

Im Rahmen des INTERREG-Projektes AB 266 Attraktivierung der Regionalbahnen wurde unter der Aktivität T1.6 folgendes Arbeitspaket behandelt:

Erarbeitung eines Konzepts zur funktionalen und städtebaulichen Aufwertung des örtlichen Bahnhofs und Ableitung von Handlungsansätzen zur Entwicklung eines zentralen Verkehrsknotens

Von den beiden Kommunen Markt Nesselwang und der Gemeinde Pfronten wurden jeweils externe Dienstleister mit der Konzepterstellung unter Berücksichtigung der individuellen Bedürfnisse beauftragt. In dem vorliegenden Kurzbericht wurde versucht, die wesentlichsten Inhalte beider Konzeptarbeiten zusammenzufassen und somit eine Empfehlung bzw. einen Handlungsleitfaden für weitere interessierte Kommunen zur Verfügung zu stellen.

Auftraggeber:

Gemeinde Pfronten
Allgäuer Straße 6
87459 Pfronten-Ried
Telefon: 0049 8363-69855
E-Mail: poststelle@pfronten.de
Web: www.rathaus.pfronten.de
Vertreten durch Ersten Bürgermeister Alfons Haf



Externer Dienstleister:

LARS consult
Gesellschaft für Planung und Projektentwicklung mbH
Bahnhofstraße 22
87700 Memmingen
Telefon: 0049 8331 4904-0
E-Mail: info@lars-consult.de
Web: www.lars-consult.de

Auftraggeber:

Markt Nesselwang
Hauptstraße 18
887484 Nesselwang
Telefon: 0049 8361 9122-55
E-Mail: rathaus-bauamt@Nesselwang.bayern.de
Web: www.nesselwang-buergerservice.de



Vertreten durch Ersten Bürgermeister Pirmin Joas

Externer Dienstleister:

Hofmann & Dietz
Architektur / Landschaftsplanung / Stadtplanung
Meinrad-Spieß-Platz 2
87660 Irsee
Telefon: 0049 8341 96673-80
E-Mail: info@hofmann-dietz.de
Web: www.hofmann-dietz.de

Überblick über empfohlene Herangehensweise und konzeptionelle Schritte

1. Grundlagenermittlung – Status quo

Anlass und Aufgabenstellung

- Handlungsanlass
- Aufgabenstellung und Ziele

Lage der Gemeinde und des Untersuchungsgebiets

- Lage der Gemeinde
- Untersuchungsgebiet Bahnhof

Rahmen- und Planungsvorgaben

- Landesentwicklungsplan Bayern und Regionalplan Allgäu
- Bauleitplanung
- Parallelaufende Planungen

Besitzverhältnisse, Nutzung und Funktion

- Besitzverhältnisse
- Gebäudenutzung und -funktion
- Flächennutzung und Funktion

2. Beteiligung Lokaler Akteure

Nutzer, Betriebe gemeinsam mit DB Station & Service AG

Eigentümer / Pächter

Vorabinformation und Voreinschätzung staatl. Bauamt Kempten

Rückkoppelung des Zwischenstandes

3. SWOT-Analyse

4. Auswertung der Mobilitätsbedarfe

Zusammenstellung der verfügbaren Datenbasis

Abschätzung der bestehenden Mobilitätsbedarfe und Ableitung von planungsrelevanten Zielegrößen

- Bestehende Bedarfe
- Zielgrößen

Bilanzierung der bestehenden Parkplätze

5. Erstellung städtebauliches Konzept

Leitziele

Handlungsfelder

- Bahnhofsvorplatz
- Parkplatzsituation
- Anschluss Bushaltestelle
- Fahrradabstellflächen
- Fußweganbindung
- Großgrünbestand / angrenzende Parkanlage
- Bahnsteige mit Wartefrastruktur
- Bahnübergänge für Fußgänger
- Straßenausbau / straßenbauliche Anpassungen / Kreuzungsbereiche
- Konkrete einzelne Vorhaben (in Pfronten z.B. Erweiterungsvorhaben und Modernisierung des Campingplatzes; räumliche Verlagerung Trafostation; Breitenbergbahn Parkplatz und Wege; in Nesselwang z.B. Nachnutzung eines alten Bahnhofskiosk)

Konkretisierung der derzeitigen Anforderungen verschiedener Beteiligter und der sonstigen Planungsparameter; Berücksichtigung Barrierefreiheit
Handlungsempfehlungen zu allen definierten Handlungsfeldern

Der Anlass und die Aufgabenstellung entsprechend Interreg-Projektantrag lauteten:

„Mit dem Ausbau der Elektrifizierung von Reutte bis Pfronten wird die Haltestelle Pfronten-Steinach neben Kempten zum wichtigsten Umsteigebahnhof und Verkehrsknoten auf dem westlichen Ast der Außerfernbahn werden. Zukünftig soll es Direktverbindungen von Ulm und Augsburg bis Pfronten-Steinach geben. Damit kann Pfronten-Steinach für die Bahnreise von Gästen sowohl für die Urlaubsdestinationen im südlichen Ostallgäu als auch für jene im Bezirk Reutte eine zentrale Rolle spielen. Eine ähnlich große Bedeutung kommt dem Bahnhof Nesselwang zu (inkl. PendlerInnenverkehre). Dieser befindet sich noch im Eigentum der DB Station & Service. Der Markt Nesselwang beabsichtigt, das Bahnhofsgebäude zu erwerben und als multimodale Schnittstelle aufzuwerten. Eine nennenswerte Steigerung der Urlaubsgäste, die mit der Bahnreisen, sowie von Fahrgästen (insb. BerufspendlerInnen) insgesamt kann aber nur gelingen, wenn die Bahnhöfe zukünftig auch die entsprechenden Anforderungen sowohl aus städtebaulicher Sicht als auch im Sinne einer multimodalen Schnittstelle erfüllen. Die Gemeinde Pfronten und der Markt Nesselwang ergreifen im Rahmen dieser Projektaktivität die Initiative, eine Aufwertung zu einem attraktiven Ankunftsort und funktionalen Verkehrsknoten in Angriff zu nehmen. Mithilfe eines spezialisierten Dienstleisters und unter Einbindung wichtiger StakeholderInnen, insb. der DB, werden zunächst die verkehrstechnischen/multimodalen, rechtlichen und städtebaulichen Anforderungen definiert. Daran anknüpfend werden Konzepte erstellt, die die Grundlage für ihre Aufwertung als zentrale Verkehrsknoten bilden. Diese Konzepte sollen im Sinne von Best Practice Beispielen auch Vorbild für andere Orte entlang der Strecke (Bsp. Reutte, Ehrwald) sein. Im Zuge dieser Projektaktivität kommt es daher zu einem intensiven, grenzüberschreitenden Austausch von Know-how und Erfahrungen.“

An dieser Stelle ist die konkrete Vorgehensweise für die Konzeptionierung in Pfronten durch den externen Dienstleister LARS Consult dargestellt:

Im Rahmen des Projektes wurde zunächst in einer umfassenden Grundlagenermittlung der Status-Quo des Plangebiets eruiert.

Als Ergebnis dieser Grundlagenanalyse wurde in einem zweiten Schritt in einer Stärken-Schwächen- Chancen-Risiken-Analyse aufgezeigt, worin Stärken und Schwächen der bestehenden Ausgangssituation im gesamten Umgriff des Bahnhofs Pfronten-Steinach liegen und welche Chancen und Risiken sich damit für den umfassenden Entwicklungsprozess des Projektes ergeben.

Ein wichtiger Bestandteil des gesamten Prozesses ist auch die Beteiligung der betroffenen lokalen Akteure. So wurden die wesentlich betroffenen Akteure, die Breitenbergbahn GmbH sowie die DB Station & Service AG inkl. der DB Immobilien AG, die sonstigen betroffenen Eigentümer und Pächter/Mieter der Grundstücke und Immobilien und auch - soweit möglich - die bestehenden und künftigen Nutzer sowie die interessierten Bürgerinnen und Bürger Pfrontens am Vorhaben beteiligt. Die Beteiligung der zahlreichen betroffenen und interessierten lokalen Stakeholder begleitete den Entwicklungsprozess fortlaufend, die Zwischenergebnisse und Erkenntnisse aus den jeweiligen Veranstaltungen fanden kontinuierlich Eingang in die Planungsanalyse und Konzeptgestaltung.

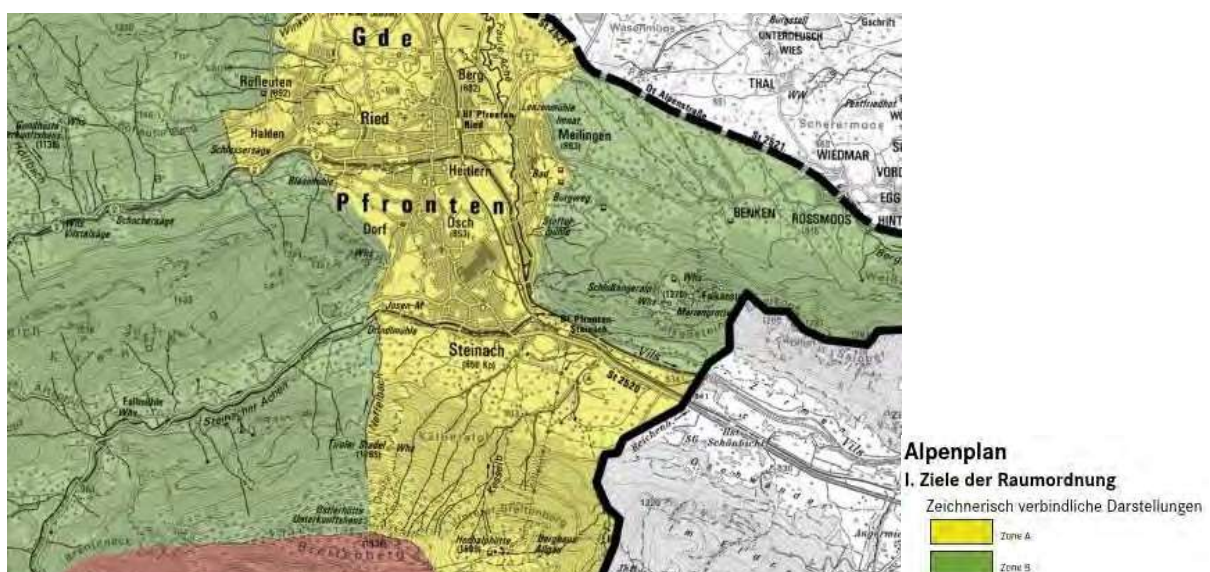
Aufbauend auf den Ergebnissen der Grundlagenermittlung, der SWOT-Analyse sowie der Beteiligung der lokalen Akteure wurde ein programmatischer städtebaulicher Zielrahmen mit Bestimmung wesentlicher Handlungsansätze festgelegt, in dem räumliche und funktionale Zusammenhänge sowie Schwerpunkte der zukünftigen Sanierung bestimmt werden. Im Ergebnis werden Leitziele und Handlungsfelder empfohlen.

Damit wurden der Gemeinde Pfronten Handlungsempfehlungen präsentiert, die die Ziele und Herausforderungen rund um den Bahnhof Pfronten-Steinach aufzeigen, um diesen in seiner Funktion und seiner städtebaulichen Wirkung als künftiges Eintrittstor nach Pfronten zu entwickeln.

Bei Rahmen- und Planungsvorgaben wurde Bezug genommen auf das Landesentwicklungsprogramm Bayern (2013) und den Regionalplan Allgäu (2006) da hier unterschiedliche Strukturräume definiert werden, sowie planerische Zielvereinbarungen und Grundsätze für Entwicklungsprozesse in der Region beschrieben werden.

Grundlage des Landesentwicklungsprogramms Bayern (LEP) ist die Vision Bayern 2025. Neben gleichwertigen Lebens- und Arbeitsbedingungen in allen Teilräumen, attraktiven Lebens- und Arbeitsräumen in allen Regionen und einer räumlich ausgewogenen, polyzentralen Entwicklung steht dabei auch die Schaffung einer flächendeckend leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur im Vordergrund. Darin wird bspw. auch die Optimierung der Anbindung peripherer ländlicher Räume an den Fernverkehr als auch deren Versorgung mit öffentlichem Nahverkehr betont. Aber auch Klimaschutz und Anpassungsmaßnahmen sowie eine nachhaltige und leistungsfähige Energieinfrastruktur sind Teil der Grundlage für das LEP Bayern.

Generell beschreibt das Landesentwicklungsprogramm (LEP) die Region als „Allgemeinen ländlichen Raum“. Für einen im LEP so bezeichneten Teilbereich gilt, dass seine Funktion als eigenständiger Lebens- und Arbeitsraum nachhaltig gesichert und weiterentwickelt werden soll, Stärken und Potenziale der Teilräume weiterzuentwickeln sind (Z 1.1.1) und die räumliche Entwicklung in seiner Gesamtheit und in seinen Teilräumen nachhaltig zu gestalten ist (Z 1.1.2). Der gesamte Umgriff des gegenständlichen Untersuchungsgebiet liegt darüber hinaus im Bereich der Zone A des Alpenplans (s. Abbildung 3). In Zone A des Alpenplans sind Verkehrsvorhaben im Sinn von 2.3.3 mit Ausnahme von Flugplätzen landesplanerisch grundsätzlich unbedenklich, soweit sie nicht durch Eingriffe in den Wasserhaushalt zu Bodenerosionen führen können oder die weitere land- oder forstwirtschaftliche Bewirtschaftung gefährden. Wie bei der Planung und Ausführung solcher Verkehrsvorhaben die Erfordernisse der Raumordnung zu berücksichtigen sind, ist im Einzelfall raumordnerisch zu überprüfen. Da die Maßnahmen rund um die Neuentwicklung des Bahnhofs Pfronten-Steinach nicht in die Vorhaben gemäß Grundsatz 2.3.3 fallen, ist dies hier nur hinweislich aufgeführt.

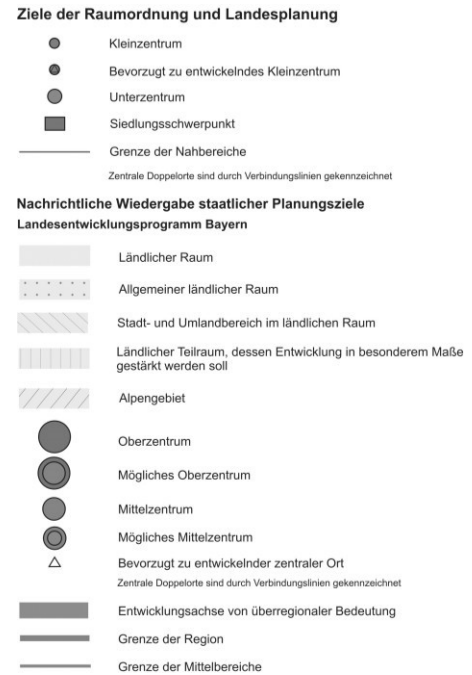
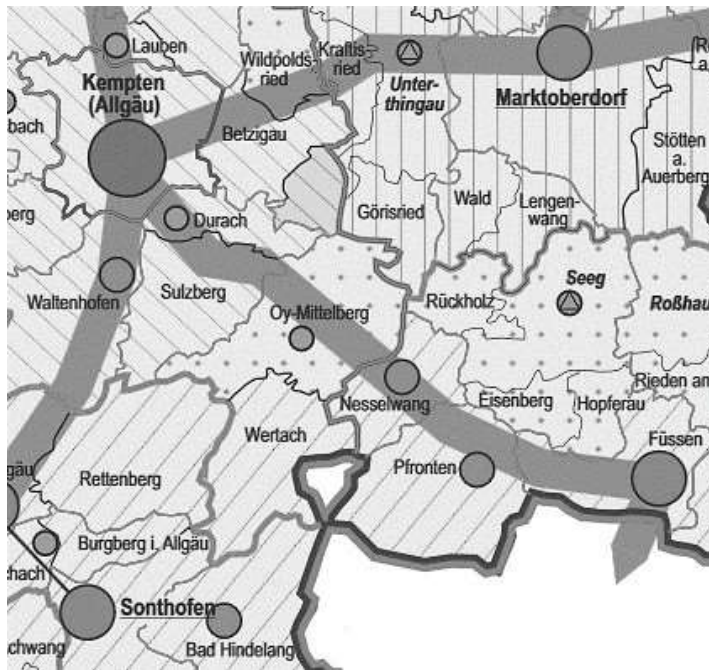


1 Ausschnitt Alpenplan

Die Verkehrsinfrastruktur ist gem. Ziel 4.1.1 LEP in ihrem Bestand zu erhalten und durch Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen nachhaltig zu ergänzen. Des Weiteren, wie gerade im vorliegenden Fall der geplanten und zu entwickelnden Maßnahmen in Pfronten ist die Einbindung Bayerns in das internationale und nationale Verkehrswegenetz zu verbessern (Grundsatz 4.1.2 LEP). Auch der Ausbau des öffentlichen Personenverkehrs (Grundsatz 4.1.3 LEP) sowie die bedarfsgerechte Ergänzung des Schienenwegenetzes mitsamt attraktiven, barrierefreien Bahnhöfen (Grundsatz 4.3.1 LEP) können hier angeführt werden, welche aus verkehrlichen, ökologischen und volkswirtschaftlichen Gründen erforderlich sind. Gemäß Grundsatz 4.4 LEP ist auch das Radwegenetz bedarfsgerecht zu ergänzen, um u.a. auch ein durchgängiges Radverkehrsinfrastrukturnetz sowohl für den Alltags- als auch für den Freizeitradverkehr über die Verwaltungsgrenzen hinaus zu schaffen, das zusätzliche Umwege vermeidet und freie, attraktive und sichere Verbindungen für den Radverkehr bereitstellt.

Im Regionalplan für das Allgäu (RP Allgäu) wird die Gemeinde Pfronten selbst als „Unterzentrum“ definiert (s. Abbildung 4). Durch die beiden Staatsstraßen St 2520 und St 2521 sowie die Bahnstrecke ist der Ort verkehrstechnisch sehr gut angebunden. Die Gemeinde Pfronten kann deshalb in das Einzugsgebiet der überregional bedeutenden Entwicklungsachse Ulm (90km) - Kempten (30km) – Füssen (12km) eingeordnet werden. Solche Entwicklungsachsen sind im Allgemeinen durch eine dichte Folge von Siedlungen mit entsprechender Bündelung von Verkehr und Versorgungsinfrastruktur gekennzeichnet. Der Regionalplan gibt zudem auch spezifische Ziele für die Region im Bereich Siedlungswesen und Verkehr vor. Hierbei gilt für das Siedlungswesen, dass „dem Erhalt und der weiteren Entwicklung der gewachsenen Siedlungsstruktur der Region [...] entsprechend den Bedürfnissen von Bevölkerung und Wirtschaft Rechnung zu tragen [ist]“ (B V Siedlungswesen – Grundsatz 1.1 RP Allgäu). Wichtig ist dabei, dass „die Städte und Dörfer [...] in allen Teilen der Region in ihrer Funktion, Struktur und Gestalt erhalten, – wo erforderlich – erneuert und weiterentwickelt werden [sollen]“ (B V Siedlungswesen – Ziel 1.7 RP Allgäu).

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



2 Ausschnitt aus dem Regionalplan Allgäu

Als Teil des Landkreises Ostallgäu ist die Gemeinde Pfronten auch den Gebieten mit erheblichem Urlaubstourismus zuzurechnen. Die gut ausgebaute Tourismusinfrastruktur gilt es gem. B II 2.2 RP Allgäu demnach zeitgerecht weiterzuentwickeln. Gerade vor dem Hintergrund der steigenden Raumansprüche auch im Bereich Erholung, Freizeit und Sport gem. B III 5 RP Allgäu bedürfen die ökonomischen, ökologischen, kulturellen und sozialen Belange einer besonderen Gewichtung. Die Verträglichkeit des Tourismus spiegelt sich u.a. auch in seiner Erreichbarkeit wider. So ist gem. B IV 1.1 RP Allgäu die Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) als Alternative zum motorisierten Individualverkehr von großer Bedeutung. Demnach kann die Steigerung der Attraktivität des ÖPNV nur durch ein Zusammenspiel der Bereitstellung eines modernen Zugmaterials, durch die Erhöhung des Verkehrsangebots, der Fahrtenhäufigkeit, der Regelmäßigkeit und der Schnelligkeit gelingen. Auch der Verknüpfung des vorhandenen Schienenverkehrs mit dem sonstigen Personenverkehr kommt eine große Bedeutung zu.

Die geplanten und vorgesehenen Maßnahmen werden weiterhin zum Erhalt der Außerfernbahn beitragen, was gem. B IV 1.3.4 RP Allgäu vor allem im Hinblick auf den Tourismus von Bedeutung ist.

Demnach würde die Erhöhung der Geschwindigkeit und der Abbau der noch zahlreich vorhandenen Bahnübergänge zur Steigerung der Attraktivität der Außerfernbahn beisteuern. Campingplätze mit einem überwiegenden Anteil an touristisch zu nutzenden Standplätzen können gem. B V 2.2 RP Allgäu auch zu einer Weiterentwicklung des Tourismus beitragen.

Die Beteiligung lokaler Akteure wird als wesentlicher Bestandteil des Planungsprozesses gesehen.

Die Beteiligung der Bürgerschaft bzw. der betroffenen Anlieger ist eine wichtige Voraussetzung von erfolgreichen Planungsprozessen. Daher werden die lokalen Akteure so frühzeitig wie möglich in die Überlegungen eingebunden, um deren Wissen und Kenntnisse über die spezifische Gemengelage vor Ort gewinnbringend in den Gesamtkontext der Entwicklung des Areals einzubinden. Da in der Gemeinde Pfronten die Staatsstraße St2520 das Untersuchungsgebiet durchkreuzt, wurde zusätzlich das Staatliche Bauamt Kempten frühzeitig in die Überlegungen einbezogen.

In Pfronten erfolgte der Beteiligungsprozess konkret wie folgt: Nach einer ersten Information über die Aufgabenstellung und die Zielsetzung des Projekts wurden die anwesenden Teilnehmer zunächst „räumlich“ in einer vorbereiteten Bestandskarte mit gelben Fähnchen verortet. Anschließend wurden in einem offenen Dialog sowohl die Bestandssituation (z.B. Nutzungen und eigene Vorhaben auf den Grundstücken, bestehende Probleme oder Hinweise auf städtebauliche Missstände) als auch erste Ideen und Vorschläge hinsichtlich von Verbesserungsmöglichkeiten von den beschriebenen und festgestellten Punkten diskutiert und auf Karten dokumentiert. Insgesamt waren hierbei bereits vier grundlegende Themenbereiche zu erkennen:

Entsorgung, Verkehr (inkl. ruhendem Verkehr), Sicherheit und Grünordnung

In der nachfolgenden Übersicht wird das Ergebnis des offenen Dialogs mit den Eigentümern bzw. deren Bevollmächtigten tabellarisch zusammengefasst:

	Ansatz / Lösung / Anregung / Vorschlag	Problem / Kritik / Defizit
Entsorgung	Mülleimer Bello-Tüten-Spender öffentliche 24/7 Toilette Höhenkontrolle gegen Wildcamper kostenpflichtige Wohnmobilstellplätze	Müll Verunreinigung Problem Wildcamper mehrere Tage Container stört
Verkehr	Parkkonzept, geordnetes Parken, Parkraumbewirtschaftung überdachte Fahrradstellplätze Parken beim Hundeübungsplatz Verlagerung Buswendeplatz? Verbesserung Ticketangebot Befestigung Buswendebereich Asphalt	Parkplatzsituation / Parkplätze nicht ausreichend keine Fahrradparkplätze
Sicherheit	Straßenbeleuchtung Lärmschutz durch Geschwindigkeits- reduzierung Radweg beidseitig	kein Tempolimit Gefahrt Ausfahrt Campingplatz Gefahr Fahrradwegquerung
Grün	Aufwertung der Grünfläche	
Sonstiges	Ergänzungsbebauung auf Privatgrundstück	

Möglichst frühzeitig sollten die bisher beteiligten Gruppierungen der lokalen Akteure wieder die Möglichkeit haben, sich über die nächsten im Planungsprozess anstehenden Schritte zu informieren. So wurden nach der Ermittlung der Grundlagen und der Erarbeitung der SWOT-Analyse die lokalen Akteure, wie bereits im Rahmen des ersten Schrittes zur Ermittlung der Planungsgrundlagen, schriftlich von der Gemeinde Pfronten zu einer Infoveranstaltung eingeladen, auf welcher der bis da- hin vorliegende Sachstand des Städtebaulichen Konzepts vorgestellt und diskutiert wurde. Aufgrund der pandemiebedingten Lage hatten sich im Planungsverlauf mehrfach Termine verschoben bzw. konnten nicht in Präsenz abgehalten werden. Daher hatte die Gemeinde eine Online- Informationsveranstaltung angesetzt, um den Beteiligten die Möglichkeit zu geben, sich weiterhin zum Städtebaulichen Konzept zu äußern. Am Termin konnten zusätzlich die Mitglieder des Gemeinderates teilnehmen, wovon Gebrauch gemacht wurde. Die Ergebnisse des Termins liegen der Verwaltung in Form eines Ergebnisprotokolls vor. Im Wesentlichen wurde nach der Vorstellung des Städtebaulichen Konzepts allgemeine Themen angesprochen. So wurde bspw. die grundsätzliche Notwendigkeit thematisiert. Hierzu wurde nochmals auf den ursprünglichen Anlass bzw. Auslöser der möglichen Entwicklung Bezug genommen, nämlich den Ausbau und Umbau der Gleisanlage der Deutschen Bahn am Bahnhof Pfronten-Steinach, welcher für die Gemeinde eine neue Situation der Anbindung der Gleisanlage an das öffentliche Straßen- und Wegenetz bewirkt. Hieraus und durch die Möglichkeit der Förderung im Rahmen der INTERREG- Förderung ergab sich zunächst die Möglichkeit ein Städtebauliches Konzept erstellen zu lassen, welches die Vielschichtigkeit der Gemengelage vor Ort analysiert und Lösungsansätze aufzeigt. Fragen zu den Kosten- und Finanzierungsmöglichkeiten konnten in der Veranstaltung noch nicht beantwortet werden, da zunächst eine formale Behandlung im Gemeinderat erforderlich war, um darauf aufbauend weitere Planungsschritte zu initiieren. Detailfragen zur möglichen Reduzierung der Geschwindigkeiten der Verkehrsteilnehmer oder der Erforderlichkeit der Linksabbiegespuren wurden im Termin von den Planern und der Verwaltung beantwortet.

Daneben stand allen Bürgerinnen und Bürgern die Teilnahme am öffentlichen Teilen der Gemeinderatssitzung der Gemeinde Pfronten frei, wo die Ergebnisse der Untersuchung präsentiert, diskutiert und beschlossen wurden.

Im Rahmen der SWOT-Analyse wurden jeweils Stärken & Schwächen sowie Chancen & Risiken zu definierten Handlungsfeldern erörtert.

In Pfronten wurden z.B. folgende Handlungsfelder analysiert:

- Bau- und Raumstruktur
- Nutzung und Funktion
- Verkehr und Mobilität
- Grünstruktur und Freiraum

Die Mobilitätsbedarfe umfassten die Auswertungen folgender Themenfelder:

Auswertung Bus: Anzahl Verbindungen, Nutzung, Anzahl Busbuchten und Rangierfläche

Auswertung Bahn: Anzahl Verbindungen, Nutzung

Auswertung Breitenbergbahn: Nutzung Parkplatzflächen, Frequenz

Nutzung Fahrradinfrastruktur: Fahrradwege (keine Daten zu Anreiseart)

Nutzung Loipennetz: wie bei Fahrradnutzung keine Daten zu Anreiseart vorhanden

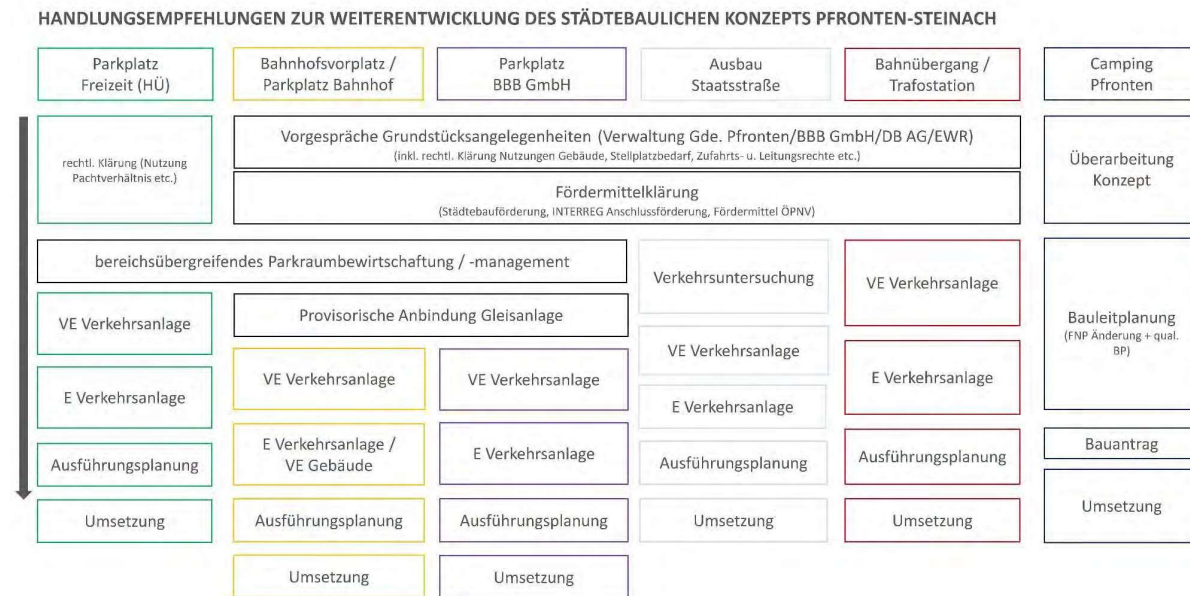
Aufgrund der Datengrundlage und zukünftiger Bedarfsplanung wurden Zielgrößen abgeleitet für Park-&-Ride-Stellplätze. Ebenfalls empfehlenswert ist die Berücksichtigung des Bedarfs an überdachten, wetterfesten Sitzgelegenheiten, sanitären Einrichtungen oder Schließfächern.

Städtebauliche Konzeption und Handlungsempfehlungen

Aufbauend auf den Ergebnissen der Grundlagenermittlung, der SWOT-Analyse sowie der Auswertung der Mobilitätsbedarfe wurde nach der Vorinformation und Beteiligung der Anwohner bzw. Pächter im Plangebiet in enger Abstimmung mit den weiteren Projektbeteiligten, dem Staatlichen Bauamt und der Verwaltung ein städtebauliches Konzept erarbeitet, das einen programmatischen städtebaulichen Zielrahmen mit Bestimmung der wesentlichen Handlungsfelder, d.h. wesentliche räumliche und funktionale Zusammenhänge, sowie Schwerpunkte der zukünftigen Maßnahmen, beinhaltet.

Durch das erarbeitete Konzept zur funktionalen und städtebaulichen Aufwertung des Bahnhofs Pfronten-Steinach und der Ableitung von Handlungsansätzen zur Entwicklung eines zentralen Verkehrsknotens werden nicht nur überregionale Ziele wie der Ausbau einer flächendeckend leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur durch den Erhalt bzw. den nachhaltige Aus-, Um- und Neubau erreicht, sondern es wird auch auf einer lokalen Ebene den steigenden Raumansprüchen in den Bereichen Erholung, Freizeit und Sport durch den Ausbau einer bedarfsgerechten Tourismusinfrastruktur Rechnung getragen. Dadurch wird sowohl zur Steigerung der Attraktivität des Plangebiet als solches, des ÖPNV generell und zur Verbesserung der Tourismusdestination der Gemeinde Pfronten in seiner Gesamtheit beigetragen.

Für die Weiterentwicklung wurden Handlungsempfehlungen genannt, die im nächsten Schritt gebündelt über ein verfahrensbegleitendes Projektmanagement koordiniert werden sollten, um die Vielzahl, der zeitlich eng verknüpften komplexen Schritte effizient abwickeln zu können.



FAZIT der Gemeinde Pfronten und Markt Nesselwang:

Die Erstellung eines Konzeptes durch einen professionellen Externen Dienstleister liefert neben dem fachlichen Input auch die Grundlage für weiterführende Umsetzungsplanungen und -schritte.

Eine professionelle Konzeption kann durch angemessene Beteiligungskonzepte und -techniken die Belange, Bedürfnisse, Sorgen, bestehende Probleme oder individuelle bzw. betriebliche Entwicklungsbedarfe von Beteiligten aufzeigen und rechtzeitig im Planungsprozess berücksichtigen.

Die rechtzeitige Einbindung von lokalen Akteuren, Nutzergruppen und vor allem Grundeigentümern bzw. Pächtern wird als essenziell erachtet.

Für die Ableitung von zukünftigen Mobilitätsanforderungen sollte unbedingt frühzeitig mit der Erhebung oder Beschaffung von Daten begonnen werden.

Die vorliegenden Konzepte beinhalten planerische Grundlagen und sind Voraussetzung für weitere Schritte, von der Budgetierung im Gemeindehaushalt bis hin zur weiteren Fördermittelakquise für Umsetzungskonzepte bis hin zur Argumentationsgrundlage, die im Idealfall die Anforderungen sämtlicher Beteiligten beinhaltet.

Einen wesentlichen Vorteil sehen beide Kommunen darin, dass durch den Stellenwert eines Interreg-Projektes und die Befassung durch die externen Dienstleister auch die Kontaktaufnahme und der Austausch mit Ansprechpartnern der DB verbessert werden konnte. Für Sachbearbeiter aber auch Bürgermeister in Kommunen ist es sehr oft sehr schwierig, den richtigen Kontakt zu den verantwortlichen Personen herzustellen.

Die beiden Kommunen stehen für detaillierte Auskünfte gerne zur Verfügung.