

LANDKREIS OSTALLGÄU

STADT

FÜSSEN

BEGRÜNDUNG

**zum Bebauungsplan "W 43 Ottostraße / Bahnhofstraße –
1. Änderung"**

15. Februar 2019 (5. Entwurf)

Stadt Füssen
Stadtbauamt
Lechhalde 3

87629 Füssen
Tel.: 08362/903-151
Fax: 08362/903-204
a.angeringer@fuessen.de

em Plan
Planung und Beratung
im Immissionsschutz
Prinzregentenstraße 5

86150 Augsburg
Tel.: 0821/455-1790
Fax: 0821/455-0079
info@em-plan.com

Planungsgruppe
Kölz GmbH
Hoferstraße 9A

71636 Ludwigsburg
Tel.: 07141/97301-0
Fax: 07141/97301-10
info@planungsgruppe-koelz.de

Logo verde
Ralph Kulak Landschafts-
architekten GmbH
Isargestade 736

84028 Landshut
Tel. 0871/890-90
Fax: 0871/890-08
kulak@logoverde.de

INHALT

1. ALLGEMEINE ZIELE UND ERFORDERNIS DER PLANAUFSTELLUNG
 - 1.1 Anlass der Planungserfordernis
 - 1.2 Abgrenzung des räumlichen Geltungsbereiches
 - 1.3 Bestehende Rechtsverhältnisse / Planungsrecht

2. BESTAND INNERHALB DES PLANGEBIETES
 - 2.1 Nutzung und Gestalt
 - 2.2 Denkmalschutz
 - 2.3 Umwelt / Freiflächen / Vegetation
 - 2.4 Verkehr
 - 2.5 Ver- und Entsorgung
 - 2.6 Eigentumsverhältnisse
 - 2.7 Bevölkerung

3. STÄDTEBAULICHES KONZEPT / PLANUNGSZIELE
 - 3.1 Übergeordnete Ziele
 - 3.2 Sanierungsziele Rahmenplan "Westliche Innenstadt"
 - 3.3 Städtebauliches Konzept
 - 3.4 Verkehrskonzept

4. PLANUNGSRECHTLICHE FESTSETZUNGEN
 - 4.1 Art der baulichen Nutzung
 - 4.2 Maß der baulichen Nutzung
 - 4.3 Bauweise, Gebäudehöhen und Abstandsflächen
 - 4.4 Garagen und Stellplätze
 - 4.5 Örtliche Bauvorschriften
 - 4.6 Grünordnung
 - 4.7 Immissionsschutz
 - 4.7.1 Verkehrslärm
 - 4.7.2 Luftschadstoffe
 - 4.8 Ver- und Entsorgung
 - 4.8.1 Versorgung
 - 4.8.2 Entsorgung

5. FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

6. ORDNUNGSWIDRIGKEITEN

7. HINWEISE

7.1 Erneuerbare Energien und Energieeinsparung

7.2 Denkmalschutz

7.3 Mobilfunk

8. UMWELTBERICHT

Als Bestandteil der Begründung entspr. § 2a BauGB in separater Textform

1.

ALLGEMEINE ZIELE UND ERFORDERNIS DER PLANAUFSTELLUNG

1.1

Anlass der Planungserfordernis

Mit dem Stadtratsbeschluss vom 27. Oktober 2015 wurde abweichend zum bisherigen Bebauungsplan "W 43 Ottostraße / Bahnhofstraße" eine veränderte Verkehrslösung beschlossen, die am Bestand orientiert, auf einen "Lückenschluss" zwischen dem sog. "Ottokreisel" durch den Von-Freyberg-Park zu einem Kreisverkehrsplatz im Vorfeld des Bahnhofgebäudes (Neu) verzichtet.

Im Rahmen dieses Bebauungsplan-Aufstellungsverfahrens "W 43 Ottostraße / Bahnhofstraße – 1. Änderung" werden neben der angestrebten neuen Verkehrslösung auch der geplante Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) und der Von-Freyberg-Park planungsrechtlich gesichert.

Vor diesem Hintergrund sollen die Zielvorstellungen des Rahmenplanes "Westliche Innenstadt" (2002–2003) auch weiterhin ihre Gültigkeit behalten.

Dies bedeutet, dass verkehrliche Maßnahmen unter der Zielsetzung erfolgen, dass der Verkehrsablauf weitestgehend flüssig und harmonisch unter allen Verkehrsteilnehmern erfolgen soll.

Gleichzeitig sollen die heute überwiegend bebauten Grundstücke in ihrer Nutzungsmöglichkeiten optimiert werden und in ihrem funktionalen Zusammenhang zur Innenstadt aufgewertet werden.

Ferner besteht die Zielsetzung die öffentlichen Räume qualitativ aufzuwerten und mit einer weitgehenden Aufenthalts-/Verweilqualität auszustatten.

In der verkehrlichen Gesamtbetrachtung sollen Fuß-/Radroutenverbindungen gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) und dem ÖPNV hinsichtlich der Verkehrssicherheit attraktiviert werden und das Miteinander aller Verkehrsteilnehmer untereinander verträglicher gestaltet werden.

1.2

Abgrenzung des räumlichen Geltungsbereiches

Der räumliche Geltungsbereich umfasst nachfolgende Bereiche:

- Im Westen / Südwesten
 - Glückstraße, Kemptener Straße, Kirchstraße
(Flst.-Nr. 676, 677, 677/5, 677/6, 680, 765/1, 934/2)
 - Ottostraße
(Flst.-Nr. 936/1, 937)
 - Von-Freyberg-Park
(Flst.-Nr. 585/11, 598, 938/2)

- Im Norden
 - Von-Freyberg-Straße, ZOB-Flächen, Bahnhofsvorplatz
(Flst.-Nr. 585/11, 585/49, 585/81, 684/2, 773)

- Bahnhofstraße, Vorfeld Hotel Schlosskrone, Rupprechtstraße, Augustenstraße
(Flst.-Nr. 4106, 4106/1, 4106/2, 4107, 4108)
- Im Osten / Südosten
 - Luitpoldstraße
(Flst.-Nr. 634, 634/1, 644, 663, 670, 671, 4105, 4105/1 (teilweise), 4105/2)

Die Fläche des räumlichen Geltungsbereiches beträgt ca. 4,58 ha.

Die Abgrenzung wurde so gewählt, dass alle Elemente einer künftigen Stadtentwicklung in diesem Bereich planungsrechtlich gesichert werden können.

1.3

Bestehende Rechtsverhältnisse / Planungsrecht

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans liegt im förmlich festgelegten Sanierungsgebiet "Westliche Innenstadt", bekannt gemacht am 02.12.2003. Die Sanierung wird im vereinfachten Verfahren unter Anwendung des § 144 BauGB durchgeführt. Die Straßenflächen der Luitpold- und östlichen Bahnhofstraße liegen in dem förmlich festgelegten Sanierungsgebiet "Altstadt", bekannt gemacht am 12.04.1999.

Im östlichen Bereich der Bahnhofstraße (Prinzregentenplatz) überlagert sich ein kleiner Abschnitt der Verkehrsfläche mit dem einfachen Bebauungsplan "A 25 E – Nordwestliche Altstadt", der allerdings keine Festsetzungen in diesem Bereich trifft.

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

Die im Flächennutzungsplan vorgesehene Hauptverkehrsstraßenverbindung über die Glückstraße zur Bahnhofstraße als Entlastung der Luitpoldstraße wird nicht mehr verfolgt und soll nach dem Beschluss vom 29.03.2005 durch den Ausbau der Ottostraße – jedoch nach dem Beschluss vom 27.10.2015 **ohne eine Verlängerung durch den Von-Freyberg-Park** – ersetzt werden.

Die 17. Änderung des Flächennutzungsplans, in der die Ottostraße mit einer Verlängerung zur Bahnhofstraße durch den Von-Freyberg-Park als Hauptverkehrsstraße dargestellt ist, wäre für dieses Bebauungsplan-Aufstellungsverfahren "W 43 Ottostraße / Bahnhofstraße – 1. Änderung" wiederum zu ändern.

Hierzu ist im Parallelverfahren diese Änderung vorgesehen, damit dieser Bebauungsplan aus dem Flächennutzungsplan heraus entwickelt ist.

In dem Rahmenplan "Westliche Innenstadt" wurde eine verkehrliche Entlastung am Altstadtrand im Zuge der Ottostraße vorgesehen, allerdings ohne den "Lückenschluss" zur Bahnhofstraße durch den Von-Freyberg-Park.

Für den räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplangebietes gelten die folgenden von der Stadt Füssen erlassenen Satzungen:

- Satzung über die Zulässigkeit und die Gestaltung von baulichen Anlagen vom 26. Juli 1984, Bekanntmachung vom 31. Juli 1984, Änderung vom 31. Januar 2002 und ihrer Änderungsbekanntmachung vom 06. Februar 2002.
- Satzung über den Nachweis, die Herstellung und die Ablösung von Stellplätzen (Stellplatzsatzung) der Stadt Füssen vom 29. Juli 2008 und ihrer Bekanntmachung vom 4. August 2008, 2. Änderung vom 28. März 2018 und ihrer Änderungsbekanntmachung vom 3. April 2018 mit Rechtskraft vom 4. April 2018.
- Satzung über die Förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes "Altstadt" Füssen vom 22.02.1999 und über die erfolgte Durchführung des Anzeigeverfahrens, Bekanntmachung vom 12.04.1999.
- Satzung über die Förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes "Westliche Innenstadt" Füssen vom 27.11.2003, Bekanntmachung vom 02.12.2003.
- Satzung über die Zulässigkeit und die Gestaltung von Anlagen der Außenwerbung in der Stadt Füssen (Werbeanlagensatzung) vom 22.03.2016, Bekanntmachung vom 05.04.2016.

Werden im vorliegenden Bebauungsplan von diesen Satzungen abweichende oder weitergehende Festsetzungen getroffen, so sind die Festsetzungen des Bebauungsplanes maßgebend.

Im Übrigen bleiben die Inhalte der oben genannten Satzungen unberührt.

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

2.

BESTAND INNERHALB DES PLANGEBIETES

2.1

Nutzung und Gestalt

Das Plangebiet liegt nordwestlich der historischen Altstadt von Füssen im Übergangsbereich zu den Wohnsiedlungen. Im Norden grenzen die Bahnanlagen und der Bahnhofsbereich an.

Die überwiegend offene Bebauung entlang der Kemptener Straße und Luitpoldstraße ist gekennzeichnet durch eine Mischung aus Handel und Dienstleistungen in den Erdgeschossen und Wohnen in den Obergeschossen. Lediglich der Bereich Luitpoldstraße / Bahnhofstraße ist geschlossen bebaut durch den Hotelkomplex (Luitpoldpark-Hotel) mit zusätzlicher Einzelhandelsnutzung. Die Südseite der Ottostraße ist geprägt durch charakteristische villenartige Wohngebäude mit großen Gärten, die Nordseite ist teilweise noch unbebaut mit dichtem Baumbestand. Der Von-Freyberg-Park ist als öffentliche Grünfläche, die teilweise durch Trampelpfade durchdrungen ist, wahrzunehmen.

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

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

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

Allgemein wird auf die Bestimmungen entspr. Art. 8 "Baugestaltung" der Bayerischen Bauordnung (BayBO) verwiesen.

2.2

Denkmalschutz

Das Plangebiet grenzt entlang der Luitpoldstraße an das denkmalgeschützte Ensemble Altstadt an. Im Gebiet liegen die nachfolgend aufgelisteten Baudenkmale (Art. 2 BayDSchG):

- | | |
|--|---|
| Bahnhofstraße 3
(D-7-77-129-13) | – Hotel, stattlicher Bau in historisierenden Formen, dreigeschossiger Walmdachbau mit Zwerchhaus und neubarockem Fassadendekor, bez. 1902 (Umbau 1994). |
| Glückstraße 2
(D-7-77-129-81) | – Villa, zweigeschossiger Mansarddachbau mit Balkonen und neoklassizistischer Wandgliederung, um 1870. |
| Ottostraße 1
(D-7-77-129-126) | – Villa, zweigeschossiger Massivbau mit überstehendem Satteldach, Erkerturm mit Zeltdach, rückwärtig hölzernen Arkaden und Balkonen auf erdgeschossigem Erker, Neurenaissance, um 1900; incl. Einfriedung, gemauerte Pfeiler mit schmiedeeisernem Zaun. |
| Prinzregentenplatz/
Luitpoldkreisel
(D-7-77-129-103) | – Denkmal für den Prinzregenten Luitpold, Bronzefigur mit Sockelreliefs nach Entwurf von Alois Mayer durch Hans Clement gegossen, bez. 1902 (Wittelsbacher-Denkmal). |
| Von-Freyberg-
Straße 2
(D-7-77-129-186) | – Ehemaliges Wohnhaus der Familie Freyberg-Eisenberg, dreigeschossiger Walmdachbau, 19. Jahrhundert. |

2.3

Umwelt / Freiflächen / Vegetation

Auf die ausführliche Bestandsbeschreibung im Grünordnungsplan und im separaten Umweltbericht wird verwiesen.

Im Frühjahr 2017 wurde durch die Stadtverwaltung Füssen ein "Gutachten über die Erhaltungswürdigkeit von Bäumen" an das Büro TreeConsult Brudi & Partner,

Gauting, beauftragt. Für das Gelände ZOB / Von-Freyberg-Park und Bahnhofstraße wurde mit Datum vom 05.05.2017 ein Baumkataster (Gutachten Nr.: 17-0090) angelegt, aus dem sich die Baumarten, der Wuchszustand und die Lebenserwartung (Vitalität) ablesen lassen.

2.4

Verkehr

Die verkehrliche Erschließung erfolgt heute über die gegenläufige Ottostraße / Ottokreisel (Außendurchmesser 28 m) / Von-Freyberg-Straße und das südliche Einbahnstraßensystem Luitpoldstraße über die gegenläufig geführte nördliche Luitpoldstraße bis zum Kreisverkehrsplatz am Prinzregentenplatz (Luitpoldkreisel). Hier erfolgt die Verknüpfung mit der Bahnhofstraße, die nach Osten zum hochbelasteten Knotenpunkt Kaiser-Maximilian-Platz und nach Westen zur Rupprechtstraße / ZOB führt.

Aufgrund des sehr geringen Knotenabstands (Kaiser-Maximilian-Platz - Prinzregentenplatz) kommt es in den Spitzenverkehrszeiten (Morgenspitze / Mittagsspitze / insbesondere Abendspitze) zu einem erheblichen Rückstau, der "aktuell" (bis 10.05.2017) noch durch die Fußgängerüberwege (FGÜ) am Luitpoldkreisel verstärkt wird. Hierbei fällt der Fußgängerüberweg im Zuge der Luitpoldstraße für den Verkehrsablauf im Hauptverkehrsnetz besonders ins Gewicht.

Der Kreisverkehrsplatz am Prinzregentenplatz (Außendurchmesser 24 m) ist aufgrund der räumlichen Situation dort sehr eingeeengt und für Busse und "Schwerlast" – Verkehr schlecht befahrbar. Über diesen Kreisverkehrsplatz läuft der gesamte Busverkehr von und nach dem Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB).

Entsprechend dem "Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren", Ausgabe 2006 der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V., Köln), bildet dieser Kreisverkehrsplatz gewissermaßen einen Zwitter zwischen einem sog. "Minikreisverkehr" und einem sog. "Kleinen Kreisverkehrsplatz" aus (vgl. Merkblatt Seite 15 ff., Tabellen 1–4).

Vor diesem Hintergrund bildet der Luitpoldkreisel bereits aktuell eine Kreisverkehrsform aus, die in keinem Regelwerk der Technik anzutreffen ist.

Die Gehwege entlang der Straßen innerhalb des Plangebietes sind meist sehr schmal und oft unzureichend, z. T. niveaugleich, ausgebildet.

Nach Westen ist das Plangebiet über den Kreisverkehrsplatz an der Kemptener Straße (Morissenkreisel / Außendurchmesser 30 m) sowie die Von-Freyberg-Straße / Ottokreisel (Außendurchmesser 28 m) gut angebunden.

2.5

Ver- und Entsorgung

Das Plangebiet ist an alle Ver- und Entsorgungssysteme angeschlossen.

2.6

Eigentumsverhältnisse

Im südlichen Bereich des Plangebietes bis zur Von-Freyberg-Straße befinden sich die Baugrundstücke im Privateigentum.

Das Eigentum der Stadt Füssen beschränkt sich hier auf die Straßenflächen, wobei die notwendigen Flächenabtretungen für den im Jahre 2006 realisierten Straßenausbau der Ottostraße (12/2006) bereits damals erfolgt sind.

Im nördlichen Planbereich ist der Von-Freyberg-Park im Eigentum der Stadt Füssen. Dies gilt ebenso für die Straßenflächen der Luitpoldstraße, der Bahnhofstraße und der Augustenstraße.

Der Bahnhofsvorplatzbereich befindet sich nur zu einem geringen Teil im Eigentum der Stadt Füssen.

Die übrigen Baugrundstücke befinden sich im Privateigentum.

2.7

Bevölkerung

Innerhalb des räumlichen Geltungsbereiches sind zum 31.03.2017 insgesamt 164 Bewohner mit Hauptwohnsitz gemeldet. Davon wohnen ca. 44,5 % an der Bahnhofstraße und ca. 24,5 % an der Luitpoldstraße.

Unter der Berücksichtigung der Haupt- und Nebenwohnsitze beinhaltet der räumliche Geltungsbereich sogar 174 gemeldete Bewohner. Davon wohnen ca. 45,5 % an der Bahnhofstraße und ca. 24,2 % an der Luitpoldstraße.

3.

STÄDTEBAULICHES KONZEPT / PLANUNGSZIELE

3.1

Übergeordnete Ziele

Die Stadt Füssen mit ca. 15.300 Einwohnern (31.12.2015 = 15.265 EW) ist raumordnerisch als Mittelzentrum ausgewiesen.

Sie liegt an der Entwicklungsachse von überregionaler Bedeutung Ulm – Kempten – Füssen – Reutte.

Im Regionalplan sind folgende relevante Ziele aufgestellt:

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

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

anzustreben.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen im separaten Umweltbericht verwiesen.

3.2

Sanierungsziele Rahmenplan "Westliche Innenstadt"

Für das Quartier werden folgende Ziele festgelegt:

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

3.3

Städtebauliches Konzept

Die angestrebte Aufwertung des Bereiches Innere Kemptener Straße / Luitpoldstraße setzt die zwischenzeitlich seit 2006 erfolgte Verlagerung des Hauptstraßenverkehrs in die Ottostraße voraus. Dies ist mit dem gegenläufigen Ausbau der Ottostraße und mit dem Ottokreisel als Verknüpfungselement mit der Von-Freyberg-Straße im hierarchisch übergeordneten Hauptverkehrsnetz umgesetzt worden.

Durch die veränderte städtebaulich-verkehrliche Zielsetzung, vgl. Beschluss des Stadtrats vom 27.10.2015, soll nunmehr der nördliche Teil der Luitpoldstraße nicht mehr als verkehrsberuhigte Mischverkehrsfläche ausgebildet werden, da keine alternativ dazu geführte Hauptverkehrsstrasse mehr realisiert werden soll.

Somit können die Voraussetzungen für eine Ergänzung der Zentrumsfunktion mit Einzelhandel und Dienstleistungen nicht mehr im ursprünglich geplanten Umfang mit hoher Attraktivität geschaffen werden und die aktuell bestehenden Flächen besser genutzt werden.

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

Trotz der Verkehrsfunktion soll entlang der Ottostraße der Villencharakter beibehalten werden. Dies soll durch eine maßvolle Verdichtung der Bebauung unter weitgehender Erhaltung der Baumpflanzungen erfolgen.

Planungsrechtlich soll der Von-Freyberg-Park als öffentliche Grünfläche gesichert werden, wobei Eingriffe durch den Neubau des Zentralen Omnibusbahnhofes (ZOB) möglichst gering gehalten und durch gestalterischen Flächenausgleich im Westen neutralisiert werden können.

Im Bereich des Zentralen Omnibusbahnhofes (ZOB) sollen im Sinne einer "Mobilitätsdrehscheibe" neben dem Schienenverkehr und dem ÖPNV, auch die E-Mobilität (E-Bike / Pedelec) und den Fahrradverkehr / Fahrradverleihsystem deutlich intensiver etabliert werden (vgl. Städtebaulicher Entwurf).

Für den Zentralen Omnibusbahnhof sind Überdachungselemente vorgesehen, die Aufenthalt und Kommunikation an der "Mobilitätsdrehscheibe" stärken sollen.

Dem Städtebaulichen Entwurf liegen folgende Zielsetzungen zugrunde:

- Schaffung der Voraussetzungen zum Neubau eines zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB).
- Planungsrechtliche Sicherung des Von-Freyberg-Parks.
- Intensive Verflechtung des Bereichs Bahnhofstraße / Luitpoldstraße mit der "Historischen Altstadt" im Hinblick auf Nutzung und Funktion.
- Attraktivierung der öffentlichen Räume mit weitestgehender Stärkung der Aufenthaltsfunktion.
- Erhaltung des Villencharakters mit Grünbereichen durch behutsame zusätzliche Bebauungsmöglichkeiten.
- Durchgehend sichere Fuß- und Radverkehrsbeziehungen in verkehrsberuhigten Bereichen und Freiflächen mit Querungen des Hauptverkehrssystems.

3.4

Verkehrskonzept

Die Hauptverkehrsströme zur Erschließung der Innenstadt verlaufen von der Kemptener Straße über die Trasse Ottostraße / Von-Freyberg-Straße / nördliche Luitpoldstraße zum Knotenpunkt Kaiser-Maximilian-Platz.

Damit kann der Straßenzug Innere Kemptener Straße / südliche Luitpoldstraße verkehrsberuhigt (z.B. verkehrsberuhigter Geschäftsbereich Tempo 20) umgestaltet und qualitativ aufgewertet werden. Er dient zukünftig der Erschließung der Grundstücke, dem Lieferverkehr und bietet zusätzliche Kurzparkmöglichkeiten im Straßenraum. Darüber hinaus ermöglicht er aufgrund der reduzierten Fahrgeschwindigkeit eine sichere Radroutenverbindung sowie einen ungefährdeten Aufenthalt und Bewegungsraum für Fußgänger.

Um eine gute Anbindung des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) sicherstellen zu können muss die Bahnhofstraße zwischen dem Bahnhof und dem Prinzregentenplatz für die Begegnung von ÖPNV-Bussen in der Fahrbahn auf 6,35m aufgeweitet werden. Dieser Begegnungsfall ist gegenwärtig noch nicht möglich! – Ebenso sind kleinere Ertüchtigungsmaßnahmen am Prinzregentenplatz (Luitpoldkreisel) und im Bereich zwischen dem Prinzregentenplatz und dem Kaiser-Maximilian-Platz vorzunehmen, um die Nutzbarkeit der Stauräume verbessern zu können.

Die verkehrliche Ertüchtigung des Kreisverkehrsplatzes am Prinzregentenplatz durch einen anliegenden "Bypass" wird der gegenwärtig unterdimensionierte Stauraum am Kaiser-Maximilian-Platz (LSA-Knoten) erweitert. Dieser Ausbau ist dennoch verfügbaren räumlichen Randbedingungen geschuldet und stellt eine Sonderbauform dar. Die Linksabbiegespur nach Norden in die B 16 – Augsburgener Straße kann im Zuge der Bahnhofstraße / Luitpoldstraße verlängert und damit die Leistungsfähigkeit am Knotenpunkt Kaiser-Maximilian-Platz (Koordinierungsstrecke) verbessert werden.

Im Zuge der Luitpoldstraße wurde als Ersatz zum entfallenen Fußgängerüberweg (FGÜ bis 10.05.2017) am Prinzregentenplatz eine bedarfsgeregelte Fußgängerfurt (LSA-Anlage) unmittelbar nördlich der Luitpoldpark-Hotel Tiefgaragenzufahrt "P4" installiert. In den Sommermonaten 2017 wurde hierzu ein Probelauf mit Monitoring

durchgeführt, welches die Zustände "Fußgängerüberweg / Zebrastreifen" und "bedarfsgeregelte LSA-Furt" miteinander vergleicht.

Im Ergebnis der Verkehrsbeobachtungen mit Rückstauerhebungen bleibt folgendes festzuhalten:

Zustand "Fußgängerüberweg / Zebrastreifen"

Für die "IST-Situation" mit einem Fußgängerüberweg (FGÜ) im Zuge der Luitpoldstraße südlich des Prinzregentenplatzes wurde am 08. Mai 2017 bis 09. Mai 2017 ein entsprechendes Verkehrsmonitoring durchgeführt (Videoerhebungen über 24 Stunden / Rückstauerhebungen über jeweils 4 Stunden 07:30 – 11:30 Uhr und 15:00 – 19:00 Uhr). Dies entspricht der Straßenverkehrsnetz-situation des Planfalls 1 im Analysezustand 2017, jedoch noch ohne flankierende bauliche Ertüchtigungsmaßnahmen im Zuge der Bahnhofstraße und am Prinzregentenplatz.

Im Ergebnis hat es sich gezeigt, dass es während der morgendlichen und abendlichen Spitzenintervalle zu stockenden Verkehrsabläufen mit entsprechenden Rückstauerscheinungen gekommen ist. Hierfür ist insbesondere der Fußgängerquerungsbedarf an den Fußgängerüberwegen am Luitpoldkreisel und den daraus resultierenden Auswirkungen auf den Straßenverkehrsablauf (ÖPNV, MIV, Radverkehr) verantwortlich.

Im morgendlichen Spitzenintervall (DI, 09.05.2017 / 5-Minuten-Intervalle) sind aus den Rückstauanalysen insbesondere zwischen 07:30 – 07:45 Uhr Rückstauerscheinungen ausgehend vom Kaiser-Maximilian-Platz bis in den Bereich des Ottokreisels / Von-Freyberg-Straße zu konstatieren.

Im abendlichen Spitzenintervall (DI, 09.05.2017) haben sich aus den Rückstauanalysen insgesamt 12 5-Minuten-Intervalle ergeben, die den Ottokreisel überstaut haben. Hierbei sind die Zeitbereiche 15:10 – 15:20 Uhr, 16:15 – 16:25 Uhr und 16:55 – 17:25 Uhr besonders hervorzuheben.

Zustand "bedarfsgeregelte LSA-Furt"

Für die seit dem 10. Mai 2017 als "Probelauf" vorhandene Situation mit einer lichtsignalgesteuerten, bedarfsgeregelten und in die LSA-Koordinierung eingebundenen Furt im Zuge der Luitpoldstraße – ca. 42m vom Luitpoldkreisel nach Süden abgerückt – wurde am 19.06.2017 bis 20.06.2017 ein entsprechendes Verkehrsmonitoring durchgeführt (Videoerhebungen über 24 Stunden / Rückstauerhebungen über jeweils 4 Stunden 07:30 – 11:30 Uhr und 15:00 – 19:00 Uhr). Dies entspricht der Straßenverkehrsnetz-situation des Planfalls 2 im Analysezustand 2017, jedoch noch ohne flankierende Ertüchtigungsmaßnahmen im Zuge der Bahnhofstraße und am Prinzregentenplatz.

Im Ergebnis hat es sich gezeigt, dass trotz des Sommermonats Juni mit gegenüber dem Monat Mai 2017 um ca. 1.000 – 1.500 Kfz/24h erhöhten Querschnittbelastungen im Zuge der Luitpoldstraße bzw. der Bahnhofstraße / Kaiser-Maximilian-Platz ein deutlich verbesserter Verkehrsablauf über den gesamten Monitoringzeitraum zu konstatieren ist.

Im morgendlichen Spitzenintervall (DI, 20.06.2017 / 5-Minuten-Intervalle) sind aus den Rückstauanalysen lediglich 3 5-Minuten-Intervalle (10:05 Uhr, 10:30 Uhr und 11:10 Uhr) mit einer Rückstauerscheinung ausgehend vom Kaiser-Maximilian-Platz bis in den Bereich der Einmündung Luitpoldstraße / Von-Freyberg-Straße festzustellen gewesen.

Im abendlichen Spitzenintervall (DI, 20.06.2017) hat sich aus den Rückstauanalysen insgesamt noch ein 5-Minuten-Intervall (18:15 Uhr) ergeben, welches den Ottokreisel überstaut hat.

Im Ergebnis des Verkehrsmonitorings hat sich der Zustand der bedarfsgeregelten und in die LSA-Koordinierung eingebundenen LSA-Furt im "Probelauf" bewährt.

Zur Absicherung der Fußgängerführung bis zur neuen LSA-Furt im Zuge der Luitpoldstraße wird zur Verbesserung der Verkehrssicherheit eine Absperrung auf der Seite des Hotelbetriebs vorgesehen, um "wilde Querungen" durch Fahrradfahrer und Fußgänger zu vermeiden.

– ÖPNV-Verkehr

Der ÖPNV-Busverkehr kann ausgehend vom neuen Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) über die Von-Freyberg-Straße und die für den Begegnungsfall aufgeweitete Bahnhofstraße ohne Umwege direkt in alle Richtungen geführt werden. Hierbei erfolgen die relevanten Verflechtungsvorgänge insbesondere über die Kreisverkehrsplätze. Die Von-Freyberg-Straße behält ihre Anbindung an die Luitpoldstraße über den Ottokreisel mit allen Verflechtungsmöglichkeiten in das Hauptverkehrsnetz der Stadt Füssen.

Bei der Organisation des geplanten Zentralen Omnibusbahnhofes (ZOB) sind die aktuell bekannten Anforderungen an Bushaltestellen des ÖPNV's mit mindestens 8-9 Haltestellenpositionen erfüllt.

Im Bereich des ZOB's und des neuen Bahnhofsgebäudes sind mit der am 16.12.2016 eingeweihten öffentlichen Toilettenanlage, sowie geplanten sicheren Fahrradabstellmöglichkeiten und Einrichtungen zur E-Mobilität weitere Elemente zur sog. "Sanften Mobilität" vorgesehen.

Um den Bahnhofsvorplatz mit dem Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) unmittelbar westlich des Luitpoldpark-Hotels besser fassen zu können, wird ein "besonderer Fahrbahnbelag" im Zuge der Bahnhofstraße vorgesehen.

Die 3 nördlich der Bahnhofstraße vorgesehenen Bushaltestellen dienen überwiegend dem Ausstieg von Fahrgästen, um den ÖPNV-Anschluss zum Schienenverkehrsmittel zu verbessern.

Hierbei ist eine Busabfolge an der ÖPNV-Haltestelle sowohl im Nachrückverfahren, als auch in unabhängiger Zu- und Ausfahrt möglich.

– Fuß- / Radverkehr

Die Fußwege- und Radverkehrsführung läuft weitestgehend unabhängig vom System der Hauptverkehrsstraßen.

Querungsvorgänge des Fußgängers- und Radverkehrs können über lichtsignalgeregelte Furten bzw. im Zusammenhang mit den Querungsangeboten an den Kreisverkehrsplätzen erfolgen.

Zielsetzung ist es die Fußgängerströme von und nach dem Bahnhof und dem Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) mit Bezug in die Füssener Innenstadt primär auf der Nordseite der Bahnhofstraße zu führen und über die LSA-Furt am Knotenpunkt Kaiser-Maximilian-Platz in die Innenstadt bzw. "Historische Altstadt" zu leiten (FGZ – Reichenstraße).

Des Weiteren wird es durch die LSA-Furt im Zuge der Luitpoldstraße die Mög-

lichkeit geben, mehrere Wegeführungen mit Zugangsmöglichkeiten von Westen in die zentrale Innenstadt stärker in die Wahrnehmung von Touristen und Reisegruppen zu bringen.

– Verkehrskonzeptionelle Einordnung

Als verkehrliche Basis-Konzeption 2005 ist dieser Bebauungsplan als "Stufe 1 (Ausbaustufe 1)", die wiederum dem damaligen "Planfall 1A" (Verkehrskonzept 2005–2015) entspricht, einzuordnen.

In der Einordnung zur aktuellen "Verkehrsentwicklungsplanung 2025/2030" der Stadt Füssen entspricht dies dem "Planfall 0 (Status-Quo-Netz)" für den Prognosehorizont 2030.

Dem aktuellen Verkehrskonzept liegen folgende Aspekte zugrunde:

- Gegenläufiger Ausbau der Ottostraße zwischen der Kemptener Straße (Kreisverkehrsplatz Morisse) und der Von-Freyberg-Straße.
- Ausbildung eines Kreisverkehrsplatzes mit den Ästen westliche Von-Freyberg-Straße / Ottostraße / östliche Von-Freyberg-Straße (Ottokreisel seit 12/2006).
- Beibehaltung der nördlichen Luitpoldstraße als Hauptverkehrsstraße.
- Beibehaltung des Bahnhofes und des Zentralen Omnibusbahnhofes (ZOB) in der Lage, jedoch in neuer baulicher Form.
- Die Bahnhofstraße verbleibt in ihrer heutigen Netzfunktion, jedoch mit baulicher Ertüchtigung, um Begegnungsfälle zwischen Bussen und sog. "Schwerlast" - Verkehren bzw. auch untereinander zu ermöglichen.
- Verbesserung des Verkehrsablaufes im Hauptverkehrssystem durch Ertüchtigung des Luitpoldkreises und durch lichtsignaltechnische Optimierungen.

Zur Alternativenprüfung und zum Vergleich der Verkehrszustände wurde eine modellhafte Simulation der Verkehrsabläufe zwischen den einzelnen Verkehrsarten ÖPNV, MIV, Fahrradfahrer und Fußgänger vorgenommen (Simulationen für den Prognosehorizont 2030 durch das Ingenieurbüro für Verkehrstechnik Thomas und Partner, Möglingen). Hierfür wurde als Betrachtungsbasis die Abendspitzenstunde mit insgesamt dem höchsten Straßenverkehrsaufkommen für den Prognosehorizont 2030 unter Einbeziehung aller Verkehrsarten zugrunde gelegt.

Hierbei wurden 3 Planfälle durch Simulation (Simulationsvideos – "Gesamt/Kurz" – für die Simulationsvarianten 1-3) miteinander verglichen:

- Planfall 1 = Luitpoldkreisel 1-streifig analog Bestand und Fußgängerüberweg (FGÜ) im Zuge der Luitpoldstraße am Luitpoldkreisel (analog dem Zustand bis zum 10.05.2017).
- Planfall 2 = Luitpoldkreisel 1-streifig analog Bestand und integrierte LSA-Furt im Zuge der Luitpoldstraße (Koordinierung)
- Planfall 3 = Luitpoldkreisel mit Bypass und integrierte LSA-Furt im Zuge der Luitpoldstraße (Koordinierung)

Im Ergebnis bleiben hierzu folgende Aspekte festzuhalten:

– Planfall 1 (2030)

In dieser Simulationsvariante 1 sind im Prognosehorizont 2030 absolut keine Verbesserungen im Verkehrsablauf zu erwarten. In einem gegenüber den Planfällen 2 und 3 deutlich stockenderen Verkehrsablauf, sind Rückstauerscheinungen über die Ottostraße und den Morissenkreisel hinaus bis in die Kemptener Straße / Morisse zu erwarten.

– Planfall 2 (2030)

In dieser Simulationsvariante 2 sind im Prognosehorizont 2030 gegenüber dem Planfall 1 sehr deutliche Verbesserungen im allgemeinen Verkehrsablauf nachweisbar, die sich auch signifikant auf die Rückstauerscheinungen im kommunalen Straßenverkehrsnetz der Ottostraße bzw. Von-Freyberg-Straße auswirken.

– Planfall 3 (2030)

In dieser Simulationsvariante 3 sind im Prognosehorizont 2030 gegenüber dem Planfall 2 weitere Verbesserungen im allgemeinen Verkehrsablauf erkennbar, die sich in der Folge nochmals reduzierend auf die Rückstauerscheinungen im kommunalen Straßenverkehrsnetz der Luitpoldstraße und Von-Freyberg-Straße auswirken.

Dieser Alternativenprüfung gingen die verkehrskonzeptionellen Grundsatzentscheidungen des Stadtrates vom 27. Oktober 2015 bzw. 21. November 2017 mit Verzicht auf die Weiterverfolgung des Planfalles 4A (gegenläufiger Lückenschluss) und unter Abwägung der weiteren Planfälle 11 (einbahniger Lückenschluss nach Süden) und des Planfalls 12 (Osttangente Füssen) entsprechend der Verkehrsentwicklungsplanung 2025/2030 (vgl. Zusammenfassung vom November 2015) voraus.

4. **PLANUNGSRECHTLICHE FESTSETZUNGEN**

4.1

Art der baulichen Nutzung

Die Baugebiete werden entsprechend dem Flächennutzungsplan als Mischgebiete nach § 6 BauNVO ausgewiesen.

Aufgrund der innerstädtischen Lage werden Gartenbaubetriebe und Tankstellen nicht zugelassen. Vergnügungsstätten können im Bereich des Hotelbetriebes (Luitpoldpark Hotel) ausnahmsweise zugelassen werden. Zur Erhaltung des Gebietscharakters sind in dem übrigen Bereich Vergnügungsstätten nicht zulässig.

4.2

Maß der baulichen Nutzung

Im Hinblick auf die Ergänzungsfunktion zum Stadtzentrum erfolgt eine mäßige Verdichtung, soweit nicht schon eine intensive Nutzung, wie z. B. im Bereich des Hotels an der Bahnhofstraße / Luitpoldstraße besteht.

Aufgrund der räumlichen Situation an den Übergangspunkten zur westlichen Vorstadt und zur Morisse erfolgt eine Verdichtung im Bereich Von-Freyberg-Straße

und an der Kemptener Straße / Ottostraße für Handel und Dienstleistungen.

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

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

4.3

Bauweise, Gebäudehöhen und Abstandsflächen

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

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

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

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

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

Zur Sicherung der Bestandssituation wird bei der eingeschossigen Rückbebauung auf Flst.-Nr. 598/1 und 598/2 der Grenzbau durch Baugrenzen festgelegt, soweit die bestehenden Gebäudebestände zu dem Gebäude auf Flst.-Nr. 598/8 eingehalten werden.

Dies gilt auch für die Bestandssicherung der Bebauung auf Flst.-Nr. 644 gegenüber den östlich angrenzenden Flst.-Nr. 638 und Flst.-Nr. 645/1.

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

4.4

Garagen und Stellplätze

Die erforderliche Anzahl der Stellplätze nach Art. 47 BayBO ist über den vorgegebenen Richtwert mit 1,5 Stellplätze/Wohnung bzw. die Richtzahlen und die Satzung über den Nachweis, die Herstellung und die Ablösung von Stellplätzen (Stellplatzsatzung – 2. Änderung) der Stadt Füssen vom 4. April 2018 zu ermitteln.

Um die Freiflächen möglichst zusammenhängend nutzen zu können, sind auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen nach § 23 (5) BauNVO ebenerdige Garagen nicht zugelassen.

Ebenerdige Stellplätze können auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen ausnahmsweise zugelassen werden.

Die Tiefgaragen der verschiedenen Gebäude können untereinander verbunden werden, um die Anzahl der Zu- und Ausfahrten gering zu halten. Die Zu- und Ausfahrten sind möglichst gemeinsam anzulegen.

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

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

4.5

Örtliche Bauvorschriften

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

– Dach

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

Aufgrund der historischen Entwicklung werden auch andere Dachformen zugelassen.

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

– Baukörper

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

– Fassade

Die Fassadengestaltung soll sich an dem bestehenden Erscheinungsbild orientieren. Fassaden sind in ruhiger Struktur zu verputzen und mit einem hell getönten Anstrich zu versehen. Der genaue Farbton ist mit dem Stadtbauamt abzustimmen.

Ausgenommen sind Holzbauten, Nebengebäude und untergeordnete Bauteile. Außenwandverkleidungen sind nur aus Holz zulässig.

Aus ortsgestalterischen Gründen werden andere Materialien, wie gewellte Kunststoff- oder Metallplatten, sowie Ornament- oder Glasbausteine nicht zugelassen.

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

4.6

Grünordnung

Durch die Straßenbaumaßnahmen wird in gewissem Umfang in den vorhandenen Baumbestand (vgl. Baumkataster) eingegriffen. Im Planungsumgriff werden deshalb nachfolgende grünordnerische Maßnahmen festgesetzt.

Im Zuge der Neugestaltung des Straßenraumes der Ottostraße ist beidseitig eine Begrünung mit Großbäumen vorgesehen.

– Verkehrsgrün

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

– Verkehrsberuhigter Bereich

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

– Private Grünflächen

Private Grünflächen sind von Bebauung freizuhalten und gärtnerisch zu gestalten.

Es sind Obstbäume und weitere heimische Laubgehölze zulässig.

– Nicht überbaubare Grundstücksflächen

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

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

– Sonstige grünordnerische Maßnahmen

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

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

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

– Freiflächengestaltungsplan im Bauantrag

Der Stellenwert der Grün- und Freiflächen soll auch im Hinblick auf die bestehende parkartige Situation im Zusammenhang mit neuen Bauvorhaben verbessert werden.

Deshalb ist dem Bauantrag ein Freiflächengestaltungsplan M 1:200 beizugeben.

4.7

Immissionsschutz

Die Beurteilung hinsichtlich "Lärm" und "Lufthygiene" erfolgte im Rahmen des schalltechnischen Gutachtens bzw. der lufthygienischen Untersuchung des Büros emPlan, Augsburg.

Die wesentlichen Ergebnisse sind im Umweltbericht zusammengefasst dargestellt. Die Darstellung der fachspezifischen Einzelheiten sind den entsprechenden Einzelgutachten, jeweils datiert vom 05. April 2018, zu entnehmen.

In Bezug auf die Ottostraße (Gegenläufigkeit seit 2006) stammen die entsprechenden Festsetzungen aus dem schalltechnischen Gutachten zur Prognose und Beurteilung von Straßenverkehrslärm zum Bebauungsplan "W 43 Ottostraße / Bahnhofstraße" vom 17. Mai 2005 (Basis Bebauungsplan vom 20.04.2006) der Hock – Farny Ingenieure, Landshut.

4.7.1

Verkehrslärm

Um die Vergleichbarkeit der Planfälle mit der diesem Bebauungsplan zugrunde liegenden Verkehrssituation zu gewährleisten, wurden für die Fachgutachten die auf den Prognosehorizont 2030 hochgerechneten Verkehrsbelastungszahlen verwendet (vgl. Kapitel 3.4 "Verkehrskonzept" – Verkehrskonzeptionelle Einordnung).

Die Basis bildet hierbei der "Planfall 0 (Status-Quo-Netz)" des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) 2025–2030 der Stadt Füssen für den Prognosehorizont 2030.

Grundlage für die Beurteilung der bestehenden Bebauung im Bereich der Ottostraße, Von-Freyberg-Straße, Luitpoldstraße und der Bahnhofstraße bildet die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV).

Im Hinblick auf den Schallschutz in der Bauleitplanung entfaltet das Vorhaben Auswirkungen auf die Führung der Verkehre im öffentlichen Straßenraum.

Es handelt sich hierbei um Änderungen dahingehend, dass am Prinzregentenplatz

(Luitpoldkreisel) aus der Luitpoldstraße heraus am bestehenden Kreisverkehr eine Bypass-Spur errichtet werden soll. Zudem sind im Bereich der Luitpoldstraße und der Bahnhofstraße Anpassungen des öffentlich Straßenraums dergestalt vorgesehen, dass sich die Lage der verfügbaren Fahrstreifen teilweise ändert.

In der Folge sind in Teilbereichen erhebliche bauliche Eingriffe in die bestehenden Straßenverkehrswege gegeben.

Mit der Neuordnung des Straßenraums sind zudem Änderungen im Verkehrsaufkommen gegenüber dem bestehenden Zustand der Verkehrsführung prognostiziert, wodurch sich bauliche Maßnahmen und Verkehrsmengenänderungen überlagern. Darüber hinaus war die Neuordnung des ZOB's (Zentraler Omnibusbahnhof) in Verbindung mit einer konkreten Ausweisung der derzeit nicht näher geregelten P+R-Stellplätze zu untersuchen.

Die Auswirkungen des Vorhabens waren unter den genannten Randbedingungen insgesamt einer Beurteilung nach der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung – Verkehrslärmschutzverordnung zu unterziehen.

Innerhalb der Bereiche, in denen die Anwendungsvoraussetzungen der 16. BImSchV gegeben sind, waren anhand der "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen" – RLS-90, zu ermitteln, inwieweit die Änderung des Bebauungsplans Lärmvorsorgemaßnahmen auf der Grundlage der 16 BImSchV auslöst.

Die schalltechnische Untersuchung des Büros emPlan vom 05. April 2018 kommt zu dem Ergebnis, dass die verkehrlichen Maßnahmen im Bereich der Luitpoldstraße und des Prinzregentenplatzes Schallschutzmaßnahmen auslösen. Da aktive Maßnahmen in der innerstädtischen Situation nicht in Betracht kommen, werden passive Maßnahmen vorgesehen.

Die Durchführung der Maßnahmen erfolgt mangels sonstiger eingeführter Regelwerke nach dem heutigen Stand der Technik in Anlehnung an die "Richtlinien für den Lärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – 97, VLärmSchR 97" vom 2. Juni 1997.

Grundlage für die Bemessung des baulichen Schallschutzes sind die Beurteilungspegel an den betroffenen Gebäuden und deren einzelnen Fassaden und Stockwerken, welche im Schallgutachten zum Bebauungsplan in dessen Anlage 4 dokumentiert sind. Aus dem Beiplan zum Schallschutz in Anlage 5 des Schallgutachtens vom 05. April 2018 ergibt sich die Lage der berechneten Fassaden. Damit sind die notwendigen Randbedingungen gegeben, um mit Rechtskraft des Bebauungsplans die Belange des Schallschutzes sachgerecht zu behandeln.

Darüber hinaus war eine Bewertung der Änderung der Verkehrszahlen in den baulich nicht geänderten Bereichen zu geben.

Die Bewertung kommt zu dem Ergebnis, dass Lärmpegelzunahmen überwiegend deutlich unterhalb der menschlichen Wahrnehmbarkeitsschwelle liegen und zudem auch die absoluten Beurteilungspegel deutlich unter den Grenzwerten der Lärmsanierung liegen. Da sich keine signifikanten und unzumutbaren Mehrbelastungen ergeben, löst der Bebauungsplan diesbezüglich keine ergänzenden Vorsorgemaßnahmen aus.

Die Neuordnung des ZOB's (Zentraler Omnibusbahnhof) löst nach den anzuwendenden RLS-90 (Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen) keine Schallschutzmaßnahmen aus, insofern werden diesbezügliche Festsetzungen nicht erforderlich.

4.7.2

Luftschadstoffe

Das Büro emPlan, Augsburg, hat mit Datum vom 05. April 2018 zum Bebauungsplan-Änderungsverfahren "W 43 Ottostraße / Bahnhofstraße – 1. Änderung" eine lufthygienische Untersuchung vorgelegt.

Zweck der Untersuchung war es, das Bauvorhaben aus lufthygienischer Sicht auf der Grundlage der Immissionsgrenzwerte der 39. Bundes-Immissionsschutzverordnung zu beurteilen. Die Berechnung der Luftschadstoffkonzentrationen erfolgt nach dem für die Beurteilung von innerstädtischen Bauungsstrukturen bewährten Rechenprogramm IMMIS^{Luft} auf der Grundlage der Verkehrsmengen für den Prognosehorizont 2030.

Beurteilungsgrundlage sind die kennzeichnenden Größen Feinstaub und Stickoxide und der für diese Schadstoffe verbindlichen Grenzwerte für die Jahresmittelwerte und die zulässigen Überschreitungshäufigkeiten für die Tagesmittelwerte bzw. Stundenzahlen im Jahr.

Betrachtet wurden fünf relevante Berechnungsquerschnitte im Bereich der potentiell durch die Maßnahme betroffenen Bauungen (vgl. Anlage 1 des Fachgutachtens vom 05. April 2018).

Die Untersuchung des Büros emPlan kommt zu folgenden Ergebnissen:

1. Im Bezugsjahr 2030 mit Umsetzung der Maßnahme kommt es im Zug der prognostizierten Verkehrsmengensteigerungen bei ansonsten vergleichbaren Randbedingungen zu geringfügigen Zunahmen der Luftschadstoffkonzentrationen in den Straßenräumen.
2. Der Grenzwert für PM₁₀ von 40 µg/m³ wird dennoch in allen Straßenzügen eingehalten. Die maximalen Konzentrationen werden im südlichen Teil der Luitpoldstraße mit Werten um 29 µg/m³ erreicht.
3. Der maximal errechnete Wert für PM_{2,5} ergibt sich dort zu gerundet 18 µg/m³, womit der Grenzwert von 25 µg/m³ um 7 µg/m³ unterschritten wird.
4. Der Grenzwert von 40 µg/m³ für NO₂ wird mit 28 µg/m³ deutlich eingehalten.
5. Im Planfall ist mit bis zu 30 Überschreitungstagen des Tagesmittels von 50 µg/m³ im Jahr zu rechnen. Zulässig wären 35 Überschreitungstage.
6. Der über eine volle Stunde gemittelte Immissionsgrenzwert für Stickstoffdioxid (NO₂) von 200 µg/m³ bei 18 zugelassenen Überschreitungen im Kalenderjahr ist im Vergleich zum Jahresmittelwert von 40 µg/m³ der weniger kritische Grenzwert. Die Wahrscheinlichkeit, dass eine Überschreitung des Stundenmittelwerts von 200 µg/m³ häufiger als 18 Mal / Jahr auftritt. In der

Prognose (Planfall) liegt die Wahrscheinlichkeit einer 18-fachen Überschreitung des Stundenmittelwerts von $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ in Abhängigkeit vom betrachteten Straßenzug zwischen 1,2 % und 2,1 %, womit dieses Ergebnis vergleichsweise unwahrscheinlich ist.

7. Im Ergebnis sind die Anforderungen der 39. BImSchV umfassend eingehalten. Maßnahmen zur Luftreinhaltung werden demnach als Folge der Maßnahme nicht erforderlich.

4.8

Ver- und Entsorgung

4.8.1

Versorgung

Innerhalb des räumlichen Geltungsbereichs dieses Bebauungsplans sind alle Versorgungssysteme vorhanden.

Falls erforderlich, werden sie in Teilbereichen erneuert und ergänzt.

– Elektrizität

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

Der Standort der 20 kV-Trafostation Ottostraße / Einmündung Glückstraße Flst.-Nr. 4114/1 ist berücksichtigt.

Im Jahre 2016 ist eine weitere 20 kV-Trafostation im Bereich (Flst.-Nr. 585/11) der Zu- und Ausfahrt des Zentralen Omnibusbahnhofes (ZOB) / ÖPNV-Wendepunkte auf die Von-Freyberg-Straße realisiert worden.
Es ist beabsichtigt einige neue Erdkabel (20 kV und 1 kV) zu verlegen.

– Wasser

Die Wasserversorgung erfolgt durch die Stadtwerke Füssen.

– Erdgas

Die Gasversorgung erfolgt durch die Erdgas Allgäu Ost GmbH & Co.KG.

4.8.2

Entsorgung

– Abwasser

Die Entwässerung von Schmutzwasser des Plangebietes erfolgt über das bestehende Kanalsystem im Verlauf der Ottostraße / Von-Freyberg-Straße / Luitpoldstraße und der Bahnhofstraße. Im Bereich der Ottostraße ist 2005/2006 ein zusätzlicher Oberflächenwasserkanal realisiert worden.

Die Schmutzwasserentwässerung erfolgt im modifizierten Mischsystem zur Kläranlage des Abwasserzweckverbands Füssen.

– Niederschlagswasser

Der Regenabfluss ist durch eine versickerungsfähige bzw. wasserspeichernde Ausbildung befestigter Flächen zu minimieren. Zur Vermeidung eines erhöhten Oberflächenabflusses und zur Entlastung des Mischsystems wird Nieder-

schlagswasser von Dächern und sonstigen Flächen, soweit wasserrechtlich zulässig und technisch möglich, schadlos auf dem eigenen Grundstück versickert.

– Abfallbeseitigung

Die Abfallbeseitigung erfolgt durch den Landkreis Ostallgäu – Kommunale Abfallwirtschaft. Auf den Grundstücken sind geeignete Aufstellmöglichkeiten für die erforderlichen Abfallsammelbehälter zu schaffen.

Die Grundstücke müssen durch 3-achsige Abfall-Transportfahrzeuge uneingeschränkt angefahren werden können.

In der Stadt Füssen steht ein Wertstoffhof zur Verfügung.

5.

FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

Die finanziellen Auswirkungen betreffen vor allem die Kosten für den Straßenausbau bzw. Straßenumbau und den Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) in den öffentlichen Räumen. Ferner ergeben sich Kosten für die angestrebte Aufwertung und Umgestaltung des Von-Freyberg-Parks

Dabei sind die nach Kommunalabgabengesetz (KAG) Bayern, Art. 5 von den Anliegern zu tragenden Erschließungsbeiträge zu berücksichtigen.

Weitere Kosten können durch Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Gebäuden entstehen, sowie durch die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen.

Tabelle: KOSTENZUSAMMENSTELLUNG

MASSNAHME	BAUKOSTEN GESAMT (netto)	KOSTEN (netto) SCHALLSCHUTZ*	SUMME (netto)
Ausbau Ottostraße einschl. Kreisverkehr lt. Ausschreibung 2006	450.000,00 €	27.000,00 €	477.000,00 €
Öffentliche Straßenräume Rupprechtstraße, Bahnhofstraße, Luitpoldstraße, Von-Freyberg-Straße, Augustenstraße	1.500.000,00 €	_____ €	_____ €
Von-Freyberg-Park	518.000,00 €	_____ €	_____ €
Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB)	1.625.000,00 €	_____ €	_____ €
Überdachungselemente	Abhängigkeit von Auslobung Wettbewerbsverfahren _____ €		_____ €
Kosten für Ausgleichsmaßnahmen	10.000,00 €		10.000,00 €
Gesamtsumme (netto)	_____ €	_____ €	_____ €

* Kosten vorbehaltlich einer Prüfung nach 24. BImSchV

Bei der Ermittlung der tatsächlichen Kosten, die von der Stadt Füssen zu tragen sind, ist der Einsatz von öffentlichen Fördermitteln mit einzubeziehen.

6. **ORDNUNGSWIDRIGKEITEN**

Im Bebauungsplan wird auf die Bußgeldvorschrift nach Art. 79, Abs. 1, Nr. 1 Bay-BO hingewiesen, da dies Voraussetzung für deren Anwendbarkeit ist.

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

7. **HINWEISE**

7.1 **Erneuerbare Energien und Energieeinsparung** (gem. § 1, Abs. 6, Nr. 7f BauGB)

Nach § 3, Abs. 1 des Erneuerbare-Energien-Wärme-Gesetzes (EEWärmeG) werden die Eigentümer von Gebäuden, die neu errichtet werden, dazu verpflichtet, den Wärmeenergiebedarf des Gebäudes durch die anteilige Nutzung von erneuerbaren Energien zu decken.

Im Zuge der Energieeinsparverordnung (EnEV) ist zudem sicherzustellen, dass bei der Errichtung und wesentlichen Änderung von Gebäuden ein bestimmter Standard an Maßnahmen zur Begrenzung des Energieverbrauches von Gebäuden einzuhalten ist.

Vor diesem Hintergrund wird an dieser Stelle auf die aktuell bestehenden und sich in einer stetigen Fortentwicklung befindlichen gesetzlichen Regelungen in ihrer jeweils gültigen Fassung verwiesen.

7.2 **Denkmalschutz**

(BayDSchG vom 25. Juni 1973 (BayRS IV S. 354, BayRS 2242-1-WK), zuletzt geändert durch §3 des Gesetzes vom 10. Juli 2018 – GVBl. S. 523)

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

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

Grundsätzlich wird auf Art. 7 BayDSchG "Ausgraben von Bodendenkmälern" und das Erlaubnisverfahren nach Art. 15 BayDSchG "Erlaubnisverfahren und Wiederherstellung" hingewiesen.

7.3

Mobilfunk

Aus grundsätzlichen Erwägungen, insbesondere im Hinblick auf das Stadtbild mit seinen Sichtbeziehungen zum Hohen Schloss und der Berglandschaft sollen keine kommunikationstechnischen Anlagen innerhalb des räumlichen Geltungsbereichs errichtet werden.

Die Stadt Füssen verfügt mit den Ersatzstandorten Fischerbichl (2016) und Galgenbichl (Mitte 2017) über integrierte Standorte zur Mobilfunkthematik.

8.

UMWELTBERICHT

Der Umweltbericht ist entspr. § 2a BauGB ein Bestandteil der Begründung für den Bebauungsplan mit integriertem Grünordnungsplan "W 43 – Ottostraße / Bahnhofstraße – 1. Änderung" und ist als separater Bericht dem Bebauungsplan-Aufstellungsverfahren beigelegt.

Füssen, den XX. Juli 2019

Iacob
Erster Bürgermeister

Bearbeitung:

Planungsgruppe Kölz GmbH
Hoferstraße 9A
71636 Ludwigsburg
Tel.: 07141/97301-0
Fax: 07141/97301-10
info@planungsgruppe-koelz.de

em Plan
Planung und Beratung
im Immissionsschutz
Prinzregentenstraße 5
86150 Augsburg
Tel.: 0821/455-1790
Fax: 0821/455-0079
info@em-plan.com

Logo verde
Ralph Kulak
Landschaftsarchitekten GmbH
Isargestade 736
84028 Landshut
Tel.: 0871/890-90
Fax: 0871/890-08
kulak@logoverde.de