanfwerkeareal, Floßerviertel bis Bootshafen* ⁴	Störung von Wohnbereichen/Ruhezonen, Überfrachtung Lechufer	+
				A1-8.2	Ansiedlung Gastronomie mit Außenbewirtschaftung in Floßergasse, Belebung Lechufer als Promenade durch Freizeitangebote* ⁴	Störung von Wohnbereichen/Ruhezonen, Überfrachtung Lechufer	+
	Einzelhandel und Gewerbe	A1-9	Optimierung Einzelhandel am Objekt/im	A1-9.1	Erhalt der Bausubstanz (soweit zielführend und/oder imageprägend)* ⁶		+

Untersuchungs-/ Handlungsräume	Handlungsfelder	Kennzeichnung übergeordnete Maßnahmen	übergeordnete Maß- nahmen	Kennzeichnung nachgeordnete Maßnahmen	nachgeordnete Maßnahmen	Möglicher Zielkonflikt; Bemerkungen	Priorität ++ zeitnah + mittel- bis langfristig
A 1 Altstadt		A1-10	direkten Umfeld	A1-9.2	Erhalt und Ausbau der Stadtmöblierung und -beschilderung* ⁶		+
				A1-9.3	Unterstützung bei der Weiterführung der Sanierung einzelner Objekte (Stadtverbesserung im Sinne einer Attraktivitätssteigerung des Einzelhandels)* ⁶		+
			Optimierung Einzelhandel durch strukturverbessernde Maßnahmen	A1-10.1	Erweiterung der Kernstadt zur Ausdehnung des Zentralen Versorgungsbereichs und systematische „Entzerrung“ Besucherströme* ¹		++
				A1-10.2	Mehr Ein- und Anbindung bisheriger B- und C-Lagen (Straßenraumgestaltung Innere Kemptener und Luitpoldstr.)* ¹ * ⁴		++
				A1-10.3	Fußgängerzone ausweiten (bis über Lech, Luitpoldstraße, Ritterstraße), Innenstadterweiterung jedoch nur bei Untertunnelung möglich* ¹	Störung von Wohnbereichen/Ruhezonen	+
				A1-10.4	Wochenmarkt in der Altstadt/Fußgängerzone* ⁴		+
				A1-10.5	Weiterentwicklung innerstädtischer Einzelhandels-Achsen (Achse Morisse – Kemptener Straße – Ritterstraße)* ⁶		++
		A1-11	Gestaltung öffentlicher Räume	A1-11.1	Städtebauliche Neuordnung Baulücke östlich Prinzregentenplatz, südlich Hotel Sonne*	Eigentümerinteressen, wirtschaftliche Rahmenbedingungen	++
				A1-11.2	Stadtmauer sichtbar/erlebbar machen, stärkere Einbindung in Stadtraum* ⁴		++
				A1-11.3	Brunnengasse gestalterisch aufwerten* ⁴		+
	Städtebau, Baukultur und öffentlicher Raum						

Untersuchungs-/ Handlungsräume	Handlungsfelder	Kennzeichnung übergeordnete Maßnahmen	übergeordnete Maß- nahmen	Kennzeichnung nachgeordnete Maßnahmen	nachgeordnete Maßnahmen	Möglicher Zielkonflikt; Bemerkungen	Priorität ++ zeitnah + mittel- bis langfristig
	Grün- und Frei- raum	A1-12	Integration und An- bindung Erholungs- und Erlebnisraum „Lech“	A1-12.1	Ufergestaltung nördliches Lechufer, Neu- schaffung von Stadtgrün*1*6	Störung von Wohnberei- chen/Ruhezonen, Über- frachtung Lechufer	++
				A1-12.2	Grünfläche nördliches Lechufer (Floßer- gasse) als „Ruhewiese“ erhalten, keine Aktionselemente*7	Aktivitätssteige- rung/Touristen vs. Störung von Wohnberei- chen/Ruhezonen	+
	Zusätzlich gilt der aktualisierte Ziele- und Maßnahmenkatalog aus bisherigen Planverfahren gemäß extra Liste						Priorität siehe extra Liste
A 2 Lechvorstadt	Verkehr (Park- raum/Rad- wege/Fußgänger/ ÖPNV)	A2-1	Verkehrsoptimierung Tiroler-/Schwangauer Straße	A2-1.1	Einheitliche Geschwindigkeitsregelungen in der Tiroler- u. Schwangauer Straße*3	Untere Straßenverkehrs- behörde	++
				A2-1.2	Schaffung von mehr Anwohnerparkplät- zen, evtl. ÖPNV-Haltestelle auflösen*3	Verringerung von öffentli- chen Parkplätzen, Ver- schlechterung ÖPNV- Angebot	++
		A2-2	Umgestaltung von Platzflächen	A2-2.1	Entzerrung Radfahrer/Fußgänger am Platz Theresienbrücke*3		++
		A2-3	Umgestaltung Stra- ßenraum	A2-3.1	Gehweg auf Höhe Schiffwirtschaft und gegenüberliegend verbreitern*3	Richtlinien Straßenbau- lastträger (B 17), z. B. Mindestbreite Fahrbahn 6,5 m	++
		A2-4	Verkehrsorganisatori- sche Maßnahmen	A2-4.1	Zusammenführung und Vereinheitlichung der 17 verschiedenen Bewirtschaftungs- formen von Parkplätzen*5		+
				A2-4.2	Fehlendes Radroutenelement Lech- vorstadt (Nordseite Schwangauer Str.) soll auf Lechnordseite verlegt werden, deshalb Bestandteil der Maßnahmen zu Altstadt A1*8		+

Untersuchungs-/ Handlungsräume	Handlungsfelder	Kennzeichnung übergeordnete Maßnahmen	übergeordnete Maß- nahmen	Kennzeichnung nachgeordnete Maßnahmen	nachgeordnete Maßnahmen	Möglicher Zielkonflikt; Bemerkungen	Priorität ++ zeitnah + mittel- bis langfristig
	Wohnen und Wohnumfeld, Barrierefreiheit	A2-5	Behindertengerechte und sichere Straßenraumgestaltung	A2-5.1	ebene Oberflächenbeläge, breitere Gehwege, sichere Querungen* ³		++
	Tourismus und Freizeit	A2-6			keine zusätzlichen Maßnahmen		-
	Einzelhandel und Gewerbe	A2-7			keine zusätzlichen Maßnahmen		-
	Städtebau, Baukultur und öffentlicher Raum	A2-8	Wiederherstellung des historischen Stadtgrundrisses	A2-8.1	angemessene Nachverdichtung in 2-3 geschossiger Bauweise Nordseite Schwangauer Str.*		+
		A2-9	Beseitigung baulicher Mängel an Gebäuden	A2-9.1	Behebung baulicher Mängel schwerpunktmäßig an denkmalgeschützten Gebäuden, private Sanierung unterstützen*		++
				A2-9.2	Sanierung Mauer Tirolerstr.*		++
	Grün- und Freiraum	A2-10	Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum	A2-10.1	Pflanzung von Bäumen im Straßenraum* ³	Bäume vs. zu schmale Gehwege und Verlust von Parkplätzen	+
Zusätzlich gilt der aktualisierte Ziele- und Maßnahmenkatalog aus bisherigen Planverfahren gemäß extra Liste							Priorität siehe extra Liste
A 3 Hanfwerkeareal	Verkehr (Parkraum/Radwege/Fußgänger/ÖPNV)	Konkrete Maßnahmen werden im Zuge der gesonderten VU Hanfwerkeareal erarbeitet.					Priorität noch festzulegen

Untersuchungs-/ Handlungsräume	Handlungsfelder	Kennzeichnung übergeordnete Maßnahmen	übergeordnete Maß- nahmen	Kennzeichnung nachgeordnete Maßnahmen	nachgeordnete Maßnahmen	Möglicher Zielkonflikt; Bemerkungen	Priorität ++ zeitnah + mittel- bis langfristig
	Wohnen und Woh- numfeld, Barriere- freiheit						
	Tourismus und Freizeit						
	Einzelhandel und Gewerbe						
	Städtebau, Baukul- tur und öffentlicher Raum						
	Zusätzlich gilt der aktualisierte Ziele- und Maßnahmenkatalog aus bisherigen Planverfahren gemäß extra Liste						Priorität siehe extra Liste
A 4 Westliche Innenstadt	Verkehr (Park- raum/Radwege/ Fußgänger/ÖPNV)	A4-1	Verkehrsorganisatori- sche Maßnahmen	A4-1.1	Zusammenführung und Vereinheitlichung der 17 verschiedenen Bewirtschaftungs- formen von Parkplätzen* ⁵		+
	Wohnen und Woh- numfeld, Barriere- freiheit	A4-2			keine zusätzlichen Maßnahmen		-
	Tourismus und Freizeit	A4-3			keine zusätzlichen Maßnahmen		-
	Einzelhandel und Gewerbe	A4-4	Optimierung Einzel- handel am Objekt/im direkten Umfeld	A4-4.1	Unterstützung bei der Weiterführung der Sanierung einzelner Objekte (Stadtbild- verbesserung)* ⁶		+
	Städtebau, Baukul- tur und öffentlicher Raum	A4-5			keine zusätzlichen Maßnahmen		-

Untersuchungs-/ Handlungsräume	Handlungsfelder	Kennzeichnung übergeordnete Maßnahmen	übergeordnete Maß- nahmen	Kennzeichnung nachgeordnete Maßnahmen	nachgeordnete Maßnahmen	Möglicher Zielkonflikt; Bemerkungen	Priorität ++ zeitnah + mittel- bis langfristig
	Grün- und Frei- raum	A4-6	Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum	A4-6.1	Anpflanzen von essbaren Fruchtpflanzen, Umgestaltung von „sterilen“ Grünflächen zu bunten Grünflächen* ⁴		+
	Zusätzlich gilt der aktualisierte Ziele- und Maßnahmenkatalog aus bisherigen Planverfahren gemäß extra Liste						Priorität siehe extra Liste
B 1 Hanfwerke- siedlung	Verkehr (Park- raum/Radwege/ Fußgänger/ÖPNV)	B1-1	Umgestaltung Stra- ßenraum	B1-1.1	Aufwertung öffentlicher Straßenraum, Neuordnung ruhender Verkehr*		+
		B1-2	Verkehrsoptimierung öffentlicher Parkplätze	B1-1.2	Schaffung dezentraler Parkiermöglichkei- ten u. a. in TGa *		+
	Wohnen und Woh- numfeld, Barriere- freiheit				keine zusätzlichen Maßnahmen		-
	Tourismus und Freizeit				keine zusätzlichen Maßnahmen		-
	Einzelhandel und Gewerbe				keine zusätzlichen Maßnahmen		-
	Städtebau, Baukul- tur und öffentlicher Raum				keine zusätzlichen Maßnahmen		-
	Grün- und Frei- raum				keine zusätzlichen Maßnahmen		-
	Zusätzlich gilt der aktualisierte Ziele- und Maßnahmenkatalog aus bisherigen Planverfahren gemäß extra Liste						Priorität siehe extra Liste
B 2 Morisse- parkplatz	Verkehr (Park- raum/Radwege/ Fußgänger/ÖPNV)	B2-1	Optimierung Park- raumangebot	B2-1.1	Erweiterung öffentlicher Parkraum in innenstadtnahen Lagen* ¹	Parken vs. baulicher Nut- zung der Morisse	++
				B2-1.2	Weitgehender Erhalt innenstadtnahes Parken an der Morisse, Parkhaus/TGa errichten* ¹		++

Untersuchungs-/ Handlungsräume	Handlungsfelder	Kennzeichnung übergeordnete Maßnahmen	übergeordnete Maß- nahmen	Kennzeichnung nachgeordnete Maßnahmen	nachgeordnete Maßnahmen	Möglicher Zielkonflikt; Bemerkungen	Priorität ++ zeitnah + mittel- bis langfristig
				B2-1.3	Erweiterung Angebot Busparken in Morisse von 14 auf ca. 20 Busstellplätze* ⁵		++
				B2-1.4	Zusammenführung und Vereinheitlichung der 17 verschiedenen Bewirtschaftungsformen von Parkplätzen* ⁵		+
	Wohnen und Wohnumfeld, Barrierefreiheit	B2-2	Optimierung Barrierefreiheit, Verbesserung Angebote für Behinderte	B2-2.1	Einrichtung zusätzlicher Behinderten-Pkw-Stellplätze auf der Morisse in Kombination mit einem Behinderten-WC* ²		++
				B2-2.2	Herstellung Leitführungen für Sehbehinderte im Straßenraum, z. B. mit Rippenplatten* ²		++
				B2-2.3	Mehr Ruhebänke vorsehen, ca. alle 200 m * ²		+
	Tourismus und Freizeit	B2-3	Verbesserung touristische Infrastruktur	B2-3.1	Installation einer Tourismusinfostation in Verbindung mit öffentlichem WC*		+
	Einzelhandel und Gewerbe	B2-4	Optimierung Einzelhandel durch strukturverbessernde Maßnahmen	B2-4.1	Neustrukturierung Morisse z. B. als Mo-dezentrum* ⁴	Parken vs. baulicher Nutzung der Morisse	+
				B2-4.2	Ausweisung der Morisse als Entwicklungsbereich des ZVB* ⁶	Parken vs. baulicher Nutzung der Morisse	+
				B2-4.3	Erhalt und Ausbau der Stadtmöblierung und -beschilderung sowie der Stadtbegrünung* ⁶		+
				B2-4.4	Weiterentwicklung innerstädtischer Einzelhandels-Achsen (u. a. Achse Morisse – Kemptener Straße – Ritterstraße)* ⁶		++
				B2-4.5	Ergänzung Einzelhandelsnutzung unter Einbeziehung der bestehenden Magnetbetriebe (Feneberg/Müller) und der Parkplatzsituation* ⁶	Parken vs. baulicher Nutzung der Morisse	++

Untersuchungs-/ Handlungsräume	Handlungsfelder	Kennzeichnung übergeordnete Maßnahmen	übergeordnete Maß- nahmen	Kennzeichnung nachgeordnete Maßnahmen	nachgeordnete Maßnahmen	Möglicher Zielkonflikt; Bemerkungen	Priorität ++ zeitnah + mittel- bis langfristig
	Städtebau, Baukul- tur und öffentlicher Raum	B2-5	Schließung von Bau- lücke	B2-5.1	Multifunktionale Büro- und Geschäfts- und Wohngebäude; 2-3 Geschosse in aufgelockerter Bauweise*		++
		B2-6	Umgestaltung Stra- ßenraum	B2-6.1	Neugestaltung Straßenraum Fußgän- ger/Radfahrer Südseite Kemptener Stra- ße und Morissenweg*		++
	Grün- und Frei- raum	B2-7	Erhalt von Grünstruk- turen im rückwärtigen Bereich der Morisse	B2-7.1	Grünraum nach Süden weitgehend erhal- ten*		+
	Zusätzlich gilt der aktualisierte Ziele- und Maßnahmenkatalog aus bisherigen Planverfahren gemäß extra Liste						Priorität siehe extra Liste
B 3 Innere Kemp- tener Stra- ße/südliche Luit- poldstraße	Verkehr (Park- raum/Radwege/ Fußgänger/ÖPNV)	B3-1	Umgestaltung von Platzflächen	B3-1.1	Innere Kemptener Str. zum Marktplatz umgestalten, Luitpoldstraße autofrei* ⁴	Verringerung von öffentli- chen Parkplätzen, ggf. Schwächung des Einzel- handels	++
				B3-1.2	Stärkung Hauptradroute „Innere Kempte- ner Straße/südl. Luitpoldstraße“, Anlage einer Mischverkehrsfläche* ⁵		++
		B3-2	Verkehrsorganisatori- sche Maßnahmen	B3-2.1	Zusammenführung und Vereinheitlichung der 17 verschiedenen Bewirtschaftungs- formen von Parkplätzen* ⁵		+
	Wohnen und Woh- numfeld, Barriere- freiheit	B3-3	Optimierung Barriere- freiheit, Verbesserung Angebote für Behin- derte	B3-3.1	Herstellung Leitführungen für Sehbehin- derte im Straßenraum, z. B. mit Rippen- platten* ²		++
				B3-3.2	Mehr Ruhebänke vorsehen, ca. alle 200 m * ²		+
	Tourismus und Freizeit	B3-4	Verteilung Besucher- ströme, Vernetzung von Stadträumen	B3-4.1	Schaffung mehrere Eingangsportale zur Altstadt (Entzerrung der Besucherströ- me)* ¹		+

Untersuchungs-/ Handlungsräume	Handlungsfelder	Kennzeichnung übergeordnete Maßnahmen	übergeordnete Maß- nahmen	Kennzeichnung nachgeordnete Maßnahmen	nachgeordnete Maßnahmen	Möglicher Zielkonflikt; Bemerkungen	Priorität ++ zeitnah + mittel- bis langfristig
	Einzelhandel und Gewerbe	B3-5	Optimierung Einzel- handel durch struktur- verbessernde Maß- nahmen	B3-5.1	Mehr Ein- und Anbindung bisheriger B- und C-Lagen (Innere Kemptener und Luitpoldstr.)* ¹ * ⁴		++
				B3-5.2	Fußgängerzone ausweiten (bis über Lech, Luitpoldstraße, Ritterstraße), In- nenstadterweiterung jedoch nur bei Un- tertunnelung möglich* ¹	Störung von Wohnberei- chen/Ruhezonen	+
				B3-5.3	Wochenmarkt in der Alt- stadt/Fußgängerzone* ⁴		+
				B3-5.4	Erhalt und Ausbau der Stadtmöblierung und -beschilderung sowie der Stadtbegrü- nung* ⁶		+
				B3-5.5	Unterstützung bei der maßvollen, ergän- zenden Ansiedlung von Einzelhandels- nutzungen* ⁶		+
				B3-5.6	Weiterentwicklung innerstädtischer Ein- zelhandels-Achsen (u. a. Achse Morisse – Kemptener Straße – Ritterstraße)* ⁶		++
	Städtebau, Baukul- tur und öffentlicher Raum	B3-6	Umgestaltung von Platzflächen, Verbes- serung der Aufent- haltsqualität	B3-6.1	Innere Kemptener Str. als weiteren schö- nen Stadteingang gestalten* ⁴		++
	Grün- und Frei- raum	B3-7	Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum	B3-7.1	Pflanzung von Bäumen im Straßen- raum* ³		+
	Zusätzlich gilt der aktualisierte Ziele- und Maßnahmenkatalog aus bisherigen Planverfahren gemäß extra Liste						Priorität siehe extra Liste

Untersuchungs-/ Handlungsräume	Handlungsfelder	Kennzeichnung übergeordnete Maßnahmen	übergeordnete Maß- nahmen	Kennzeichnung nachgeordnete Maßnahmen	nachgeordnete Maßnahmen	Möglicher Zielkonflikt; Bemerkungen	Priorität ++ zeitnah + mittel- bis langfristig
B 4 Palestrina- platz	Verkehr (Park- raum/Radwege/ Fußgänger/ÖPNV)	B4-1	Verkehrsoptimierung und Umgestaltung Straßenraum	B4-1.1	Umgestaltung „Palestrinaplatz“ mit ent- sprechender Lenkungsfunktion und si- cheren Fußgän- ger/Radverkehrsquerungen* ⁵		++
	Wohnen und Woh- numfeld, Barriere- freiheit	B4-2	Optimierung Barriere- freiheit, Verbesserung Angebote für Behin- derte	B4-2.1	Herstellung Leitführungen für Sehbehin- derte im Straßenraum, z. B. mit Rippen- platten* ²		++
	Tourismus und Freizeit	B4-3			keine zusätzlichen Maßnahmen		-
	Einzelhandel und Gewerbe	B4-4			keine zusätzlichen Maßnahmen		-
	Städtebau, Baukul- tur und öffentlicher Raum	B4-5	Schaffung öffentlich nutzbare Räume, Verbesserung der Aufenthaltsqualität	B4-5.1	Platzgestaltung in den Randbereichen, keine reine Verkehrslösung*		++
	Grün- und Frei- raum	B4-6			keine zusätzlichen Maßnahmen		-
	Zusätzlich gilt der aktualisierte Ziele- und Maßnahmenkatalog aus bisherigen Planverfahren gemäß extra Liste						Priorität siehe extra Liste
C 1 Bereich „Bahnhofsareal, Von-Freyberg- Park sowie inne- re Luitpoldstraße bis Kaiser- Maximilian- Platz“	Verkehr (Park- raum/Radwege/ Fußgänger/ÖPNV)	C1-1	Verkehrsoptimierung und Umgestaltung Straßenraum	C1-1.1	Funktionsstärkung Zentraler Omnibus- bahnhof (ZOB) im Sinne einer "Mobili- tätssteigerung" (Verknüpfung Schie- ne/ÖPNV/E-Mobilität/Fahrradverkehr)* ⁸	Umsetzung Maßnahme gemäß VU "Westliche Innenstadt" 2004 im B- Plan W 43	++
				C1-1.2	Aufweitung Bahnhofstraße und Ertüchti- gung Kreisverkehr Prinzregenten- platz("Bypass")* ⁸	Umsetzung Maßnahme gemäß VU "Westliche Innenstadt" 2004 im B- Plan W 43	++

Untersuchungs-/ Handlungsräume	Handlungsfelder	Kennzeichnung übergeordnete Maßnahmen	übergeordnete Maß- nahmen	Kennzeichnung nachgeordnete Maßnahmen	nachgeordnete Maßnahmen	Möglicher Zielkonflikt; Bemerkungen	Priorität ++ zeitnah + mittel- bis langfristig
				C1-1.3	Neubau Bahnhofsumfeld* ⁸	Umsetzung Maßnahme gemäß VU "Westliche Innenstadt" 2004 im B-Plan W 43	++
				C1-1.4	Bushaltestelle für Touristik – Busse (Bahnhofstr./Augustenstr.)* ⁸		++
				C1-1.5	Verbesserung Kreisverkehr Prinzregentenplatz* ⁸	Umsetzung Maßnahme gemäß VU "Westliche Innenstadt" 2004 im B-Plan W 43	++
				C1-1.6	Umbau Bahnhofstraße als „Multifunktionale Geschäftsstraße“ (MIV/Fuß/Rad/Parken/Bus/Vegetation)* ⁸		++
		C1-2	Verkehrsoptimierung von Fußgänger- und Radverkehr in innenstadtnahen Lagen	C1-2.1	Konzentrierte Querungsmöglichkeiten Fußgänger/Fahrradfahrer vom Bahnhof kommend Richtung Altstadt* ⁸		++
				C1-2.2	Mehr Ladestationen für E-Bikes, mehr Einstellmöglichkeiten für Fahrräder* ^{4,5}	Einschränkung nötiger Bewegungsräume für behinderte/unsichere Menschen	++
	Wohnen und Wohnumfeld, Barrierefreiheit	C1-3	Optimierung Barrierefreiheit, Verbesserung Angebote für Behinderte	C1-3.1	Herstellung Leitführungen für Sehbehinderte im Straßenraum, z. B. mit Rippenplatten* ²		++
				C1-3.2	ebene Oberflächenbeläge, breitere Gehwege, sichere Querungen* ³		++
	Tourismus und Freizeit	C1-4			keine zusätzlichen Maßnahmen		-
	Einzelhandel und Gewerbe	C1-5	Optimierung Einzelhandel durch strukturverbessernde Maßnahmen	C1-5.1	Erhalt und Ausbau der Stadtmöblierung und -beschilderung sowie der Stadtbegrünung* ⁶		+

Untersuchungs-/ Handlungsräume	Handlungsfelder	Kennzeichnung übergeordnete Maßnahmen	übergeordnete Maß- nahmen	Kennzeichnung nachgeordnete Maßnahmen	nachgeordnete Maßnahmen	Möglicher Zielkonflikt; Bemerkungen	Priorität ++ zeitnah + mittel- bis langfristig
	Städtebau, Baukul- tur und öffentlicher Raum	C1-6	Schaffung ruhiger Wohnbereiche in straßenabgewandten Bereichen durch ge- schlossene Bebau- ungsstruktur in der Ottostraße	C1-6.1	Bauliche Verdichtung im Bereich Innere Kemptener Straße/Ottostraße sowie an der Einmündung Von-Freyberg- Straße/Luitpoldstraße* ⁸	Umsetzung Maßnahme gemäß VU "Westliche Innenstadt" 2004 im B- Plan W 43	+
	Grün- und Frei- raum	C1-7	Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum	C1-7.1	Aufwertung der „grünen Lunge“ Frey- berg-Park* ^{1*8}	Aktivitätssteige- rung/Touristen vs. Ruhe- zonen	++
	Zusätzlich gilt der aktualisierte Ziele- und Maßnahmenkatalog aus bisherigen Planverfahren gemäß extra Liste						Priorität siehe extra Liste
G Gesamttraum Kernstadt	Verkehr (Park- raum/Radwege/ Fußgänger/ÖPNV)	G-1	Verkehrsoptimierung öffentlicher Parkplätze in Randlagen der Innenstadt	G1-1.1	Erweiterung, Nutzung der Parkmöglich- keiten am Festspielhaus, Ausgangspunkt für Busshuttle-Service zur Innenstadt* ^{1*4}	Parkplätze werden auf- grund der peripheren Lage ggf. nicht angenommen - liegt außerhalb dem ISEK- Untersuchungsraum	+
	Grün- und Frei- raum	G-2	Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum	G1-2.1	Aufwertung der „grünen Lunge“ Baumgarten * * ¹		++
	Zusätzlich gilt der aktualisierte Ziele- und Maßnahmenkatalog aus bisherigen Planverfahren gemäß extra Liste						Priorität siehe extra Liste

Quellen:

- * Maßnahmen aus ISEK Planungsprozess
- *¹ Maßnahmen aus Städtebauliches Konzept Füssen, Dr. H.-M. Beyer, Juni 2019
- *² Maßnahmen aus Expertenrunde Barrierefreiheit, Juli 2018
- *³ Maßnahmen aus Bürgergespräch/-info Lechvorstadt, Juli 2018
- *⁴ Maßnahmen von Füssen Forum II (Tourismus, Marketing, Werbegemeinschaft) in Zusammenarbeit mit IHK, Hochschule Kempten und Uni Augsburg
- *⁵ Maßnahmen aus Verkehr: Parkraumkonzept, MIV, ÖPNV, Fußgänger, Radroutenkonzept (Entwurf): Planungsgruppe Kölz, April 2018 und überfraktioneller Arbeitskreis Radverkehr, Juni 2018
- *⁶ Maßnahmen von Einzelhandelsgutachten (Entwurf): Markt und Standort, April 2018
- *⁷ Maßnahmen von Bürgern/Anliegern
- *⁸ Maßnahmen aus B-Plan „W 43“ PG Kölz, Juni 2018

9.5 Maßnahmen bisheriger Planverfahren

Aufgabe im ISEK ist es auch, die Maßnahmen aus bisherigen Planverfahren zu den Vorbereitenden Untersuchungen (VU) Altstadt, VU Lechvorstadt und VU Westliche Innenstadt anhand ihres Umsetzungsstandes zu überprüfen und Aussagen darüber zu treffen, ob ein Fortschreibungsbedarf bzw. Handlungsbedarf für die bestehenden VU besteht (vgl. nachfolgende tabellarische Übersicht). Im Ergebnis der Auswertung ist festzustellen, dass die Ziele und Maßnahmen aus der VU Altstadt 1996, VU Westliche Innenstadt 2004 bis auf wenige Ausnahmen weiterhin gelten und deshalb derzeit kein Fortschreibungsbedarf gesehen wird.

Die Ziele und Maßnahmen aus der VU Kernstadt Nord 2008 (Hanfwerkesiedlung) sind vom Stadtrat 2013 beschlossen und weitgehend umgesetzt. Lediglich in der Straßenraumgestaltung und Neuschaffung von dezentralen Parkplätzen besteht noch Verbesserungsbedarf. Es besteht kein Handlungsbedarf hinsichtlich einer Fortschreibung der bisherigen VU Kernstadt Nord.

Aktualisierter Ziele- und Maßnahmenkatalog bisheriger Planverfahren

Die hellblau markierten Zeilen kennzeichnen Maßnahmen, die entweder bereits umgesetzt wurden oder aufgrund von politischen Entscheidungen nicht mehr weiterverfolgt werden. Sie stellen somit kein Ziel bzw. keine zu verfolgende Maßnahme mehr dar.

Maßnahmenkatalog (alt):

Hinweis:

„Maßnahmenübernahme“ bedeutet, die Maßnahme und das Ziel gelten weiterhin

„Maßnahmenanpassung“ bedeutet, die Maßnahme und das Ziel gelten weiterhin, sind jedoch durch laufende Planungen anzupassen

„Kein Ziel mehr“ bedeutet, die Maßnahme und das Ziel gelten nicht mehr

Quellen:

ARGE B.A.S.I.S/STADT LAND (1996): Füssen im Königswinkel. Altstadtsanierung. Vorbereitende Untersuchungen und Fortschreibung des städtebaulichen Rahmenplans (Die Vorbereitenden Untersuchungen aus dem Jahr 1996 stellen eine Fortschreibung der „Altstadt Füssen zwischen Erhaltung und Erneuerung: Städtebauliche Rahmenplanung zur Entwicklung des Stadtkerns“, Stadt Füssen (1974) dar. Eine gesonderte Auswertung des städtebaulichen Rahmenplanes aus dem Jahr 1974 erfolgte aufgrund dessen vorliegend nicht.

Kling Consult, Krumbach (2004): Vorbereitende Untersuchungen „Westliche Innenstadt“, Stadt Füssen als Grundlage zur Ausweisung des Sanierungsgebietes „Westliche Innenstadt“

Architekturbüro Landbrecht (2008): Vorbereitende Untersuchungen inkl. Entwicklungskonzept Kernstadt Nord

Verifizierung des Umsetzungsstandes mit der Stadt Füssen am 11. März 2019

Verifizierung des Umsetzungsstandes mit Planungsgruppe KÖLZ gemäß E-Mail vom 3. Juni 2019

Sanierungsgebiet Altstadt (A1)										
Sanierungsziele		geplante Maßnahmen	Umsetzungsstand				Fazit ISEK	Maßnahmen-Nr.	Priorität	
			umgesetzt/ in Umsetzung/ z.T. umgesetzt	in Planung	bisher nicht weiterverfolgt	Nicht beurteilbar	Kommentar	Aktuelle Zielbewertung		++ zeitnah + mittel- bis langfristig
Räumliches Konzept	Erhalt des weitestgehend intakten, historischen Stadtgrundrisses und der Baustruktur durch: - Weiterentwicklung und städtebauliche Anpassung der Randbereiche - Fortentwicklung und Reparatur des Stadtbilds; Ergänzung durch einzelne Neubauten - Im wesentlichen Erhalt der baulichen Substanz durch Instandsetzungs- und Modernisierungsmaßnahmen	• Instandsetzung und Modernisierung von Gebäuden und Wohnungen durch Private	X				Geltende Baugestaltungssatzung zur Erhaltung des historischen Stadtbildes mit den Randbereichen	Maßnahmenübernahme	SA-A1-1	+
		• Entkernung Rückbereiche durch Private (Optimierung Wohnumfeld)	X				Einfacher B-Plan „A 25 E – Nordwestliche Altstadt“ Einzelne private Bauanträge wurden genehmigt	Maßnahmenübernahme	SA-A1-2	+
		• Abbruch und Neubebauung durch Private	X				Geltende Baugestaltungssatzung zur Erhaltung des historischen Stadtbildes mit den Randbereichen	Maßnahmenübernahme	SA-A1-3	+
		• Schließung von Baulücken im Bereich zwischen St.-Magnus-Platz und Reichenstraße und Ersatz von Provisorien durch Stadthäuser unter Berücksichtigung einer Abzonung der Gebäudehöhe gegenüber der zentralen Altstadt			X		Privatinitiative	Maßnahmenübernahme	SA-A1-4	+
		• Aufwertung der Freiflächen vor dem Hotel Hirsch und der Bereich der ehemaligen Tankstelle		X			Privatinitiative Umgestaltung Freiflächen vor dem Hotel Hirsch umgesetzt	Maßnahmenübernahme	SA-A1-5	+
		• Abbruch Jesuitengasse 7 zur Neubebauung			X		Privatinitiative	Maßnahmenübernahme	SA-A1-6	+
		• Mauerinstandsetzung bzw. Neuanklebung im Bereich Lechhalde	X				Öffentliche Maßnahme wurde vollständig umgesetzt			
	Orientierung der Höhenentwicklung am Bestand (Hauptachse Reichenstraße mit angrenzenden Straßenzügen der Ritterstraße, des Brotmarkts, der Schranngasse und der Drehergasse intensivste bebaute Zone mit drei- bis viergeschossigen Gebäuden; Abstufungen auf zwei- bis drei Geschosse	• Ausdehnung der Geschäftsflächen in den Erdgeschossen durch maßvoller Erweiterungsmöglichkeiten in den Rückbereichen	X		X		Berücksichtigung in den Bauleitplänen der Stadt Füssen Geltende Baugestaltungssatzung zur Erhaltung des historischen Stadtbildes mit den Randbereichen Privatinitiative	Maßnahmenübernahme	SA-A1-7	+

Sanierungsgebiet Altstadt (A1)										
Sanierungsziele		geplante Maßnahmen	Umsetzungsstand				Fazit ISEK	Maßnahmen-Nr.	Priorität	
			umgesetzt/ in Umsetzung/ z.T. umgesetzt	in Planung	bisher nicht wei- terverfolgt	Nicht beurteilbar	Kommentar	Aktuelle Zielbewertung		++ zeitnah + mittel- bis langfristig
	in den wohngenutzten Quartieren der rückwärtigen Gassen)									
	Verbesserung der öffentlichen Räume durch Gestaltung der vorhandenen Straßen und Plätze	Umgestaltung u. a. St.-Magnus-Platz, Bahnhof und Innere Kemptener Straße		X			Siehe auch Verkehrskonzept PG Kölz	Maßnahmen-übernahme	SA-A1-8	+
	Verbesserung der Wohnnutzung in den Obergeschossen der Hauptgebäude im Bereich Reichenstraße	Entkernung der Quartierinnenbereiche durch Abbruch nicht mehr genutzter Nebengebäude	X			X	Privatinitiative	Maßnahmen-übernahme	SA-A1-9	+
	Neuordnung und Optimierung der Bebauung Luitpoldstraße	Beibehaltung und Herausarbeiten des rhythmischen Wechsels giebelständiger dreigeschossiger und deutlich niedrigerer, zum Teil eingeschossiger Gebäude	X		X		Einfacher B-Plan „A 25 E – Nordwestliche Altstadt“ Privatinitiative	Maßnahmen-übernahme	SA-A1-10	+
Nutzungskonzept	qualitative Verbesserung des Angebots (Einzelhandel, Gastronomie)	Keine konkrete Maßnahme				X	Privatinitiative	Maßnahmen-übernahme; Verweis auf Einzelhandelsgutachten (M+S)	SA-A1-11	+
	Ausbau und Sicherung vorhandener Passagen und Schaffung neuer Fußgängerverbindungen	bessere Anbindung des Grünbereichs auf der ehemaligen KSK-Tiefgarage durch je eine Passage zur Reichenstraße und zur Ritterstraße hin, die Zufahrt von der Hinteren Gasse soll überbaut werden	X				Privatinitiative	Maßnahmen-übernahme	SA-A1-12	+
		Anbindung der Hinteren Gasse an die Rex-Passage durch Abbruch von Nebengebäuden über einen hier zu schaffenden Platz			X		Einfacher B-Plan „A 25 E – Nordwestliche Altstadt“	Maßnahmen-übernahme	SA-A1-13	+
	Quartierrandbebauung im Bereich des Hotels Sonne	Überbauung des Parkplatzes und neuer Kopfbau vor Hotel Sonne durch Verlegen der Luitpoldstraße auf die Achse des Kaiser-Maximilian-Platzes. Überbauung des entstehenden In-	X				Einfacher B-Plan „A 25 E – Nordwestliche Altstadt“; Sog. „Lückenschluss“ Verlängerung Ottostraße über Bahnhofvorplatz zu K-M-Platz wurde per SR-Beschluss 2015 nicht	aktuelle Planungen begleiten; „Lückenschluss“ kein Ziel	SA-A1-14	-

Sanierungsgebiet Altstadt (A1)										
Sanierungsziele		geplante Maßnahmen	Umsetzungsstand					Fazit ISEK	Maßnahmen-Nr.	Priorität
			umgesetzt/ in Umsetzung/ z.T. umgesetzt	in Planung	bisher nicht weiterverfolgt	Nicht beurteilbar	Kommentar	Aktuelle Zielbewertung		++ zeitnah + mittel- bis langfristig
Verkehrs- und Freiflächenkonzept		nennhofs möglich.					weiter verfolgt, Erweiterung Hotel Sonne aktuell in Bau	mehr		
	Festschreibung der Wohnungsnutzung in den östlichen Quartieren	• Keine konkrete Maßnahme	X				B-Plan „A 52 – östliche Floßergasse“	kein Ziel mehr	-	-
	weitere Verkehrsberuhigung der Altstadt	• Abhängen der Altstadt von der Schwangauer/Tiroler Straße			X		Theresienbrücke nur eingeschränkt befahrbar, Anwohner frei, bleibt Fahrstraße	kein Ziel mehr	-	-
		• Gestaltung der Luitpoldstraße zwischen Ritterstr. und Kaiser-Maximilian-Platz mit Gehweg und Vorbereichsflächen sowie Rückbau bis Kemptener Straße		X	X		Vorbereitung Rückbau Teilstück Luitpoldstraße durch B-Plan „W 43– Ottostraße/Bahnhofstraße – 1. Änderung“	Maßnahmen-übernahme	SA-A1-15	+
		• Ausweisung und Gestaltung Luitpoldstraße im südlichen Abschnitt bis zur Von-Freybergstraße als verkehrsberuhigter Bereich		X			Vorbereitung Rückbau Teilstück Luitpoldstraße durch B-Plan „W 43– Ottostraße/Bahnhofstraße“ bzw. „W 43 Ottostraße/Bahnhofstraße – 1. Änderung“	Maßnahmen-übernahme	SA-A1-16	+
		• Ausbau der Ottostraße zur Verbindung Luitpoldstraße, Kemptener Straße	X				B-Plan „W 43 – Ottostraße/Bahnhofstraße“, Umsetzung 2006 erfolgt	Kein Ziel mehr	-	-
		• Ausbau der Schulhausstraße als verkehrsberuhigter Bereich/Umgestaltung	X				B-Plan „N 50 – Theresienhof“, Verkehrsberuhigung noch nicht vollständig umgesetzt	Maßnahmen-übernahme	SA-A1-17	+
		• Umbau und Gestaltung der Lechbrücke (Theresienbrücke) als reine Fußgänger Verbindung, Ausnahme Einsatzfahrzeuge		X			Theresienbrücke nur eingeschränkt befahrbar, Anwohner frei, bleibt Fahrstraße	Kein Ziel mehr	-	-
		• Verbesserung der Verkehrssituation durch Verlegen der Luitpoldstraße auf die Achse des Kaiser-Maximilian-Platzes (Kreuzungsbereich)			X		Sog. „Lückenschluss“ Verlängerung Ottostraße über Bahnhofvorplatz zu K-M-Platz wurde per SR-Beschluss 2015 nicht weiter verfolgt	Kein Ziel mehr	-	-

Sanierungsgebiet Altstadt (A1)										
Sanierungsziele		geplante Maßnahmen	Umsetzungsstand					Fazit ISEK	Maßnahmen-Nr.	Priorität
			umgesetzt/ in Umsetzung/ z.T. umgesetzt	in Planung	bisher nicht weiterverfolgt	Nicht beurteilbar	Kommentar	Aktuelle Zielbewertung		++ zeitnah + mittel- bis langfristig
Verkehrs- und Freiflächenkonzept		• Bereitstellung von öffentlichen Stellplätzen am Rande der Altstadt	X		X			Maßnahmenübernahme	SA-A1-18	++
		• Quartiergarage im Rückbereich Floßergasse als Parkdeck mit ca. 20 StPl. Ziel: Verkauf an Anlieger			X		B-Plan „A 52 – östliche Floßergasse“	Kein Ziel mehr	-	-
		• Aufhebung bestehender öffentlicher Stellplätze (nur noch reines Anwohnerparken in der Altstadt außerhalb der ausgewiesenen öffentlichen Parkplätze)			X		Ziel: Einschränkung der öffentlichen Parkplätze in der Altstadt (werden oft von Gästen den Tag über belegt) und Ausweisung von mehr Anwohnerparkplätzen, wurde von SR nicht weiter verfolgt	Kein Ziel mehr	-	-
		• Öffentliche Tiefgarage Kaiser-Maximilian-Platz (unter KSK); Erwerb von 244 TG-Plätzen	X				City-Sparkassenhaus/Theresienhof realisiert (P 5)	Kein Ziel mehr	-	-
	Erhalt und Schaffung öffentlicher fußläufiger Verbindungen und Durchlässe	• Erneuerung der Rexpassage als wichtige fußläufige Verbindung zwischen Luitpoldpark und Altstadt			X			Maßnahmenübernahme	SA-A1-19	++
		• Erhalt und Schaffung fußläufiger Verbindungen und Durchlässe zwischen Hinterer Gasse und Luitpoldstraße	X				Ein Durchgang umgesetzt, zusätzlichen Durchgang bei Haus-Nr. 37 aktivieren	Maßnahmenübernahme	SA-A1-20	+
		• Widmung privater Hofflächen als öffentliche Flächen			X			Maßnahmenübernahme	SA-A1-21	+
		• Sicherung des wichtigen Fußgängerdurchgangs (privater Grund) als öffentlich zugängliche Verbindung zwischen Tiefgarage Kreissparkasse am Kaiser-Maximilian-Platz und Drehergasse im Einmündungsbereich zum Schrankenplatz	X		X		Für Durchgang bei Pizzeria „La Perla“ bestehen nur eingeschränkt Dienstbarkeiten seitens der Stadt; Barrierefreiheit in der Brunnengasse südlich dem Schrankenplatz nicht gewährleistet	Maßnahmenübernahme	SA-A1-22	+
		• Ausbau Fußgängerzone Franziskaner-Platz, Lechhalde, St.-Magnus-Platz			X			Maßnahmenübernahme	SA-A1-23	+

Sanierungsgebiet Altstadt (A1)									
Sanierungsziele		geplante Maßnahmen	Umsetzungsstand				Fazit ISEK	Maßnahmen-Nr.	Priorität
			umgesetzt/ in Umsetzung/ z.T. umgesetzt	in Planung	bisher nicht weiterverfolgt	Nicht beurteilbar	Kommentar	Aktuelle Zielbewertung	++ zeitnah + mittel- bis langfristig
	Verbesserung und Gestaltung der Freibereiche	• Erhalt und Pflege des Grünzuges am Lech						Maßnahmen- übernahme	SA-A1-24 +
		• Abbruch störender Nebengebäude im Bereich des Faulenbachgässchens	X		X			Maßnahmen- anpassung	SA-A1-25 +
		• Optimierung des Vorbereichs der St.-Mangkirche und am Aufgang zum Hohen Schloß		X			Aktuelle Objektplanung liegt vor	Maßnahmen- anpassung	SA-A1-26 +

VU Lechvorstadt (A2)

im Rahmen der VU zur Altstadt: B.A.S.I.S/STADT LAND (1996): Füssen im Königswinkel. Altstadtsanierung. Vorbereitende Untersuchungen und Fortschreibung des städtebaulichen Rahmenplans wurde dieses Quartier untersucht und nicht in das Sanierungsgebiet „Altstadt“ aufgenommen

Sanierungsziele		geplante Maßnahmen	Umsetzungsstand					Fazit ISEK	Kennzeichnung Maßnahme	Priorität
			umgesetzt/ in Umsetzung/ z.T. umgesetzt	in Planung	bisher nicht weiterverfolgt	Nicht beurteilbar	Kommentar	Aktuelle Zielbewertung		++ zeitnah + mittel- bis langfristig
Räumliches Konzept	Erhalt des weitestgehend intakten, historischen Stadtgrundrisses und der Baustruktur durch:	• Modernisierung und Instandsetzung wohngenutzter Gebäude	X		X		Modernisierung/Instandsetzung der Außenfassaden nur in geringem Umfang umgesetzt; Ergänzung durch Neubauten nicht umgesetzt	Maßnahmenübernahme; Erarbeitung einer neuen VU im Rahmen des ISEK	VU-A2-1	+
	• Weiterentwicklung und städtebauliche Anpassung der Randbereiche • Fortentwicklung und Reparatur des Stadtbilds; Ergänzung durch einzelne Neubauten • Im wesentlichen Erhalt der baulichen Substanz durch Instandsetzungs- und Modernisierungsmaßnahmen									
Nutzungs-konzept	Erhalt und Ergänzung der am "Brückenkopf" vorhandenen gewerblichen Einzelhandels- und Dienstleistungsnutzung sowie der gastronomischen Einrichtungen	• Keine konkrete Maßnahme	X				Gastronomische Nutzung „Schiffwirtschaft“ wurde saniert	Kein Ziel mehr	-	-
Verkehrs- und Freiflächenkonzept	weitere Verkehrsberuhigung der Altstadt	• Umbau und Gestaltung der Lechbrücke (Theresienbrücke) als reine Fußgänger Verbindung, Ausnahme Einsatzfahrzeuge		X			Theresienbrücke nur eingeschränkt befahrbar, Anwohner frei, bleibt Fahrstraße	Kein Ziel mehr	-	-

Sanierungsgebiet westliche Innenstadt (A 4)										
Sanierungsziele		geplante Maßnahmen	Umsetzungsstand					Fazit ISEK	Kennzeichnung Maßnahme	Priorität
			umgesetzt/ in Umsetzung/ z.T. umgesetzt	in Planung	bisher nicht weiterverfolgt	Nicht beurteilbar	Kommentar	Aktuelle Zielbewertung		++ zeitnah + mittel- bis langfristig
Funktion/Nutzung	Sicherung und Ausbau des wirtschaftlichen Schwerpunkts Altstadt/Innenstadterweiterung (lebendige Altstadt) Ausweitung Einzelhandel (gemäß Kriterien ICON-Gutachten Juli 2001) • Altstadt • Luitpoldstraße • Kemptener Straße • Bahnhofstraße	• Ansiedlung und Integration von Einzelhandelsbetrieben mit zentrenrelevanten Sortimenten in der Innenstadt durch Lenkung der Einzelhandelsbetriebe mit zentrenrelevanten Sortimenten • Verhinderung eines Verkaufsflächenzuwachses bei zentrenrelevanten Sortimenten außerhalb der Innenstadt durch Lenkung der Einzelhandelsbetriebe mit zentrenrelevanten Sortimenten		X			B-Plan „Moosangerweg Ost – 6. Änderung“ B-Plan „N 50 – Theresienhof“	Zielübernahme und Maßnahmenanpassung gemäß Einzelhandelsgutachten; keine Zielübernahme bzgl. Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben in der nördlichen Luitpoldstraße, da dieser Bereich als Hauptverkehrsachse ausgebaut wird und nicht mehr die städtebauliche Qualität einer „Einkaufsstraße“ besitzt	SA-A4-1	+
		• Erhaltung und Förderung der Wohnnutzung in den Obergeschossen – „lebendige Altstadt“			X		Einfacher Bebauungsplan „A 25 E – Nordwestliche Altstadt“		SA-A4-2	++
		• Schließung von Sortimentslücken in der Innenstadt: <u>Hohe Priorität</u> ▪ Textilhaus 1.500 – 2.500 m² ▪ Drogeriewaren 800 m² plus Ergänzungssortimente ca. 800 m² ▪ Elektrowaren 800 – 1.200 m² ▪ Lebensmittelvollsortimenter ca. 1.000 m² <u>Mittlere Priorität</u> ▪ Haushaltswaren ▪ Schreibwaren (z. T. in Ergänzungssortimente Drogeriewaren enthalten) ▪ Lebensmittelspezialisten/Convenience-Stores	X				Maßnahmenanpassung gemäß EH-Gutachten M+S 2018: • Schließung von Sortimentslücken in der Innenstadt: <u>Hohe Priorität</u> ▪ Bekleidung, Lederwaren ▪ Drogeriewaren ▪ Foodspezialisten ▪ Lebensmittelvollsortimenter <u>Mittlere Priorität</u> ▪ Sportartikel (Spezialbedarf) ▪ Geschenkartikel (touristischer Bedarf) ▪ Convenience-Stores (Nachbarschaftsladen)		SA-A4-3	+
		• attraktive und moderne Gestaltung der Geschäfte	X						Maßnahmenübernahme	SA-A4-4

Sanierungsgebiet westliche Innenstadt (A 4)										
Sanierungsziele		geplante Maßnahmen	Umsetzungsstand					Fazit ISEK	Kennzeichnung Maßnahme	Priorität
			umgesetzt/ in Umsetzung/ z.T. umgesetzt	in Planung	bisher nicht weiterverfolgt	Nicht beurteilbar	Kommentar	Aktuelle Zielbewertung		++ zeitnah + mittel- bis langfristig
	Sicherung und Förderung des Altstadtwohnens	- Instandsetzung und Modernisierung von Gebäuden und Wohnungen - Entkernung Rückbereiche (Optimierung Wohnumfeld)	X		X			Maßnahmenübernahme	SA-A4-5	+
Funktion/Nutzung	Sicherung und Stärkung der Mischnutzung (Altstadtrand – Luitpoldstraße/Kemptener Straße)	Einzelhandelsergänzungen Innenstadtsortiment				X	konkrete Einzelhandelsmaßnahmen nicht beurteilbar 2 Leerstände in oberer Luitpoldstraße vorhanden (HsNr. 1)	Maßnahmenübernahme	SA-A4-6	+
	Förderung Verflechtung Innenstadterweiterung (Luitpoldstraße) mit Altstadt	Ansiedlung eines größeren Textilhauses			X			Maßnahmenanpassung gemäß EH-Gutachten M+S 2018	SA-A4-7	+
	Förderung der Wiedernutzung von Leerstandsflächen (v. a. Luitpoldstraße)									
	Förderung Kemptener Straße bzw. südliche Kemptener Straße als Innenstadterweiterungsbereich, u. a. Bereitstellung großflächiger Verkaufsflächen	Neugestaltung und -ordnung des Straßenraums mit einhergehender Verkehrsberuhigung		X				Maßnahmenanpassung	SA-A4-8	++
	Stärkung Kemptener Straße als Verbindungsachse Altstadt – Morisse	Stärkung fußläufige Beziehungen	X					Maßnahmenübernahme	SA-A4-9	++
		straßenraumbezogene Bepflanzung			X			Maßnahmenübernahme	SA-A4-10	+
		Verstärkte Nutzung des Fußgängerpotentials (Kreisverkehrs „Bahnhofstraße/Luitpoldstraße/Prinzregentenplatz“) zur Aktivierung und Belebung der nördlichen Luitpoldstraße	X	X			Stärkung fußläufige Beziehung durch Fußgängerampel Luitpoldstraße umgesetzt (Mai 2017)	Maßnahmenanpassung	SA-A4-11	++
	Herausstellung Verbindungsachse Bahnhof – Altstadt	Förderung der wirtschaftlichen Funktionalität und Innenstadtintegration Bahnhofstraße bis östliche Fortführung zum Prinzregentenplatz		X			B-Plan „W 43 – Ottostraße/Bahnhofstraße – 1. Änderung“	Maßnahmenanpassung	SA-A4-12	++

Sanierungsgebiet westliche Innenstadt (A 4)										
Sanierungsziele		geplante Maßnahmen	Umsetzungsstand					Fazit ISEK	Kennzeichnung Maßnahme	Priorität
			umgesetzt/ in Umsetzung/ z.T. umgesetzt	in Planung	bisher nicht weiterverfolgt	Nicht beurteilbar	Kommentar	Aktuelle Zielbewertung		++ zeitnah + mittel- bis langfristig
	Quartier Ottostraße Übergangsfunktion zwischen zunehmender Wohnfunktion und Intensitätsabnahme gewerblicher Nutzung	grundstücksübergreifende Hofbegrünungen /Grünzäsur als Abgrenzung		X			B-Plan „W 43 – Ottostraße/Bahnhofstraße“	Maßnahmenanpassung	SA-A4-13	+
Funktion/Nutzung	Weiterentwicklung des Grünbestandes des Von-Freyberg-Parks und Förderung der Funktion als öffentlicher Kommunikationsraum	Keine konkrete Maßnahme		X			B-Plan „W 43 – Ottostraße/Bahnhofstraße – 1. Änderung“; geplanter ZOB; Wettbewerb ausgelobt	Maßnahmenanpassung	SA-A4-14	+
	Förderung des Wohnens am Von-Freyberg-Park (in Altstadtnähe/am Park)	Keine konkrete Maßnahme			X		B-Plan „W 60 – Sonnenstraße Ost“	Maßnahmenübernahme	SA-A4-15	+
	Neuordnung Bahnhof/Busbahnhof	- Funktionaler Ausbau Schnittstellen „Schiene – Bus“, „Schiene – Individualverkehr“ und „Bus – Individualverkehr“ - Neugestaltung Innenstadteingang für Bus- und Zugreisende		X			B-Plan „W 43 – Ottostraße/Bahnhofstraße – 1. Änderung“; geplanter ZOB	Maßnahmenanpassung	SA-A4-16	+
	Bewahrung und Stärkung des Wohnens im Quartier Rudolfstraße	- Nutzung des vorhandenen Flächenpotentials unter Wahrung/Schaffung einer hohen Wohn- und Wohnumfeldqualität - Siedlungsgliedernde Grünstrukturen - Anlage einer öffentlichen großräumigen, grünordnerisch gestalteten Freifläche (z. B. wohngebietsnaher Spielplatz)	X		X		B-Plan „W 60 – Sonnenstraße Ost“	Maßnahmenübernahme	SA-A4-17	+
	Entwicklung durchgrünten Wohnens nördlich des Bahnareals	- Nutzung des vorhandenen Flächenpotentials unter Wahrung/Schaffung einer hohen Wohn- und Wohnumfeldqualität - Siedlungsgliedernde Grünstrukturen	X				B-Plan „N 51 – Ziegelangerweg Süd 1. Änderung und Erweiterung“	Kein Ziel mehr	-	-

Sanierungsgebiet westliche Innenstadt (A 4)										
Sanierungsziele		geplante Maßnahmen	Umsetzungsstand					Fazit ISEK	Kennzeichnung Maßnahme	Priorität
			umgesetzt/ in Umsetzung/ z.T. umgesetzt	in Planung	bisher nicht weiterverfolgt	Nicht beurteilbar	Kommentar	Aktuelle Zielbewertung		++ zeitnah + mittel- bis langfristig
Städtebauliche Gestalt/Freiräume	Verbesserung und Gestaltung des Wohnumfelds des Von-Freyberg-Parks	• Keine konkrete Maßnahme		X			B-Plan „W 43 – Ottostraße/Bahnhofstraße – 1. Änderung“; geplanter ZOB, Wettbewerb ausgelobt	Maßnahmenanpassung	SA-A4-18	+
	Sicherung und Förderung kennzeichnender baulich-gestalterischer Elemente	• Erhalt historischer Stadtgrundriss	X				Einfacher Bebauungsplan „A 25 E – Nordwestliche Altstadt“	Maßnahmenübernahme	SA-A4-19	+
	Erhalt, Ablesbarkeit und Erlebbarkeit historische Altstadt und historische Altstadtgrenze	• Neuordnung Hinterhofbereiche			X		Geltende Baugestaltungssatzung zur Erhaltung des historischen Stadtbildes mit den Randbereichen	Maßnahmenübernahme	SA-A4-20	+
	Verbesserung Stadtgestalt	• Freistellung von Baudenkmälern (z. B. Krippkirche)			X		Es geht um die rückwärtigen Anbauten an das Haupthaus	Maßnahmenübernahme	SA-A4-21	+
	Förderung des Wohnumfelds (Jesuengasse/Hintere Gasse)	• Weitgehende Freistellung der Stadtmauer			X		Einfacher Bebauungsplan „A 25 E – Nordwestliche Altstadt“	Maßnahmenübernahme	SA-A4-22	+
		• Instandhaltung und mögliche Freistellung/Erlebbarmachung von Baudenkmälern			X		Geltende Baugestaltungssatzung zur Erhaltung des historischen Stadtbildes mit den Randbereichen	Maßnahmenübernahme	SA-A4-23	+
		• Gebäudehöhenentwicklung entsprechend des vorgegebenen Maßstabs und Berücksichtigung denkmalpflegerischer Anforderungen (Beschränkung der Gebäudehöhenentwicklung und Abstufung zum Stadtrand hin)			X			Maßnahmenübernahme	SA-A4-24	+
		• Weiterentwicklung der vorhandenen rhythmischen Gebäudehöhenentwicklung mit abwechselnden zwei- und dreigeschossigen Gebäuden mit Freiräumen zwischen den Gebäuden im Stadtgrabenbereich (östliche Luitpoldstraße)			X			Maßnahmenübernahme	SA-A4-25	+

Sanierungsgebiet westliche Innenstadt (A 4)										
Sanierungsziele		geplante Maßnahmen	Umsetzungsstand					Fazit ISEK	Kennzeichnung Maßnahme	Priorität
			umgesetzt/ in Umsetzung/ z.T. umgesetzt	in Planung	bisher nicht wei- terverfolgt	Nicht beurteilbar	Kommentar	Aktuelle Zielbewertung		++ zeitnah + mittel- bis langfristig
	Erhalt der Sichtbeziehungen (in- nerhalb Altstadt und zur Altstadt)	Berücksichtigung von Erlebbarkeit und Erhalt von Sichtbeziehungen zum denkmalgeschützten „Hohen Schloss“ und zur Krippkirche			X			Maßnahmen- übernahme	SA-A4-26	+
Städtebauliche Gestalt/Freiräume	Steigerung der Erlebnis- und Auf- enthaltsqualität Quartier historische Altstadt, Bahnhofstraße, Kempte- ner Straße und Luitpoldstraße Straßenraumgestaltung Luitpold- straße, Kemptener Straße	Verkehrsberuhigung inkl. Straßen- raumgestaltung mit Berücksichtigung von Freiräumen/Plätzen		X			Einfacher Bebauungsplan „A 25 E – Nordwestliche Altstadt“ B-Plan „W 43 – Ottostra- ße/Bahnhofstraße“ bzw. „ W 43 – Ottostraße/Bahnhofstraße – 1. Ände- rung“	Maßnahmen- anpassung	SA-A4-27	+
	Attraktivitätssteigerung und Beto- nung Innenstadteingang Kempte- ner Straße, Bahnhofsareal	Keine konkrete Maßnahme		X			B-Plan „W 43 – Ottostraße/Bahn- hofstraße“ bzw. „ W 43 – Ottostra- ße/Bahnhofstraße – 1. Änderung“	Maßnahmen- anpassung	SA-A4-28	+
	Stadräumliche Integration der Bahnarealfächen	Keine konkrete Maßnahme		X			B-Plan „W 43 – Ottostraße/Bahn- hofstraße – 1. Änderung“, geplanter ZOB,	Maßnahmen- anpassung	SA-A4-29	+
	Raumbildung durch Bebauung	Mit zunehmender Entfernung zur Alt- stadt offenere Gestaltung der Bebau- ungsstruktur; geschlossene straßen- raumbezogene Bebauungsstruktur entlang der Bahnhofstraße und des nördlichen Prinzregentenplatzes	X				B-Plan „W 43 – Ottostraße/Bahn- hofstraße“ und einfacher B-Plan „A 25 – Nordwestliche Altstadt – vorha- benbezogene erste Änderung“	Maßnahmen- übernahme	SA-A4-30	+
	Straßenabgewandte wohnungsori- entierte Freiflächen Quartier Ot- tostraße	Schaffung ruhiger Wohnbereiche in straßenabgewandten Bereichen durch straßenraumbezogene ge- schlossene Bauweise (im Zuge der Verkehrsberuhigung In- nere Kemptener Straße und südliche Luitpoldstraße wird Ottostraße eine verkehrliche Mehrbelastung erfahren)		X			B-Plan „W 43 – Ottostra- ße/Bahnhofstraße“	Maßnahmen- übernahme	SA-A4-31	+

Sanierungsgebiet westliche Innenstadt (A 4)										
Sanierungsziele		geplante Maßnahmen	Umsetzungsstand					Fazit ISEK	Kennzeichnung Maßnahme	Priorität
			umgesetzt/ in Umsetzung/ z.T. umgesetzt	in Planung	bisher nicht weiterverfolgt	Nicht beurteilbar	Kommentar	Aktuelle Zielbewertung		++ zeitnah + mittel- bis langfristig
	Bewahrung und Stärkung attraktives Wohnumfeld und Wohnqualität Quartier Rudolfstraße unter Beibehaltung einer lockeren Bebauung	steigender Frei- und Grünflächenanteil in zunehmender Entfernung zur Altstadt		X			B-Plan „W 60 – Sonnenstraße Ost“	Maßnahmenübernahme	SA-A4-32	+
Verkehr	Verkehrliche Entlastung der Altstadt bzw. des Altstadtrandes	- attraktive und verbesserte Erreichbarkeit der Altstadt für Fußgänger - Intensivierung und Aufwertung von Fußwegeverbindungen - Querung der Luitpoldstraße/Passagen - Durchwegung der historischen Altstadt/Passagen - Verbindung Von-Freyberg-Park zur Luitpoldstraße - Errichtung von Park&Ride-Parkplätzen zur Unterstützung des Umstiegs von Pkw auf Schiene oder Bus - räumliche Ausweitung der Verkehrsberuhigung der Altstadt (Luitpoldstraße und Kemptener Straße) - Neuordnung der Verkehrsflächen Luitpoldstraße/Kemptener Straße		X			Vorbereitung durch B-Plan „W 43– Ottostraße/Bahnhofstraße – 1. Änderung“	Maßnahmenanpassung	SA-A4-33	+
		- Aktivierung der Bahnhofstraße und Umleitung des Verkehrs über Von-Freyberg-Straße/Ottostraße zum Ausgleich für die Luitpoldstraße und die innere Kemptener Straße - Entflechtung Bahnhofstraße als Quartierschließung vor dem Hintergrund - Einbahnregelung Rupprechtstraße/ Augustenstraße - Sackgasse Postamt bzw. Stellplätze „Am Ziegelstadel“	X				2006 umgesetzt	Kein Ziel mehr	-	-

Sanierungsgebiet westliche Innenstadt (A 4)										
Sanierungsziele		geplante Maßnahmen	Umsetzungsstand					Fazit ISEK	Kennzeichnung Maßnahme	Priorität
			umgesetzt/ in Umsetzung/ z.T. umgesetzt	in Planung	bisher nicht weiterverfolgt	Nicht beurteilbar	Kommentar	Aktuelle Zielbewertung		++ zeitnah + mittel- bis langfristig
		Quartiersgarage nördlich der Jesuitengasse ausschließlich für umliegende Bewohner			X			Kein Ziel mehr	-	-
	Angebot von Parkmöglichkeiten entlang von Handels- und Dienstleistungseinrichtungen bzw. im fußläufigen Nutzungsumfeld	Erhalt der Anzahl bestehender Parkmöglichkeiten - keine Verschlechterung der Stellplatzbilanz	X					Maßnahmenübernahme	SA-A4-34	+
Verkehr	Intensivierung der Fußwegeverbindungen	- Aufwertung/Schaffung Passagen - Nutzung des Fußgängerpotentials Kreisverkehr "Bahnhofstraße/Luitpoldstraße/Prinzregentenplatz zur Aktivierung der Bereiche nördliche Luitpoldstraße/Jesuitengasse - Stärkung der Beziehungen zur Reichenstraße	X		X		Ein Durchgang umgesetzt, zusätzlichen Durchgang bei Haus-Nr. 37 aktivieren	Maßnahmenübernahme	SA-A4-35	+
	Förderung der Verkehrssicherheit für Fußgänger und Fahrradfahrer	gesonderte Fuß- und Radwege entlang der Ottostraße und im südlichen Bereich der Glückstraße (Verkehrssicherheit)			X		B-Plan „W 43– Ottostraße/Bahnhofstraße“ sieht dies nicht vor	Kein Ziel mehr	-	-
		Errichtung verkehrsberuhigter Zonen inkl. Fußgängerzone im Altstadt-, Altstadtrand- und Innenstadterweiterungsbereich			X			Maßnahmenübernahme	SA-A4-36	+
	Ergänzung der öffentlichen Infrastruktur im Bereich der inneren Kemptener Straße	Bereitstellung öffentlicher Toiletten	X	X			Im Zusammenhang mit der Morisse ist eine öffentliche, behindertengerechte Toilette geplant	Maßnahmenübernahme	SA-A4-37	+

Sanierungsgebiet westliche Innenstadt (A 4)										
Sanierungsziele		geplante Maßnahmen	Umsetzungsstand					Fazit ISEK	Kennzeichnung Maßnahme	Priorität
			umgesetzt/ in Umsetzung/ z.T. umgesetzt	in Planung	bisher nicht weiterverfolgt	Nicht beurteilbar	Kommentar	Aktuelle Zielbewertung		++ zeitnah + mittel- bis langfristig
	Erhalt und Stärkung der Erschließungs- und Andienungsfunktion Bahnhof/ÖV (Bahnhofsvorplatz /-areal)/Individualverkehr	• Neuordnung Bahnhofsbereich und Busbahnhof - funktionale und gestalterische Aufwertung des Bahnhofsbereichs (Neustrukturierung) • Schaffung von P+R-Stellplätzen in Bahnhofsnähe		X			Vorbereitung durch B-Plan „W 43–Ottostraße/Bahnhofstraße – 1. Änderung“	Maßnahmenanpassung	SA-A4-38	+
	• Funktion des Bahnhofsbereichs als ▪ Bahnhofsvorplatz ▪ Schnittstelle öffentlicher Verkehrs (ÖV) – Individualverkehr (IV) ▪ Künftiger bedarfsgerechter ZOB									

Hanfwerkesiedlung (B 1)

im Rahmen der VU zur Kernstadt Nord (Architekturbüro Landbrecht (2008)) wurde dieses Quartier untersucht und nicht als Sanierungsgebiet beschlossen

Sanierungsziele		geplante Maßnahmen	Umsetzungsstand					Fazit I-SEK	Kennzeichnung Maßnahme	Priorität
			umgesetzt/ in Umsetzung/ z.T. umgesetzt	in Planung	bisher nicht weiterverfolgt	Nicht beurteilbar	Kommentar	Aktuelle Zielbewertung		++ zeitnah + mittel- bis langfristig
Funktion/ Nutzung	Erhalt und Stärkung der denkmalgeschützten Hanfwerke-Siedlung	- Bauliches Weiterentwicklungspotential: - Östlich des Kaiser-Maximilian-Platzes Mischnutzung aus Einzelhandel und Wohnen/Ansiedlung von Verkaufsflächen für Bekleidung, Drogerieartikel und Lebensmittelvollsortimenter als wichtiger Baustein zur Stärkung des Kernbereichs (innenstadtnahe Errichtung - kein Kaufkraftabfluss) - Östlich der Theresienstraße Überleitung der Blockrandbebauung durch Wohnbebauung, nach Osten anschließende offene Einzelhausbebauung - Südlich der Robert-Schmid-Straße Weiterentwicklung von Dienstleistungen in Verbindung mit Wohnen	X				Maßnahmen weitgehend umgesetzt	Kein Ziel mehr	-	-
	Erhalt und Stärkung der denkmalgeschützten Hanfwerkesiedlung auf Grundlage der ortsbildprägenden Bausubstanz und freiraumprägenden quartierstypischen inneren Erschließungssysteme	Freihalten von ruhendem Verkehr zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität			X		Maßnahmen zum ruhenden Verkehr wurden größtenteils nicht umgesetzt	Maßnahmenübernahme	VU-B1-1	+
		Gestaltung mit wenigen ausgewählten Materialien und Grünstrukturen zur Verbesserung der Nutzbarkeit und zur Erhöhung des räumlichen Zusammenhalts und Erscheinungsbildes	X				Maßnahmen zur Straßenraumgestaltung wurden größtenteils nicht umgesetzt	Maßnahmenübernahme	VU-B1-2	+
Verkehr	Erhalt und Stärkung der quartierstypischen inneren Erschließung zur Sicherung der räumlichen Qualität des Wohnumfeldes und des Erscheinungsbildes des Ensembles Abbau des Stellplatzdefizits	Errichten dezentraler Quartiersgaragen (Tiefgarage, Parkhaus) in guter fußläufiger Entfernung	X		X		Eine von zwei TGa wurde umgesetzt (Theresienhof P 5 – 2014)	Maßnahmenübernahme	VU-B1-3	+

9.6 Maßnahmen (gesamt)

Im ISEK werden abschließend alle Maßnahmen (neue Maßnahmen Kap. 9.4 und Maßnahmen aus bisherigen Planverfahren Kap. 9.5) in einem Gesamt-Maßnahmenplan zusammengefasst. Aufgrund der Lesbarkeit eines Gesamt-Maßnahmenplanes mit einer Vielzahl von Maßnahmen wird auf den Maßnahmenplan gesamt (DIN A1) in der Anlage 12.3 verwiesen.

9.7 Umsetzungsstrategie/Erfolgskontrolle

Im Rahmen des ISEK bieten sich der Stadt Füssen unterschiedliche Umsetzungsstrategien. Die Wahl der zukünftigen Umsetzungsstrategie hat entscheidende Auswirkungen auf die Kostenstruktur. Es wird empfohlen, mit geeigneten Pilotprojekten, sogenannten „**Leuchtturmprojekten**“ zu beginnen, die eine ernsthafte Entwicklungsabsicht im ISEK-Gebiet signalisieren. Die „Leuchtturmprojekte“ generieren sich aus den priorisierten Projekten (++). Welche Projekte als erstes angegangen werden, ist der politischen Entscheidung der Stadt Füssen vorbehalten, die den Katalog u. a. auch haushaltstechnisch zu beurteilen hat. Nicht zuletzt wird durch eine enge Abstimmung mit der Städtebauförderung bei der Regierung von Schwaben und damit eine Abstimmung mit möglichen Förderprogrammen über die „Leuchtturmprojekte“ entschieden.

Voraussetzung für die zügige und erfolgreiche Umsetzung der „Leuchtturmprojekte“ ist ein geeignetes, professionelles **Projektmanagement**. Hierzu müssen zunächst klare Zuständigkeiten und die möglichen Akteure bestimmt werden. In der Regel liegt die erste Zuständigkeit im Bereich der Verwaltung und ggf. weiterer kooperationsbereiter Partner. Ein größtmöglicher Konsens der zu beteiligenden Akteure (private Eigentümer und Gewerbetreibende, aber auch Betroffene

und interessierte Bürger) ist anzustreben. Als mögliche „Leuchtturmprojekte“ im öffentlichen Bereich sind die Neugestaltung der Morisse, eine fußgängerfreundliche/fahrradfreundliche und barrierefreie Ausgestaltung der Fußgängerzone, die Entwicklungen im Hanfwerkeareal sowie die Beseitigung der städtebaulichen Missstände in der Lechvorstadt und im Bereich des Platzes südlich des Hotels „Sonne“ östlich Prinzregentenplatz anzustreben.

Bei den einzelnen Projekten und Maßnahmen gilt es, die **Beteiligung der Öffentlichkeit** fortzuführen. Zudem können Wettbewerbe mit öffentlicher Beteiligung und Information stattfinden. Dies ist vor allem bei der weiteren Ausgestaltung der Morisse zu empfehlen, da es sich hier bereits um einen Brennpunkt auch aus Sicht der Bevölkerung handelt.

Für die öffentlichen Maßnahmen wird die Aufnahme in das **Städtebauförderungsprogramm** „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren „Leben findet Innen statt““ beantragt. Etliche Maßnahmen, vor allem in der Lechvorstadt, gehen davon aus, dass auch Maßnahmen für Privateigentümer aufgrund der Vorbereitenden Untersuchungen gefördert werden können. Durch die förmliche Festlegung eines Sanierungsgebietes werden die Eigentümer aktiviert und finanzielle Anreize und Unterstützung geboten. Es ist davon auszugehen, dass durch die öffentlichen Investitionen ein deutlicher Mehrwert bei privaten Investitionen angestoßen wird. Hinsichtlich der privaten Förderungen im Sanierungsgebiet wird auf das Kapitel „Konzept kommunales Förderprogramm (D3)“ verwiesen.

Es wird empfohlen, in gewissen Zeitabständen die Ziele sowie den Umsetzungsstand der Maßnahmen zu überprüfen (**Monitoring**). Dabei sollten neben dem Projektstand auch Erfolgsfaktoren oder Verzögerungsgründe aufgenommen

und nach außen kommuniziert werden. Überholte Maßnahmen sollten mit Modifizierungsvorschlägen versehen werden. Die Maßnahmenliste ist zu überprüfen. Dem Stadtrat obliegt die Aufgabe, jährlich oder zumindest alle 2 Jahre über die geplante Realisierung und Finanzierung vor dem Hintergrund des städtischen Haushalts zu entscheiden. Zur Umsetzung bzw. planungsrechtlichen Sicherung ist es für einen Teil der Maßnahmen notwendig, diese mit einer kommunalen Bauleitplanung zu begleiten. Das planungsrechtliche Instrument eines Bebauungsplanes ist oft Voraussetzung für die Realisierung.



- Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat
 leben findet immer eine stelle.de
 Bayerisches Staatsministerium für Umwelt und Energie

- ### Maßnahmen bisheriger Planverfahren

- [illegible]

[illegible]

Planstand August 2019

10 Kosten und Finanzierung

10.1 Kosten- und Finanzierungsansätze

Gemäß den Ergebnissen des ISEK ist nachfolgend eine Kosten- und Finanzierungsübersicht nach § 149 BauGB aufgeführt. Die Kosten- und Finanzierungsübersicht stellt überschlägig die für die Gesamtmaßnahme zu tragenden Kosten (brutto) dar und soll Anhaltspunkte für Sanierungsentscheidungen und die Finanzdisposition der Stadt Füssen sowie des Sachgebietes Städtebauförderung bei der Regierung von Schwaben sein. Die Maßnahmen und die daraus abzuleitenden Kosten und Fördermittel sind in der folgenden Auflistung je Untersuchungsraum zusammengefasst. Verkehrswertermittlungen sind bei den einzelnen Grundstücken bzw. Gebäuden nicht berücksichtigt. Die Kosten stellen eine Richtschnur dar, da zum aktuellen Zeitpunkt präzise Kostenaussagen zu Einzelmaßnahmen noch nicht getroffen werden können. Im weiteren Verfahren müssen insbesondere vertiefende Untersuchungen zu Bausubstanz, Bodenbelastungen, Kampfmittelfreiheit etc. erfolgen. Maßnahmen, die nicht konkret genug sind bzw. wenn es sich um nicht-investive Maßnahmen handelt, werden mit keinem Kostenansatz hinterlegt.

Als nicht-investive Maßnahmen werden Maßnahmen bezeichnet, die keine Anschaffungskosten oder bauliche Aktivitäten hervorrufen.

Zu den nicht-investiven Maßnahmen gehören z. B.:

- Verwaltungsakte/-handlungen
- Verkehrsordnerische Maßnahmen
- Stärkung der Wohnnutzung in bestimmten Gebieten

- Entzerrung Besucherströme in der Altstadt
- Ausdehnung des Zentralen Versorgungsbezirks (ZVB)
- Verlegung Wochenmarkt
- Weiterentwicklung städtischer Entwicklungsachsen im Sinne des Einzelhandels

Zur Erhöhung des Anreizes privater Fassadeninstandsetzungen, Hofbegrünungen und Freiraumgestaltungen (z. B. neue Oberflächenbeläge) im förmlich festgesetzten Sanierungsgebiet der Lechvorstadt, wird der Stadt Füssen die Aufstellung eines **kommunalen Förderprogramms** empfohlen, mit dem die privaten Investitionen mit einer maximalen Förderkondition von bis zu 30 % der zuwendungsfähigen Kosten von der Stadt Füssen gefördert werden. Gemäß Städtebauförderungsrichtlinie erfolgt für das kommunale Förderprogramm eine Förderung bis zu 60 % durch Städtebauförderungsmittel, so dass der Eigenkostenanteil der Stadt Füssen 40 % beträgt. Hinsichtlich einer möglichen Ausgestaltung eines kommunalen Förderprogrammes wird auf das Kapitel „Konzept kommunales Förderprogramm (D3)“ verwiesen.

Grundlage der überschlägigen Kostenschätzung sind:

- Ermittlung von Abbruchkosten über die Bruttogrundfläche der Gebäude und Abbruchkosten in Anlehnung an die BKI-Baukosten, Kostenkennwerte für Gebäude 2019
- Ermittlung von Gebäudewerten über die Inaugenscheinnahme von außen, Kenngrößen wie Gebäudealter, Zustand, Bauweise, Kostenkennwerte in Anlehnung an die BKI-Baukosten, Kostenkennwerte für Gebäude 2019

- Annahme von Baukosten zur Herstellung von Erschließungsanlagen (ohne Grunderwerb, Planung, Vermessung und sonstiger Baunebenkosten) nach Kostenkennwerten Kling Consult
- Annahme von Baukosten zur Herstellung von Neubauten in Anlehnung an die BKI-Baukosten, Kostenkennwerte für Gebäude 2019
- Annahme von Kosten zu Modernisierung/Instandsetzung in Anlehnung an die BKI-Baukosten, Kostenkennwerte für Gebäude 2019

Pos.	Maßnahme	Menge	E-Preis (brutto €)	Bemerkungen	Kosten Annahme (ca./brutto €)	Priorität ++ zeitnah + mittel- bis langfristig
A1	Altstadt					
A1-1.1	Erweiterung öffentlicher Parkraum im Zentrum ^{*1 *4}	125 m²	130	Neuanlage von 10 zusätzl. Stellplätzen	16.250	++
A1-1.2	Erweiterung öffentlicher Parkraum bei Klinik Füssen ^{*1 *4}	50 St.	6.000	Parkdeck 2-stöckig für 50 St. - System-parkhaus als Stahlkonstruktion	300.000	+
A1-2.1	Radnetz attraktiver gestalten (z. B. durch durchgängige Radwege) ^{*4}			kein Kostenansatz, da weitere Planungen notwendig	-	++
A1-2.2	Mehr Ladestationen für E-Bikes, mehr Einstellmöglichkeiten für Fahrräder ^{*4*5}	2 St.	6.000	2 Ladesäulen für 3 E-Bike	12.000	++
A1-2.3	Erweiterung Angebot für dezentrales Fahrradparken (auch Pedelec, E-Bike), Möglichkeiten im Bereich ZOB beachten! ^{*5}	2 St.	1.500	2 Fahrradhäuser a´ 15 St.	3.000	++
A1-2.4	Ersatz für fehlendes Radroutenelement Nordseite B 17/Schwangauer Straße am nördlichen Lechufer schaffen ^{*4*5}	510 m²	130	Ausbau vorhandener Weg im ISEK Untersuchungsraum, Verbreiterung um 1 m in Asphalt, neue Linierung/Beschilderung	66.300	+
A1-2.5	Radrouten-Ergänzungselement im Zuge der Glückstraße/Ottostraße/Von-Freyberg-Straße (West)/ Luitpoldstraße (Nord) in Form von Schutzstreifen/Angebotsstreifen auf der Fahrbahn ^{*5}	psch.		Linierung auf der Fahrbahn	5.000	+
A1-2.6	Klare Regelungen für Befahrbarkeit der Fußgängerzone durch Fahrradfahrer ^{*5}			kein Kostenansatz, da nicht-investive Maßnahme	-	++
A1-3.1	Direkter Zugang von Bahnhof zur Innenstadt über Passage zu Reichenstraße sowie Luitpoldstraße zur Hintere Gasse ^{*1 *4}	105 m²	130	Aktivierung Durchgang Fl.Nr. 38, Anlage neuer Gehweg zur Hintere Gasse	13.650	++
A1-3.2	Zentrale Wegeverbindungen verbessern ^{*6} Anbindung Hintere Gasse an Rexpassage und Anbindung ehem. KSK-TGa an Reichenstraße/Ritterstraße	1.200 m³	70	Abbruch Gebäude Fl.Nr. 61	84.000	+
A1-3.2		140 m² 250 m²	130	Anlage neuer Gehweg zur Hintere Gasse, neuer Oberflächenbelag Rexpassage	50.700	+

Pos.	Maßnahme	Menge	E-Preis (brutto €)	Bemerkungen	Kosten Annahme (ca./brutto €)	Priorität ++ zeitnah + mittel- bis langfristig
A1-3.2		120 m²	130	Anlage neuer Gehweg Fl.Nr. 95 (Durchgang ehem. KSK-TGa an Reichenstraße, Durchbrüche psch. 2 x 5.000 €	25.600	+
A1-4.1	Optimierung Lichtsignaltechnik Kaiser-Maximilian-Platz innerhalb Koordinierungsstrecke Hochstiftstr./Blutangerweg*5	psch.		Verkehrsordnerische Maßnahme nach Aufwand	3.000	++
A1-4.2	Parkraum organisieren: Zusammenführung und Vereinheitlichung der 17 verschiedenen Bewirtschaftungsformen von Parkplätzen*5			kein Kostenansatz, da nicht-investive Maßnahme	-	+
A1-5.1	Schwerpunkt Wohnnutzung in der Drehergasse*4			kein Kostenansatz, da nicht-investive Maßnahme	-	+
A1-6.1	Außenbestuhlung Gastronomie reduzieren um mehr Platz für Fußgänger und Behinderte zu schaffen*4			kein Kostenansatz, da nicht-investive bzw. Privatmaßnahme	-	+
A1-6.2	Mehr öffentliche (behindertengerechte) WC's in der Innenstadt*4	1 St.		freistehendes behindertengerechtes WC	85.000	++
A1-6.3	Umsetzung der bestehenden Altsatzung die bereits vorsieht, die bestehenden Gehbänder für behinderte/unsichere Menschen freizuhalten			kein Kostenansatz, da nicht-investive Maßnahme	-	+
A1-6.4	Herstellung eines ebenen, fugenarmen und durchgehenden Oberflächenbelages*2	17.200 m²	250	neuer Oberflächenbelag Granit gestockt in der FGZ, einschl. Begrünung und Ausstattungen, ohne Ver- und Entsorgung	4.300.000	++
A1-6.4		1.800 m²	250	Platzgestaltung Magnusplatz, ohne Ver- und Entsorgung	450.000	
A1-6.5	Herstellung Leitführungen für Sehbehinderte im Straßenraum, z. B. mit Rippenplatten*2	900 m	40	Taktils Band in FGZ und angrenzend	36.000	++
A1-6.6	Mehr Ruhebänke vorsehen - ca. alle 200 m *2	6 St.	2.200	Sitzbänke	13.200	+
A1-6.7	Theresienbrücke bei Neubau/Sanierung behindertengerecht ausbauen*2	psch.		Kostenansatz gemäß Angaben Ingenieurbüro für Sanierung Theresienbrücke	173.579	++

Pos.	Maßnahme	Menge	E-Preis (brutto €)	Bemerkungen	Kosten Annahme (ca./brutto €)	Priorität ++ zeitnah + mittel- bis langfristig
A1-6.8	In Lechhalde behindertengerechte „Aufstiegsmöglichkeit“ schaffen, evtl. Aufstellen von zusätzlichen Bänken im Steilbereich* ²	700 m ²	250	Kostenansatz von Hl.-Geist-Kirche bis Brotmarkt	175.000	++
A1-6.9	Behindertengerechter Ausbau Gehweg/Übergang in der Luitpoldstraße* ²	40 m ²	130	Aufweitung, neuer Belag, taktile Einrichtungen	5.200	++
A1-7.1	Schaffung mehrerer Eingangsportale zur Altstadt (Entzerrung der Besucherströme)* ¹			kein Kostenansatz, da weitere Planungen notwendig	-	+
A1-7.2	Entzerrung der Besucherströme durch Hinleiten zum Lech, (über Lechbrücke, Lechhalde)* ⁴			kein Kostenansatz, da nicht-investive Maßnahme	-	+
A1-7.3	Mehr Passage(n) zwischen Brunnen-gasse und Drehergasse* ⁴	219 m ²	130	Annahme: Aktivierung Durchgang Fl.Nr. 204/2, Anlage neue Passage, Durchbrüche psch. 2 x 5.000 €	38.740	+
A1-7.4	Hinterhöfe beleben (Handwerk, Rückzugsräume)* ⁴			kein Kostenansatz, da nicht-investive Maßnahme	-	+
A1-7.5	Anbindung Brunnengasse an Reichenstraße			kein Kostenansatz, da weitere Planungen notwendig	-	+
A1-8.1	Themenweg vom Lechfall über Hanfwerkeareal, Floßerviertel bis Bootshafen* ⁴	3 St.	1.500	Informationstafeln	4.500	+
A1-8.2	Ansiedlung Gastronomie mit Außenbewirtschaftung in Floßergasse, Belebung Lechufer als Promenade durch Freizeitangebote* ⁴	4 St.	10.000	Spieleinrichtungen für Kinder und Senioren, jeweils 2 Stk.	40.000	+
A1-9.1	Erhalt der Bausubstanz (soweit zielführend und/oder imageprägend)* ⁶			kein Kostenansatz, da weitere Planungen notwendig	-	+
A1-9.2	Erhalt und Ausbau der Stadtmöblierung und -beschilderung* ⁶	5 St.	2.200	Beschilderung und Sitzmöbel, Papierkörbe, Wasserspender erneuern bzw. neu anschaffen	11.000	+
A1-9.3	Unterstützung bei der Weiterführung der Sanierung einzelner Objekte (Stadtbildverbesserung im Sinne einer Attraktivitätssteigerung des Einzelhandels)* ⁶			kein Kostenansatz, da nicht-investive bzw. Privatmaßnahmen	-	+

Pos.	Maßnahme	Menge	E-Preis (brutto €)	Bemerkungen	Kosten Annahme (ca./brutto €)	Priorität ++ zeitnah + mittel- bis langfristig
A1-10.1	Erweiterung der Kernstadt zur Ausdehnung des Zentralen Versorgungsbe- reichs und systematische „Entzerrung“ Besucherströme* ¹			kein Kostenansatz, da nicht-investive Maßnahme	-	++
A1-10.2	Mehr Ein- und Anbindung bisheriger B- und C-Lagen (Straßenraumgestaltung Innere Kemptener und Luitpoldstr.)* ¹ * ⁴	4.000 m²	250	Platzgestaltung Innere Kemptner Stra- ße, einschl. Begrünung und Ausstattun- gen, ohne Ver- und Entsorgung	1.000.000	++
A1-10.2		1.540 m²	160	Straßenraumgestaltung südliche Luit- poldstraße, ohne Ver- und Entsorgung	246.400	
A1-10.3	Fußgängerzone ausweiten (bis über Lech, Luitpoldstraße, Ritterstraße), Innenstadterweiterung jedoch nur bei Untertunnelung möglich* ¹			kein Kostenansatz, Untertunnelung nicht kalkulierbar	-	+
A1-10.4	Wochenmarkt in der Alt- stadt/Fußgängerzone* ⁴			kein Kostenansatz, da nicht-investive Maßnahme	-	+
A1-10.5	Weiterentwicklung innerstädtischer Einzelhandels-Achsen (Achse Morisse – Kemptener Straße – Ritterstraße)* ⁶			kein Kostenansatz, da nicht-investive Maßnahme	-	++
A1-11.1	Städtebauliche Neuordnung Baulücke östlich Prinzregentenplatz, südlich Hotel Sonne*	72 m²	250	Neugestaltung verbleibende kleine Platzfläche vor Passageneingang, ohne Ver- und Entsorgung	18.000	++
A1-11.2	Stadtmauer sichtbar/erlebbar machen, stärkere Einbindung in Stadtraum* ⁴	psch.		Sanierung Stadtmauer	120.000	++
A1-11.3	Brunnengasse gestalterisch aufwerten* ⁴	520 m²	250	Neuer Oberflächenbelag Granit ge- stockt, einschl. Begrünung und Ausstat- tungen	130.000	+
A1-12.1	Ufergestaltung nördliches Lechufer, Neuschaffung von Stadtgrün* ¹ * ⁶	380 St.	100	Begrünung nördliches Lechufer mit Bäumen, Blumenwiese, Sitzstufen am Wasser	38.000	++
A1-12.2	Grünfläche nördliches Lechufer (Flo- ßergasse) als „Ruhewiese“ erhalten, keine Aktionselemente* ⁷	psch.		Laubengang mit Sitzmöglichkeiten	15.000	+
Kosten-Annahme - A1 Altstadt					7.479.119	

Pos.	Maßnahme	Menge	E-Preis (brutto €)	Bemerkungen	Kosten Annahme (ca./brutto €)	Priorität ++ zeitnah + mittel- bis langfristig
A2 Lechvorstadt						
A2-1.1	Einheitliche Geschwindigkeitsregelungen in der Tiroler- u. Schwangauer Straße* ³			kein Kostenansatz, da nicht-investive Maßnahme	-	++
A2-1.2	Schaffung von mehr Anwohnerparkplätzen, evtl. ÖPNV-Haltestelle auflösen* ³			kein Kostenansatz, da nicht-investive Maßnahme	-	++
A2-2.1	Entzerrung Radfahrer/Fußgänger am Platz Theresienbrücke* ³			liegt an Schnittstelle zu VU Hanfwerkeareal, Aufwand derzeit nicht abschätzbar	-	++
A2-3.1	Gehweg auf Höhe Schiffwirtschaft und gegenüberliegend verbreitern* ³	120 m ²	250	Fahrbahnverengung auf 6,5 m Breite und jeweils 30 m Länge, Gehweg verbreitern, neuer Oberflächenbelag	30.000	++
A2-4.1	Zusammenführung und Vereinheitlichung der 17 verschiedenen Bewirtschaftungsformen von Parkplätzen* ⁵			kein Kostenansatz, da nicht-investive Maßnahme	-	+
	Fehlendes Radroutenelement Lechvorstadt (Nordseite Schwangauer Str.) soll auf Lechnordseite verlegt werden, deshalb Bestandteil der Maßnahmen zu Altstadt A1* ⁸			kein Kostenansatz, da in Maßnahmen Altstadt enthalten	-	+
A2-5.1	ebene Oberflächenbeläge, breitere Gehwege, sichere Querungen* ³	1.600 m ²	160	Straßenraumgestaltung Schwangauer Str., ohne Ver- und Entsorgung	256.000	++
A2-8.1	angemessene Nachverdichtung in 2-3 geschossiger Bauweise Nordseite Schwangauer Str.*			kein Kostenansatz, private Baumaßnahme	-	+
A2-9.1	Behebung baulicher Mängel schwerpunktmäßig an denkmalgeschützten Gebäuden, private Sanierung unterstützen*	psch.		aus kommunalem Förderprogramm	200.000	++
A2-9.2	Sanierung Mauer Tirolerstr.*	psch.	200.000	ohne weitere Detailuntersuchung	200.000	++
A2-10.1	Pflanzung von Bäumen im Straßenraum* ³	5 St.	4.500	Begrünung mit Bäumen in überfahrbaren Baumscheiben, 5 Stk.	22.500	+
Kosten-Annahme - A2 Lechvorstadt					708.500	
A3 Hanfwerkeareal						
				kein Kostenansatz, da gesonderte VU	-	Priorität noch festzulegen

Pos.	Maßnahme	Menge	E-Preis (brutto €)	Bemerkungen	Kosten Annahme (ca./brutto €)	Priorität ++ zeitnah + mittel- bis langfristig
A4 Westliche Innenstadt						
A4-1.1	Zusammenführung und Vereinheitlichung der 17 verschiedenen Bewirtschaftungsformen von Parkplätzen* ⁵			kein Kostenansatz, da nicht-investive Maßnahme	-	+
A4-4.1	Unterstützung bei der Weiterführung der Sanierung einzelner Objekte (Stadtbildverbesserung)* ⁶			kein Kostenansatz, ist bereits in Sanierungsgebiet "Westliche Innenstadt" enthalten	-	+
A4-6.1	Anpflanzen von essbaren Fruchtpflanzen, Umgestaltung von „sterilen“ Grünflächen zu bunten Grünflächen* ⁴	psch.	10.000	Begrünung mit Bäumen, Pflanzbeeten	10.000	+
Kosten-Annahme - A4 Westliche Innenstadt					10.000	
B1 Hanfwerkesiedlung						
B1-1.1	Aufwertung öffentlicher Straßenraum, Neuordnung ruhender Verkehr*	8000 m²	40	partielle Straßenraumgestaltung innere Erschließung, ohne Ver- und Entsorgung	320.000	+
B1-1.2	Schaffung dezentraler Parkiermöglichkeiten u. a. in TGa *	125 m²	130	Neuanlage von 10 zusätzl. Stellplätzen (oberirdisch)	16.250	+
Kosten-Annahme - B1 Hanfwerkesiedlung					336.250	
B2 Potenzialbewertung Morisse						
B2-1.1	Erweiterung öffentlicher Parkraum in innenstadtnahen Lagen* ¹	1.250 m²	130	Anlage öffentlicher Stellplätze oberirdisch	162.500	++
B2-1.2	Weitgehender Erhalt innenstadtnahes Parken an der Morisse, Parkhaus/TGa errichten* ¹	210 St.	2.000	Anlage öffentlicher Stellplätze unterirdisch in TGa	420.000	++
B2.1.3	Erweiterung Angebot Busparken in Morisse von 14 auf ca. 20 Busstellplätze* ⁵	1.400 m²	130	Anlage öffentlicher Bus-Stellplätze oberirdisch	182.000	++
B2-1.4	Zusammenführung und Vereinheitlichung der 17 verschiedenen Bewirtschaftungsformen von Parkplätzen* ⁵			kein Kostenansatz, da nicht-investive Maßnahme	-	+
B2-2.1	Einrichtung zusätzlicher Behinderten-Pkw-Stellplätze auf der Morisse in Kombination mit einem Behinderten-WC* ²	1 St.		Stellplätze in B2-1.1 enthalten, 1 freistehendes behindertengerechtes WC	85.000	++

Pos.	Maßnahme	Menge	E-Preis (brutto €)	Bemerkungen	Kosten Annahme (ca./brutto €)	Priorität ++ zeitnah + mittel- bis langfristig
B2-2.2	Herstellung Leitführungen für Sehbehinderte im Straßenraum, z. B. mit Rippenplatten* ²	150 m	40	Taktils Band in FGZ und angrenzend	6.000	++
B2-2.3	Mehr Ruhebänke vorsehen, ca. alle 200 m * ²	3 St.	2.200	Sitzbänke	6.600	+
B2-3.1	Installation einer Tourismusinfostation in Verbindung mit öffentlichem WC*	1 St.		1 Tourismusinfostation	10.000	+
B2-4.1	Neustrukturierung Morisse z. B. als Modezentrum* ⁴			kein Kostenansatz, da nicht-investive bzw. Privatmaßnahmen	-	+
B2-4.2	Ausweisung der Morisse als Entwicklungsbereich des ZVB* ⁶			kein Kostenansatz, da nicht-investive Maßnahme	-	+
B2-4.3	Erhalt und Ausbau der Stadtmöblierung und -beschilderung sowie der Stadtbe- grünung* ⁶	5 St.	2.200	Beschilderung und Sitzmöbel, Papierkörbe, Wasserspender	11.000	+
B2-4.4	Weiterentwicklung innerstädtischer Einzelhandels-Achsen (u. a. Achse Morisse – Kemptener Straße – Ritterstraße)* ⁶			kein Kostenansatz, da nicht-investive Maßnahme	-	++
B2-4.5	Ergänzung Einzelhandelsnutzung unter Einbeziehung der bestehenden Magnetbetriebe (Feneberg/Müller) und der Parkplatzsituation* ⁶			kein Kostenansatz, da nicht-investive Maßnahme	-	++
B2-5.1	Multifunktionale Büro- und Geschäfts- und Wohngebäude; 2-3 Geschosse in aufgelockerter Bauweise*			kein Kostenansatz, da Privatmaßnahmen	-	++
B2-6.1	Neugestaltung Straßenraum Fußgänger/Radfahrer Südseite Kemptener Straße und Morissenweg*	630 m ²	130	Anlage neuer Gehweg mit neuem Oberflächenbelag, einschl. Begrünung	81.900	++
B2-7.1	Grünraum nach Süden weitgehend erhalten*			kein Kostenansatz, da nicht-investive Maßnahme	-	+
Kosten-Annahme - B2 Morisse					965.000	
B3	Konzeptplanung innere Kemptener Straße/Luitpoldstraße					
B3-1.1	Innere Kemptener Str. zum Marktplatz umgestalten, Luitpoldstraße autofrei* ⁴	3.960m ²	250	Mischverkehrsfläche innere Kemptener Straße, einschl. Begrünung und Ausstattungen	990.000	++

Pos.	Maßnahme	Menge	E-Preis (brutto €)	Bemerkungen	Kosten Annahme (ca./brutto €)	Priorität
						++ zeitnah + mittel- bis langfristig
B3-1.2	Stärkung Hauptradroute „Innere Kemptener Straße/südl. Luitpoldstraße“, Anlage einer Mischverkehrsfläche* ⁵	1.330 m ²	160	Mischverkehrsfläche Luitpoldstraße mit Kennzeichnung Radroute, einschl. Begrünung und Ausstattungen	212.800	++
B3-2.1	Zusammenführung und Vereinheitlichung der 17 verschiedenen Bewirtschaftungsformen von Parkplätzen* ⁵			kein Kostenansatz, da nicht-investive Maßnahme	-	+
B3-3.1	Herstellung Leitführungen für Sehbehinderte im Straßenraum, z. B. mit Rippenplatten* ²	180 m	40	Taktils Band in innere Kemptener Str. und angrenzend	7.200	++
B3-3.2	Mehr Ruhebänke vorsehen, ca. alle 200 m * ²	3 St.	2.200	Sitzbänke	6.600	+
B3-4.1	Schaffung mehrere Eingangsportale zur Altstadt (Entzerrung der Besucherströme)* ¹			kein Kostenansatz, da nicht-investive Maßnahme, teilweise schon in anderen Maßnahmen enthalten	-	+
B3-5.1	Mehr Ein- und Anbindung bisheriger B- und C-Lagen (Innere Kemptener und Luitpoldstr.)* ¹ * ⁴			kein Kostenansatz, da nicht-investive Maßnahme, indirekt in Maßnahme: Mischverkehrsfläche innere Kemptener Str. enthalten	-	++
B3-5.2	Fußgängerzone ausweiten (bis über Lech, Luitpoldstraße, Ritterstraße), Innenstadterweiterung jedoch nur bei Untertunnelung möglich* ¹			kein Kostenansatz, da nicht-investive Maßnahme	-	+
B3-5.3	Wochenmarkt in der Altstadt/Fußgängerzone* ⁴			kein Kostenansatz, da nicht-investive Maßnahme	-	+
B3-5.4	Erhalt und Ausbau der Stadtmöblierung und -beschilderung sowie der Stadtbegrünung* ⁶	3 St.	2.200	Beschilderung und Sitzmöbel, Papierkörbe	6.600	+
B3-5.5	Unterstützung bei der maßvollen, ergänzenden Ansiedlung von Einzelhandelsnutzungen* ⁶			kein Kostenansatz, da nicht-investive Maßnahme	-	+
B3-5.6	Weiterentwicklung innerstädtischer Einzelhandels-Achsen (u. a. Achse Morisse – Kemptener Straße – Ritterstraße)* ⁶			kein Kostenansatz, da nicht-investive Maßnahme	-	++
B3-6.1	Innere Kemptener Str. als weiteren schönen Stadteingang gestalten* ⁴	psch.	20.000	Kunstobjekt	20.000	++

Pos.	Maßnahme	Menge	E-Preis (brutto €)	Bemerkungen	Kosten Annahme (ca./brutto €)	Priorität ++ zeitnah + mittel- bis langfristig
B3-7.1	Pflanzung von Bäumen im Straßenraum* ³	psch.	10.000	repräsentatives Grün schaffen	10.000	+
Kosten-Annahme - B3 Konzeptplanung innere Kemptener Straße/Luitpoldstraße					1.253.200	
B4 Umgestaltung Palestrinaplatz						
B4-1.1	Umgestaltung „Palestrinaplatz“ mit entsprechender Lenkungsfunktion und sicheren Fußgänger/Radverkehrsquerungen* ⁵	1.600 m ²	160	Herstellung Verkehrsplatz, ohne LSA	256.000	++
B4-2.1	Herstellung Leitführungen für Sehbehinderte im Straßenraum, z. B. mit Rippenplatten* ²	55 m	40	Taktils Band in innerer Kemptener Str. und angrenzend	2.200	++
B4-5.1	Platzgestaltung in den Randbereichen, keine reine Verkehrslösung*	400 m ²	250	Platzgestaltung mit Kennzeichnung Radroute, einschl. Begrünung und Ausstattungen	100.000	++
Kosten-Annahme - B4 Palestrinaplatz					358.200	
C1 Bereich Bahnhofsareal, Von-Freyberg-Park						
C1-1.1	Funktionsstärkung Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB) im Sinne einer "Mobilitätssteigerung" (Verknüpfung Schiene/ÖPNV/E-Mobilität/Fahrradverkehr)* ⁸	psch.		ZOB mit Überdachung, Kostenansatz gemäß Angaben Planungsgruppe Kölz aus B-Plan W 43	2.200.000	++
C1-1.2	Aufweitung Bahnhofstraße und Ertüchtigung Kreisverkehr Prinzregentenplatz("Bypass")* ⁸			Neugestaltung Bahnhofstraße zw. Bahnhofgebäude und Prinzregentenplatz, einschl. Begrünung und Ausstattungen - Kosten in Maßnahme C1-1.6 enthalten	0	++
C1-1.3	Neubau Bahnhofsumfeld* ⁸	psch.		Anpassungen Rupprechtstraße-Bahnhofstraße, Kostenansatz gemäß Angaben Planungsgruppe Kölz aus B-Plan W 43	120.000	++
C1-1.4	Bushaltestelle für Touristik – Busse (Bahnhofstr./Augustenstr.)* ⁸			Anlage Bushaltestelle - Kosten in Maßnahme C1-1.6 enthalten	0	++

Pos.	Maßnahme	Menge	E-Preis (brutto €)	Bemerkungen	Kosten Annahme (ca./brutto €)	Priorität ++ zeitnah + mittel- bis langfristig
C1-1.5	Verbesserung Kreisverkehr Prinzregentenplatz* ⁸			Ertüchtigung/Ausbau Kreisverkehr Prinzregentenplatz - Kosten in Maßnahme C1-1.6 enthalten	0	++
C1-1.6	Umbau Bahnhofstraße als „Multifunktionale Geschäftsstraße“ (MIV/Fuß/Rad/Parken/Bus/Vegetation)* ⁸	psch.		Kostenansatz gemäß Angaben Planungsgruppe Kölz aus B-Plan W 43	1.600.000	++
C1-2.1	Konzentrierte Querungsmöglichkeiten Fußgänger/Fahrradfahrer vom Bahnhof kommend Richtung Altstadt* ⁸	2 St.	10.000	Neugestaltung zweier Übergänge	20.000	++
C1-2.2	Mehr Ladestationen für E-Bikes, mehr Einstellmöglichkeiten für Fahrräder* ^{4*5}	1 St.	6.000	1 Ladesäule für 3 E-Bike	6.000	++
C1-3.1	Herstellung Leitführungen für Sehbehinderte im Straßenraum, z. B. mit Rippenplatten* ²	140 m	40	Taktils Band in Bahnhofstr und angrenzend	5.600	++
C1-3.2	ebene Oberflächenbeläge, breitere Gehwege, sichere Querungen* ³			Maßnahme bereits in verschiedenen C1 - Maßnahmen enthalten	0	++
C1-5.1	Erhalt und Ausbau der Stadtmöblierung und -beschilderung sowie der Stadtbe-grünung* ⁶	2 St.	2.200	Beschilderung und Sitzmöbel, Papierkörbe	4.400	+
C1-6.1	Bauliche Verdichtung im Bereich Innere Kemptener Straße/Ottostraße sowie an der Einmündung Von-Freyberg-Straße/Luitpoldstraße* ⁸			kein Kostenansatz, da Privatmaßnahmen	0	+
C1-7.1	Aufwertung der „grünen Lunge“ Freyberg-Park* ^{1*8}	5.600 m ²	100	Neugestaltung Park mit Wegen und Ausstattungen, Erhalt Bäume und Neupflanzungen	560.000	++
Kosten-Annahme - C1 Bereich Bahnhofsareal, Von-Freyberg-Park					4.516.000	

Pos.	Maßnahme	Menge	E-Preis (brutto €)	Bemerkungen	Kosten Annahme (ca./brutto €)	Priorität ++ zeitnah + mittel- bis langfristig
G Gesamttraum Kernstadt						
G1-1.1	Erweiterung, Nutzung der Parkmöglichkeiten am Festspielhaus, Ausgangspunkt für Busshuttle-Service zur Innenstadt*1*4	375 m²	130	Neuanlage von 30 zusätzlichen Stellplätzen	48.750	+
G1-2.1	Aufwertung der „grünen Lunge“ Baumgarten * *1	psch.		Baumunterhalt, Instandsetzung Wege, Neupflanzungen	25.000	++
Kosten-Annahme - G Gesamttraum Kernstadt					73.750	

11 Vorschlag/Konzept kommunales Förderprogramm (D3)

Zur Erhöhung des Anreizes privater Investitionen beabsichtigt die Stadt Füssen, gemäß den Richtlinien zur Förderung städtebaulicher Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen in Bayern vom 08.12.2006 (zuletzt geändert durch Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr vom 09. November 2015) im Rahmen des Städtebauförderungsprogramms einen Teil ihres jährlichen Städtebauförderungskontingentes in ein kommunales Förderprogramm einzubringen.

Mit dem seitens der Stadt Füssen im Rahmen einer Richtlinie festzulegenden Förderzweck zielt dieses Programm auf die Beseitigung städtebaulicher Mängel und Missstände gemäß § 177 Abs. 3 BauGB auf Grundlage privater Investitionen, z. B. mittels Maßnahmen an der Außenhülle von Gebäuden, der Verbesserung, Inwertsetzung und Pflege des Stadtbildes sowie dem Erhalt charakteristischer und ortsbildprägender Merkmale, Verbesserungen hinsichtlich barrierefreier Zugänge. Die Förderkriterien des aufzulegenden kommunalen Förderprogramms sind seitens der Stadt Füssen im Detail festzulegen. Ein geeignetes Fachbüro kann die Kommune diesbezüglich beraten und unterstützen.

Im Rahmen des kommunalen Förderprogramms können entsprechend seitens der Stadt Füssen definierte bauliche Maßnahmen gefördert werden, soweit sie den Sanierungszielen entsprechen und mit der Bauverwaltung vereinbart wurden. Die Förderung beträgt bis zu maximal 30 % der förderfähigen Kosten. Die Höhe der Förderung unterliegt der Einzelfallprüfung und wird auf einen Höchstbetrag gedeckelt. Eine Förderung

von Maßnahmen durch die Städtebauförderung ist nur bei Lage in einem Sanierungsgebiet möglich.

Gemäß Städtebauförderungsrichtlinien erfolgt für die Stadt Füssen für das kommunale Förderprogramm eine Förderung bis zu 60 % durch Städtebauförderungsmittel, so dass der Eigenkostenanteil der Stadt Füssen 40 % der Kosten des kommunalen Förderprogramms beträgt. Die Stadt Füssen definiert Ziel und Zweck des kommunalen Förderprogramms, die im Rahmen des Förderprogramms geförderten Maßnahmen, die Grundsätze der Förderung, Förderungsbedingungen (z. B. Fördersatz und Förderhöchstgrenzen) und das Förderverfahren.

Ein möglicher inhaltlicher Aufbau einer Richtlinie für ein kommunales Förderprogramm kann wie folgt aussehen (Quelle: Richtlinien zur Förderung städtebaulicher Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen in Bayern vom 08.12.2006 (zuletzt geändert durch Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr vom 9. November 2015)):

Beispiel für eine Richtlinie

Richtlinie der Stadt Füssen für das kommunale Förderprogramm gemäß Nr. 20 Städtebauförderungsrichtlinie (StBauFR) zur Durchführung

- a) **stadtbildverbessernder Maßnahmen**
- b) **Maßnahmen zur Barrierefreiheit**
- c) **evtl. weitere**

Präambel

Gemäß den Richtlinien zur Förderung städtebaulicher Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen in Bayern vom 08.12.2006 (zuletzt geändert durch Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr vom 9. November 2015) können die Städte und

Gemeinden im Rahmen des Städtebauförderungsprogramms einen Teil ihres jährlichen Städtebauförderungskontingentes in ein kommunales Förderprogramm, zugeschnitten auf ihre Bedürfnisse, einbringen.

Der Stadtrat der Stadt Füssen hat am die Richtlinie für das vorliegende kommunale Förderprogramm beschlossen. Das kommunale Förderprogramm basiert auf Nr. 20 StBauFR und wird im Rahmen des jeweiligen Städtebauförderungsprogramms, derzeit „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren „Leben findet Innen Stadt““ angewendet.

§ 1 Förderzweck

Das Programm dient der Beseitigung städtebaulicher Mängel und Missstände gemäß § 177 Abs. 3 BauGB an der Außenhülle von Gebäuden, der Verbesserung, Inwertsetzung und Pflege des Stadtbildes sowie dem Erhalt der charakteristischen und ortsbildprägenden Merkmale der Füssener Innenstadt; Maßnahmen zur Verbesserung barrierefreier Zugänge und ggf. weitere.

§ 2 Räumlicher Förderbereich

Der räumliche Förderbereich erstreckt sich auf die Fläche (Anlage 1, Übersichtsplan räumlicher Förderbereich).

Sollten weitere Sanierungsgebiete ausgewiesen werden, so kann der Förderbereich auch auf diese Gebiete ausgeweitet werden.

§ 3 Gegenstand der Förderung

Im Rahmen des kommunalen Förderprogramms können folgende bauliche Maßnahmen gefördert werden, soweit sie den Sanierungszielen entsprechen und mit der Bauverwaltung vereinbart wurden:

- (1) Verbesserung der Fassadengestaltung und Sanierung der Gebäudeaußenhaut (Wände, Dach) einschließlich der statischen Sicherung der tragenden Bauteile
- (2) Erhaltung und soweit dies nicht möglich ist, Wiederherstellung stadtbildprägender Fassadenteile, insbesondere historischer Gebäude
- (3) Verbesserung und Neugestaltung von Freiflächen (private Aufenthaltsbereiche, Plätze, Höfe, Gärten mit Einfriedungen) unter Berücksichtigung der Gestaltung, der Stadtökologie, der Funktionalität
- (4) Bauliche Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit der Gebäudezugänge unter Berücksichtigung der allgemeinen Gestaltungsvorgaben, wie z. B. Denkmalschutz, Belange der Ortsbildgestaltung
- (5) Bauliche Maßnahmen zur Aufwertung von Schaufenster und Werbeanlagen, soweit

sie für den öffentlichen Raum wirksam bzw. davon einsehbar sind. Hier kommen auch insbesondere Maßnahmen zur Herstellung barrierefreier Gebäudeeingänge in Betracht.

(6)

(7)

Nicht förderfähig sind:

- (8) Maßnahmen, die überwiegend zur Erhöhung des Nutzwertes der Gebäude beitragen
- (9) Maßnahmen, die im Rahmen des Bauunterhalts erbracht werden müssen und keine oder nur geringe gestalterische Veränderungen bewirken.
- (10) Maßnahmen, die bereits begonnen wurden
- (11)

§ 4 Förderungshöhe/Förderungsbedingungen

Die Förderung beträgt bis zu maximal 30 % der förderfähigen Kosten. Die Höhe der Förderung unterliegt der Einzelfallprüfung, sie beträgt jedoch höchstens €. Eine Förderung kommt erst in Betracht, wenn die ermittelte Fördersumme mindestens € beträgt. Die Förderung wird als einmaliger Zuschuss gewährt. Ein Rechtsanspruch auf Förderung besteht nicht, die Zuwendungen stellen eine freiwillige Leistung der Kommune dar.

Eigenleistungen in Form von Selbst- und Nachbarschaftshilfe bleiben einschließlich der zur

Erbringung notwendiger Materialkosten von einer Förderung ausgeschlossen.

§ 5 Zuwendungsempfänger

Die Fördermittel werden natürlichen und juristischen Personen gewährt.

§ 6 Verfahren

Anträge auf Förderung sind nach vorheriger fachlicher Beratung durch die Bauverwaltung schriftlich an die Stadt Füssen zu stellen. Der Antrag muss alle zur Beurteilung der Maßnahme erforderlichen Unterlagen enthalten und ist auf Wunsch der Stadt entsprechend zu vervollständigen.

Der Antragsteller hat der Stadt zur Beurteilung folgende Antragsunterlagen vorzulegen:

- Planunterlagen mit Angaben zu Materialien, Oberflächen, Farben
- Detailzeichnungen (sofern erforderlich in Absprache mit der Stadt)
- Baubeschreibung
- Materialangaben
- Kostenschätzung oder Kostenangebote
- Fotodokumentation des Zustands vor der Sanierung
-

Maßnahmen sind nur förderfähig, wenn sie vor Beauftragung und Beginn der Ausführung mit der Stadt Füssen abgestimmt wurden und eine schriftliche Vereinbarung mit der Stadt geschlossen worden ist.

Im Rahmen der Modernisierungsvereinbarung zwischen dem Antragsteller und der Stadt Füssen wird die Einhaltung wesentlicher Grundsätze und Ziele der Stadtbildgestaltung geprüft und festgelegt.

Die Stadt prüft anhand der o. g. Unterlagen, ob die Maßnahme dem Förderzweck entspricht und kann weitere Unterlagen, die zur Beurteilung der Förderwürdigkeit von Bedeutung sind, beim Antragsteller anfordern. Bauordnungsrechtliche und denkmalschutzrechtliche Erfordernisse bleiben davon unberührt.

Wird die Förderung befürwortet, legt die Stadt die Höhe der Förderung gemäß den Regelsätzen nach § 4 fest. Es erfolgt der Abschluss einer Vereinbarung mit dem Antragsteller. Sämtliche Bauaufträge müssen dann in dem Jahr der Modernisierungsvereinbarung vergeben werden.

Maßnahmen dürfen grundsätzlich erst nach Beratung durch die Bauverwaltung und schriftlicher Zustimmung der Stadt begonnen werden. Die Maßnahme ist seitens des Antragstellers spätestens bis (maßgebend hierfür ist das Jahr des Sanierungsvertrages) abzuschließen und gegenüber der Stadt abzurechnen.

Zur Abrechnung ist vorzulegen:

- sämtliche Rechnungen der durchgeführten Baumaßnahmen einschließlich der Baunebenkosten
- eine Fotodokumentation

Die Auszahlung des Zuschusses erfolgt nach Fertigstellung der Maßnahme, Prüfung der Ausführung und der eingereichten Abrechnungunterlagen durch die städtische Bauverwaltung oder dem beauftragten Sanierungsbetreuer.

§ 7 Fördervolumen

Das Gesamtvolumen des kommunalen Förderprogramms wird nach Bedarf, dem zur Verfügung stehenden Städtebauförderungs-Jahreskontingent und den kommunalen Haushaltsmitteln festgelegt.

§ 8 Inkrafttreten

Die Richtlinie wird mit Ihrer Bekanntmachung rechtskräftig.

Stadt Füssen, den

.....
Erster Bürgermeister

12 Anlagen

12.1 Radroutenkonzept Planungsgruppe Kölz GmbH vom 18.10.2018 (einschl. Beitrag Arbeitsgruppe Radverkehr)

12.2 Parkraumkonzept/Ruhender Verkehr Planungsgruppe Kölz GmbH vom 28.02.2018 (AG-Sitzung)

12.3 Maßnahmenplan gesamt (A1-Format)

13 Quellen

Neben den Quellenangaben bei den Abbildungen, Fotos und Tabellen wurden weitere nachfolgende Quellen verwendet:

Arbeitsgemeinschaft B.A.S.I.S/Stadt Land GmbH i. A. Stadt Füssen: VU und Fortschreibung des städtebaulichen Rahmenplans, Februar 1996

Architekt Landbrecht i. A. Stadt Füssen: Entwicklungskonzept Kernstadt Nord, Beschlussauszug STR Nr. 8 vom 29.01.2013, Entwurf für Sanierungssatzung vom 29.01.2013, Erläuterungen zur Sanierungssatzung, Lagepläne Sanierungsgebiet vom 21.01.2013, Freiflächenplan vom 21.01.2013, Amtliche Bekanntmachung VU Kernstadt Nord vom 30.03.2005, Planauszug Entwicklungskonzept, Präsentation (18 Seiten), Beschlussauszug STR Nr. 1 vom 05.02.2010

Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege: Bau- und Bodendenkmäler in Füssen, 2017

Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege: Bau- und Bodendenkmäler, Landschaftsprägende

Denkmäler und Ensemble der Stadt Füssen, September 2017

Bayerisches Landesamt für Statistik: Demographie-Spiegel für Bayern – Berechnungen für die Stadt Füssen, 2015

Bayerisches Landesamt für Statistik: Demographie-Spiegel für Bayern, Berechnung für die Stadt Füssen bis 2034

Bayerisches Landesamt für Statistik: Statistik kommunal 2018, Stadt Füssen

Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr [Hrsg.] (2015): Die barrierefreie Gemeinde. Ein Leitfaden.

Bayerischen Staatsministerium des Innern für Bau und Verkehr [Hrsg.] (2015): Die barrierefreie Gemeinde. Ein Werkstattbericht.

Bayerisches Staatsministerium des Innern für Bau und Verkehr: Richtlinien zur Förderung städtebaulicher Erneuerungsmaßnahmen, 09.11.2015

Bayerische Straßenbauverwaltung: DTV 2015 – aktuell, 19.10.2017

BBE Handelsberatung: Stellungnahme Einkaufszentrum „Theresienhof“, 07/2011

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit [Hrsg.] (2016): Leitfaden barrierefreies Bauen. Hinweise zum inklusiven Planen von Baumaßnahmen des Bundes.

Dr. Hans-Martin Beyer: Städtebauliches Konzept Füssen, E-Mail Eingang vom 16.06.2019

dwif: Wirtschaftsfaktor Tourismus für die Stadt Füssen, Oktober 2017

Fachzeitschrift UPR: Veröffentlichung „Vorbereitende Untersuchungen im besonderen Städtebaurecht“, 3/2012

f64 Architekten: Strukturkonzept Magnuspark Füssen, 25.07.2017

Hochschule Augsburg i. A. Stadt Füssen: Textilwerkareal Mühlbachgasse, 08.05.2015

icon Regio/Markt und Standort, Nürnberg i. A. Stadt Füssen: Städtebaulich-ökonomische Einzelhandelsstrukturanalyse für die Stadt Füssen, Juli 2001

icon Regio/Markt und Standort/BBE: Einzelhandelsgutachten der Stadt Füssen (Liste), Juli 2001 – Mai 2015

IHK mit Partnern: Innenstadtentwicklung, Dezember 2017

IHK mit Partnern: Innenstadtentwicklung, Füssen Forum II, 21.02.2018

IHK mit Partnern: Handlungsfelder und Maßnahmen für das Ortszentrum Füssen als Ergebnis Kick-Off-Veranstaltung am 11.01.2018 und des I. Forums am 24.01.2018, Februar 2018

Kling Consult GmbH i. A. Stadt Füssen: Sanierungsgebiet Westliche Innenstadt, VU westliche Innenstadt, Rahmenplan Bericht März 2004, Satzung vom 27.11.2003, Verfahrensablauf

Landesentwicklungsprogramm Bayern 2018

LARS Consult Memmingen i. A. Stadt Füssen: Dokumentation zum Workshop zur Städtebauförderung, 10.06.2015

Markt & Standort GmbH, Erlangen: Einzelhandelskonzept ISEK, 25.04.2018

MWiA: Empfehlungen des Marketing- u. Wirtschaftsausschusses von Füssen Tourismus und Marketing (MWiA) zur Altstadtsanierung Füssen basierend auf den Sitzungen am 07.02.2018, 15.02.2018 und 21.02.2018, 26.02.2018

Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern [Hrsg.] (2004): Die Stadt für alle – barrierefreie Gestaltung in der Städtebaulichen Sanierung und Erneuerung.

Ortsplanungsstelle für Schwaben, Augsburg i.A. Stadt Füssen: Flächennutzungsplan, genehmigte Fassung, rechtswirksam seit 02.01.1989 (mehrfach geändert)

Planungsgruppe KÖLZ i. A. Stadt Füssen: Stadt Füssen Verkehrskonzept, Juni 1993

Planungsgruppe Kölz: Verkehrsentwicklungsplanung Stadt Füssen 2025/2030, November 2015

Planungsgruppe Kölz: Ergebnisprotokoll Besprechungstermin zu Bebauungsplan W 43, 20.09.2017

Planungsgruppe Kölz: Füssen ISEK, Teilaspekt Verkehr „Ruhender Verkehr/Parkraumkonzept“, 28.02.2018

Planungsgruppe Kölz: ISEK Innere Kernstadt, Teilaspekt Verkehr – „Radroutenkonzept“, 18.10.2018

Planungsgruppe Kölz: ISEK Innere Kernstadt, Teilaspekt Verkehr – „MIV/ÖPNV/Fußgänger“, 23.04.2018

Planungsgruppe Kölz: Bebauungsplan W 43 Ottostraße/Bahnhofstr. – 1. Änderung, 04.06.2018

Staatliches Bauamt Kempten i. A. Stadt Füssen: Palestrina Platz – Kreisverkehrsplanung, Fußgängersignalanlage, März 2017

Stadtarchiv Füssen: Historische Karten Stadt Füssen, 1820 bis 1924

Stadt Füssen: Städtebauliche Rahmenplanung zur Entwicklung des Stadtkerns, 1974

Stadt Füssen: Baugestaltungssatzung, 26.07.1984

Stadt Füssen: Sanierungsgebiet Altstadt, 12.04.1999

Stadt Füssen: Sanierungsverträge über die Modernisierung/Instandsetzung von Gebäuden im Sanierungsgebiet Altstadt + Auflistung von Sanierungen im Untersuchungsgebiet, Juli 2007 – Mai 2010

Stadt Füssen, Stadtbauamt: Ruhender Verkehr in Füssen – Parkraumkonzept, Oktober 2017

Stadt Füssen: Parken in Füssen – Übersicht, Oktober 2017

Stadt Füssen: Demographiedaten Statistik, 23.01.2018

Stadt Füssen: Internetseite (<https://www.stadt-fuessen.de/3527.html>)

Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2014): <https://ergebnisse.zensus2011.de/#MapContent:09777,D13,m>, (Stand; 05.10.2017)

Tiefbauamt Stadt Füssen: Straßenausbaupläne, 1983, 1987, 1992

Überfraktioneller Arbeitskreis Radverkehr: Abstellmöglichkeiten Fahrräder um die Altstadt, 10.06.2018

Werbegemeinschaft Füssen: Vorschläge der Werbegemeinschaft, ohne Datum

14 Verfasser

Team Städtebau

Krumbach, 15. Oktober 2019

Bearbeiter:

Bearbeiterin:

Dipl.-Geogr. Dr. Hase

Dipl.-Ing. (FH) Kaiser

Dipl.-Geogr. Saloustros