



VORBEREITENDE UNTERSUCHUNG (VU)
BAHNHOFSUMFELD
MARKTGEMEINDE TÜRKHEIM

IMPRESSUM

Auftraggeber:

Marktgemeinde Türkheim
 Maximilian-Philipp-Straße 32
 86842 Türkheim
 Telefon: +49(0) 8245 - 530
 E-Mail: rathaus@tuerkheim.de
 Internet: www.tuerkheim.de
 Bürgermeister Christian Kähler



Bearbeitung:

LARS consult
 Gesellschaft für Planung
 und Projektentwicklung mbH



Standort Memmingen
 Bahnhofstraße 22
 D-87700 Memmingen
 Fon: +49 (0) 8331 4904-0
 Fax: +49 (0) 8331 4904-20

Standort Augsburg
 Döllgaststraße 12
 D-86199 Augsburg
 Fon: +49 (0) 821 455459-0
 Fax: +49 (0) 821 455459-20

Bearbeiter:
 Annette Wenzel - Dipl.-Ing. Architektur
 Christian Büttner - Dipl.-Ing. (FH) Landschaftsarchitekt

Stand: November 2024



VORWORT

Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger,

der Ortsteil Türkheim Bahnhof wurde bereits im Jahr 2019 im Rahmen der Erstellung des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts für die Städtebauförderung behandelt. Hierbei wurde seine hohe Bedeutung als Mobilitätsknoten für den Markt Türkheim und die Region festgestellt. Im Rahmen einer ergänzenden Vorbereitenden Untersuchung wurde der Ortsteil Türkheim Bahnhof nun detailliert betrachtet. Mit der VU wurden die sanierungsrechtlichen Voraussetzungen für den Einsatz von Städtebauförderungsmitteln geschaffen.

Am Bahnhof Türkheim haben wir bereits eine Reihe von Maßnahmen zum Ausbau der klimafreundlichen Mobilität erfolgreich umgesetzt. Hierzu zählen der barrierfreie Umbau des Bahnhofs Türkheim und der Bau einer barrierefreien Buswendeschleife für den regionalen Busverkehr. Die Fahrradabstellanlagen werden in Kürze im Rahmen der Bike+Ride-Offensive neu geordnet. Diese Maßnahmen im Bereich der Mobilität wurden bzw. werden von der ÖPNV- und der GVFG-Förderung sowie der Deutschen Bahn bezuschusst.

Es verbleiben jedoch noch eine Reihe von wichtigen Sanierungsmaßnahmen im Gebiet, die dringend umgesetzt werden müssen. Zentrales Ziel im Ortsteil ist die Attraktivierung des Bahnhofsgebäudes und seines städtebaulichen Umfelds mit dem Gasthof „Blitzschwab“.

Da die Städtebauförderung immer den Gesamtbereich konzeptionell betrachtet und die in der VU vorgeschlagenen Maßnahmen zueinander in Kontext stellt, wird eine funktional und gestalterisch abgestimmte Aufwertung des Bahnhofsumfelds möglich. Die bereits realisierten verkehrlichen Maßnahmen wie Bahnhalt und Bushaltestelle sowie die geplante Neuordnung des Park+Ride-Platzes sollen durch die städtebauliche und grünordnerische Neugestaltung des Bahnhofsumfelds im Rahmen der Städtebauförderung zu einem stimmigen Gesamtkonzept verknüpft werden.



Wichtiges Leitziel der Städtebauförderung ist die klimagerechte Anpassung der örtlichen Infrastruktur. Hierzu zählen der Ausbau der klimagerechten Mobilität, die Inwertsetzung der örtlichen Freiflächen z.B. mit versickerungsfähigen Belägen und großzügigen Grünstrukturen sowie die Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Weiterhin können Städtebauförderungsmittel bei der Sanierung und Umnutzung von ungenutzten oder unter Wert genutzten Gebäuden wie dem Bahnhofsgebäude und den Gasthof „Blitzschwab“ eingesetzt werden, die dem Gemeindedarf dienen.

Mit den nun vorliegenden Vorbereitenden Untersuchungen zum Bahnhofsumfeld und der Ausweitung eines Sanierungsgebiets sind wir auf gutem Wege, die Aufwertung des Ortsteils Türkheim Bahnhof erfolgreich in Angriff zu nehmen. Ich wünsche Ihnen viel Freude sowie viele neue Erkenntnisse und Denkanstöße bei der Lektüre der Vorbereitenden Untersuchungen.

Ihr Christian Kähler

A handwritten signature in black ink, appearing to read "C. Kähler".

INHALTSVERZEICHNIS

1 AUFGABENSTELLUNG UND BEARBEITUNGSPROZESS	7
1.1 AUFGABENSTELLUNG	8
1.2 BEARBEITUNGSPROZESS	9
1.3 STRUKTUR DES BERICHTS	9
1.4 BETEILIGUNG	10
2 UNTERSUCHUNGSGEBIET	11
2.1 LAGE	12
2.2 BAULEITPLANUNG	14
2.3 INFORMELLE PLANUNGEN UND KONZEPTE	14
2.4 PLANUNGEN IM UNTERSUCHUNGSGEBIET	15
3 BESTANDSANALYSE	19
3.1 HISTORISCHE ENTWICKLUNG	20
3.2 DEMOGRAFIE UND SOZIALSTRUKTUR	22
3.3 EIGENTUMSVERHÄLTNISSE	22
3.4 GEBÄUDEZUSTAND	24
3.5 NUTZUNGSSTRUKTUR	26
3.6 ORTSBILD UND BAULICHE STRUKTUR	28
3.7 ÖFFENTLICHER RAUM	32
3.8 ÖKOLOGIE UND GRÜNORDNUNG	33
3.9 VERKEHR UND MOBILITÄT	36
3.10 ENERGIE UND KLIMA	40

4 SWOT-ANALYSE UND FAZIT	41
4.1 STÄRKEN UND SCHWÄCHEN	42
4.2 SWOT STÄRKEN UND POTENTIALE	44
4.3 SWOT SCHWÄCHEN UND RISIKEN	46
4.4 KONFLIKTBEREICHE	48
4.5 FAZIT	50
5 SANIERUNGSZIELE UND MASSNAHMEN	51
5.1 ABLAUF DER KONZEPTERSTELLUNG	52
5.2 LEITZIELE	53
5.3 HANDLUNGSFELDER UND ZIELE	53
5.4 KONZEPT	58
5.5 KOSTEN- UND FINANZIERUNGSÜBERSICHT	64
6 HINWEISE ZUM VERFAHREN	71
6.1 NOTWENDIGKEIT DER SANIERUNG	72
6.2 WAHL DES SANIERUNGSVERFAHRENS	72
6.3 EMPFEHLUNG ZUR VERFAHRENSART	73
6.4 RECHTSFOLGEN EINES SANIERUNGSGEBIETS	73
6.5 ABGRENZUNG SANIERUNGSGEBIET	74
7 ANHANG	77



Türkheim-Bahnhof
Markt Türkheim
Kreis Unterallgäu

1 | AUFGABENSTELLUNG UND BEARBEITUNGSPROZESS

1.1 Aufgabenstellung

Aktuelle Entwicklungen in Bezug auf die Bevölkerungsentwicklung, den demographischen Wandel, die Verkehrswende, die Energiewende sowie den Klimawandel, stellen Städte und Gemeinden in den kommenden Jahren und Jahrzehnten vor besondere Herausforderungen.

Die Marktgemeinde Türkheim erhält für ihre notwendigen Transformationsprozesse Unterstützung von der Städtebauförderung. Die Grundlage für die Sanierung in der Städtebauförderung bildeten dabei die Vorbereitenden Untersuchungen (VU) des Büros Hermann + Öttl. Im Rahmen der VU wurde erstmals im Jahr 1991 ein Sanierungsgebiet förmlich festgelegt.

Da mittlerweile im Rahmen der Städtebauförderung die Aufstellung eines Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts Fördervoraussetzung ist, wurden die Vorbereitenden Untersuchungen im Jahr 2019 vom Büro LARS consult Memmingen zu einem Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept (ISEK) fortgeschrieben. Das Hauptaugenmerk des ISEK lag auf der Sanierung und Gestaltung des historischen Ortskerns. Auf Grundlage der Ergebnisse des ISEK-Prozesses wurde das bestehende Sanierungsgebiet „Ortskern Markt Türkheim“ erweitert.

Neben dem Ortskern wurde im Rahmen des ISEK auch das Bahnhofsumfeld thematisiert. Der Bahnhof von Türkheim liegt deutlich außerhalb des Hauptortes am südlichen Rand der Gemarkung. Aufgrund seiner peripheren Lage befindet sich der Bahnhof nicht im Umgriff des Sanierungsgebiets „Ortskern Markt Türkheim“. Da im Bahnhofsumfeld jedoch ebenfalls städtebauliche Mängel und Missstände festgestellt wurden, wurde im ISEK empfohlen, für das Bahnhofsumfeld ergänzende vorbereitende Untersuchungen durchzuführen. Es wird angestrebt, analog zum Hauptort ein Sanierungsgebiet als Förderkulisse für die Städtebauförderung festzulegen.

Der Bahnhof prägt den ersten Eindruck eines Ortes. Er ist das Aushängeschild der Gemeinde und sollte sich daher als positiv ortsbildprägendes Element präsentieren. Als Mobilitätszentrum ist er für die Bewohner von großer Bedeutung und sorgt für die Anbindung der Gemeinde an das räumliche Umfeld.

Die Deutsche Bahn hat 2018 im Rahmen ihres Projektes „Ausbaustrecke 48 München-Memmingen-Lindau“ die Gleis- und Bahnsteiganlage des Bahnhof Türkheim grundlegend umgebaut und barrierefrei gestaltet. Der erfolgte Umbau der Bahnanlagen bildet den Anstoß zur Sanierung des Bahnhofsumfeldes und der umliegenden Straßenzüge. Ziel ist eine langfristige Aufwertung des Areals und die Etablierung des Bahnhofs als Mobilitätszentrum und ortsbildprägendes Element.

Da das Bahnhofsumfeld der Gemeinde Türkheim flächenmäßig relativ klein ist, werden sich die Schwerpunkte der Städtebauförderung vorrangig auf die gestalterische Aufwertung des direkten Bahnhofsumfelds, des Bahnhofsgebäudes sowie die bessere Anbindung des Bahnhofs an die Gemeinde Türkheim fokussieren. Maßnahmen privater Eigentümer werden eine eher untergeordnete Rolle spielen.

Für die verkehrlichen Infrastrukturmaßnahmen werden weitere Förderprogramme wie GVFG, ÖPNV und die Radwegefördereung einbezogen.

1.2 Bearbeitungsprozess

Die Erstellung von Vorbereitenden Untersuchungen ist gesetzlich vorgeschriebene Grundlage für die angestrebte Ausweisung eines Sanierungsgebiets. Die notwendigen Verfahrensschritte sind im Baugesetzbuch (BauGB) entsprechend geregelt.

Mit Einleitungsbeschluss vom 05.12.2019 sprach sich der Marktgemeinderat Türkheim für die Durchführung ergänzender Vorbereitender Untersuchungen für das Bahnhofsumfeld aus und hat somit gemäß § 141 Abs. 3 BauGB das notwendige Verfahren für eine städtebauliche Sanierungsmaßnahme eröffnet.

Vorbereitende Untersuchungen dienen der objektiven Bewertung eines Gebiets hinsichtlich seiner Sanierungsnotwendigkeit einerseits und seiner Sanierungsfähigkeit andererseits und stellen eine wichtige Beurteilungsgrundlage für die veranlassende Gemeinde mit ihren politischen Gremien sowie die zuständigen Landesbehörden dar.

Prozessbegleitend werden die Bürger und die Träger öffentlicher Belange im Rahmen geeigneter Beteiligungsformate in den Planungsprozess eingebunden.

Die Vorbereitenden Untersuchungen definieren das Maßnahmenpaket der Sanierung. Diese soll in einem Realisierungszeitraum von 10 bis 15 Jahren zur Umsetzung kommen.

1.3 Struktur des Berichts

Im folgenden **Kapitel 2 Untersuchungsgebiet** wird das von der Marktgemeinde Türkheim definierte Untersuchungsgebiet in Bezug auf die Lage und die bauordnungsrechtlichen Rahmenbedingungen definiert und bereits vorliegenden Planungen und Konzepte zusammengefasst.

Im Teil **Kapitel 3 Bestandsanalyse** werden vorhandene Pläne und Luftbilder ausgewertet und über Ortsbegehungen die vorliegenden sozialen, strukturellen und städtebaulichen Verhältnisse im Untersuchungsgebiet aufgenommen und analysiert.

Die gewonnenen Erkenntnisse der Analysephase zum Ist-Zustand werden in **Kapitel 4 SWOT-Analyse** mithilfe einer Stärken-Schwächen-Analyse hinsichtlich der Qualitäten, Probleme sowie der Potenziale und der Restriktionen beurteilt und ein Fazit gezogen.

Aus den so identifizierten bestehenden Mängeln und Potenzialen im Untersuchungsgebiet werden im **Kapitel 5 Sanierungsziele und Maßnahmen** Handlungsfelder und Entwicklungsziele abgeleitet. Aus den Handlungsfeldern und Zielen wird ein konkretes Maßnahmenkonzept entwickelt, in dem die einzelnen Maßnahmen zeitlich priorisiert und mit voraussichtlichen Kostenansätzen versehen werden.

Im abschließenden **Kapitel 6 „Hinweise zum Verfahren** werden verschiedene rechtliche und verfahrenstechnische Hinweise zum konkreten Ablauf der Sanierung gegeben.

1.4 Beteiligung

m Rahmen des ISEK wurde am 22.01.2019 ein Infoabend veranstaltet, an dem die BürgerInnen von Türkheim über die Inhalte des ISEK informiert wurden und eigene Ideen und Anregungen zu den formulierten Zielen und Maßnahmen abgeben konnten.

Die Bürgerinnen und Bürger der Marktgemeinde Türkheim sind eine wichtige lokale Expertengruppe, deren Anregungen und Ideen von großer Bedeutung für das Entwicklungskonzept sind. Ziel der Beteiligung war es, die bisher gewonnenen Ergebnisse, die konkreten Handlungsfelder und erste Maßnahmenideen der Bürgerschaft vorzustellen und Rückmeldungen zu erhalten.

Zum Bahnhofsumfeld wurden folgende Ideen und Anregungen von Seiten der Bürgerschaft gemacht:

- Umgestaltung des Bahnhofsumfelds so früh wie möglich und mit so wenig Versiegelung wie nötig.
- DB braucht Brachfläche im Osten nicht, hier sollten Parkplätze gebaut werden.
- Es gibt keine vorhandene Bedarfsanalyse für Pendler, Türkheimer fahren oft zum Bahnhof Buchloe
- Vorschläge zu Nutzungen im Bahnhof: Übungsräume für junge Künstler; Fahrradwerkstatt; Repair Café

Im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen zum Bahnhofsumfeld sollen Eigentümer, Mieter, Pächter und sonstige Betroffene sowie das Mobilitätsteam Türkheim als Vertreter der Öffentlichkeit beteiligt werden.

Am 18.05.2020 fand ein Vor-Ort-Termin mit dem Mobilitätsteam in Türkheim statt. Das Mobilitäts-team Türkheim ist eine Gruppierung aus Gemeinderatsmitgliedern und Experten. Dieses beschäftigt sich mit konkreten Mobilitätsfragen in der Gemeinde Türkheim. Vom Mobilitätsteam wurden Vorschläge für neue Nutzungen am Bahnhofsvorplatz gemacht, die in die Vorbereitenden Untersuchungen einflossen.

Aufgrund der geringen Anzahl der Betroffenen findet im Rahmen der Beteiligung keine Bürgerversammlung statt. Die Bürgerbeteiligung sowie die Trägerbeteiligung nach § 139 i.S.v. § 4 Abs. 2 BauGB erfolgt anhand einer öffentlichen Auslegung zur Einsicht der Unterlagen der Vorbereitenden Untersuchungen.

Der Zeitraum der Auslegung wird öffentlich bekannt gegeben. Die eingegangen Stellungnahmen werden anschließend in die Vorbereitenden Untersuchungen aufgenommen.

The background of the page is a grayscale aerial photograph showing a small town with clusters of houses, green fields, and a winding river or stream. A major highway with several lanes is visible, running through the town and across the landscape.

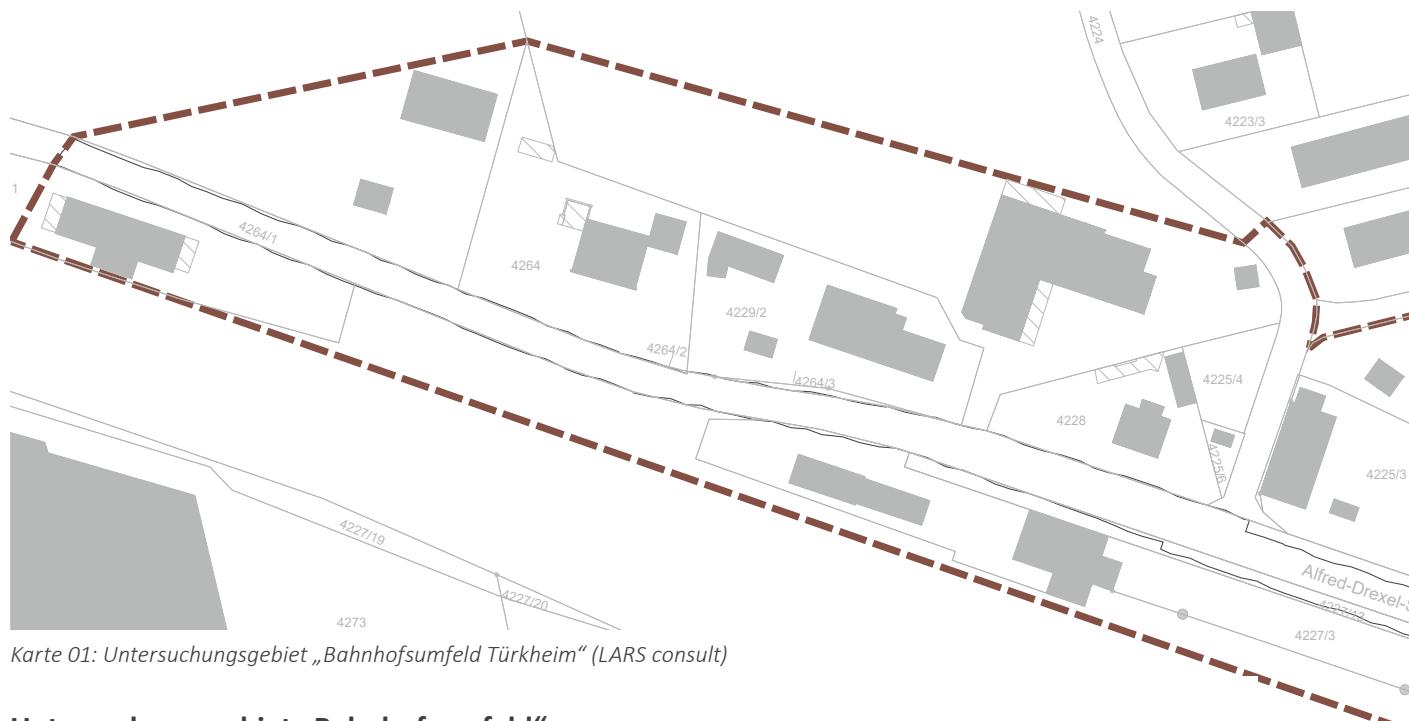
2 | UNTERSUCHUNGSGEBIET

2.1 Lage

Marktgemeinde Türkheim

Der Markt Türkheim liegt im östlichen Teil des Landkreises Unterallgäu, in der Talebene der Werbach. Das Gelände fällt vom südlichen zum nördlichen Ortsrand von Türkheim um ca. 10 Meter ab, am Nordwestrand des Ortes steigt es bis 623 Meter an (Ludwigsberg). Das Gemeindegebiet hat eine Gesamtfläche von 3.153 ha.

Größere Gemeinden in der Umgebung sind Mindelheim im Westen, Bad Wörishofen im Süden und Buchloe im Osten. Der Bahnhof der Marktgemeinde Türkheim liegt etwa 1,5 km außerhalb des Hauptortes am südlichen Ende der Gemarkung.



Karte 01: Untersuchungsgebiet „Bahnhofsumfeld Türkheim“ (LARS consult)

Untersuchungsgebiet „Bahnhofsumfeld“

Der Bahnhof Türkheim liegt nördlich der Bahnlinie zwischen Buchloe und Mindelheim und bildet mit den angrenzenden Siedlungsstrukturen den Ortsteil „Türkheim Bahnhof“. Die Entfernung vom Bahnhofsgebäude zum südlichen Rand des Hauptsiedlungsgebiets der Marktgemeinde Türkheim beträgt ca. 1,5 km und zum Ortszentrum ca. 2,5 km. Die Anbindung an den Hauptort über die Wörishofer Straße sowie einen parallel verlaufenden Radweg sind als gut zu bewerten.

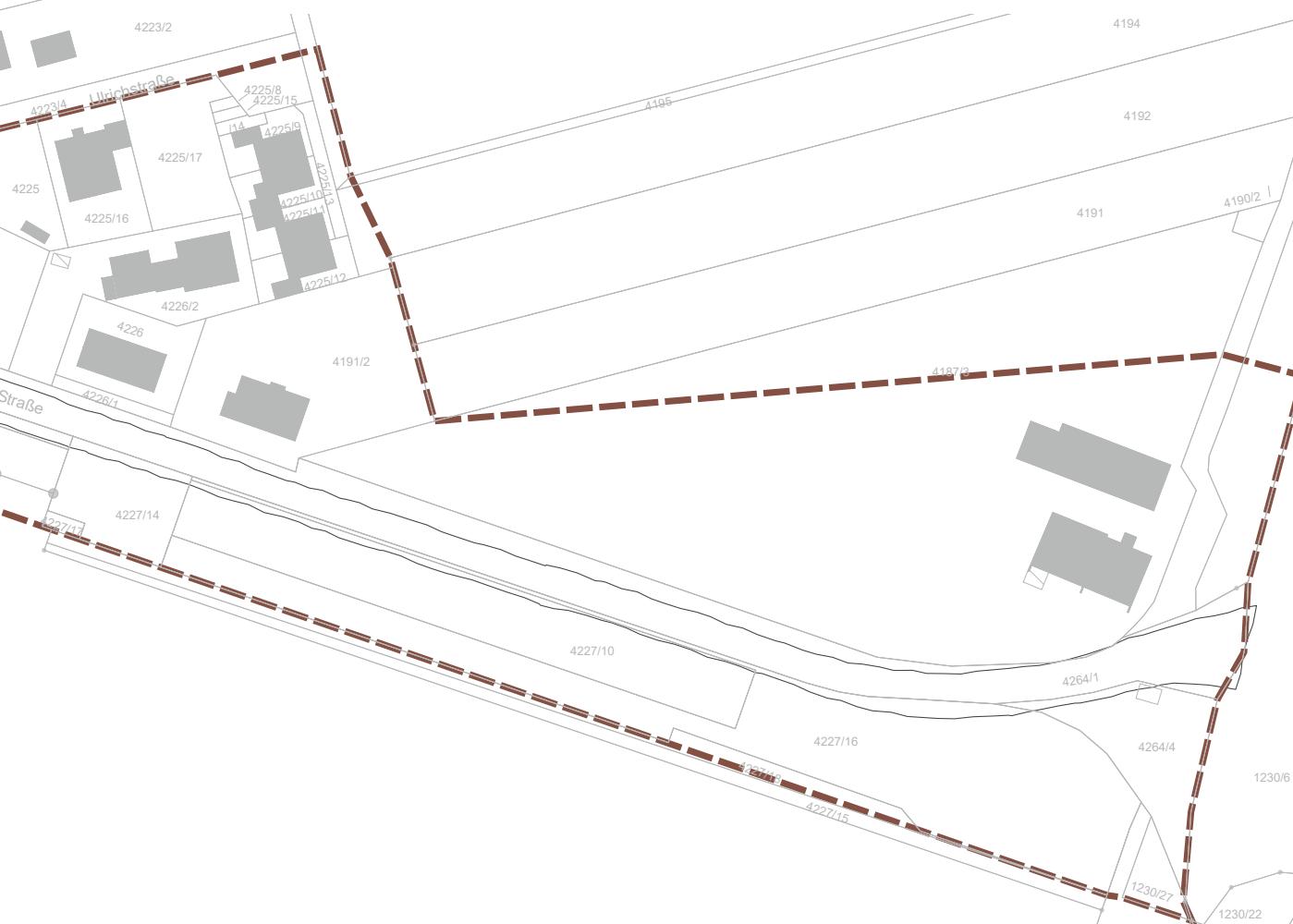
Innerhalb des Ortsteils Türkheim Bahnhof wurde das Areal nördlich und südlich der Alfred-Drexel-Straße, der südliche Teil der Martinstraße sowie die Flächen südlich der Ulrichstraße als Untersuchungsgebiet der Vorbereitenden Untersuchungen definiert. Den östlichen Abschluss bildet die Wörishofer Straße.



Übersichtslageplan Landkreis Unterallgäu (Wikipedia)



Topografische Karte Markt Türkheim (BayernAtlas)



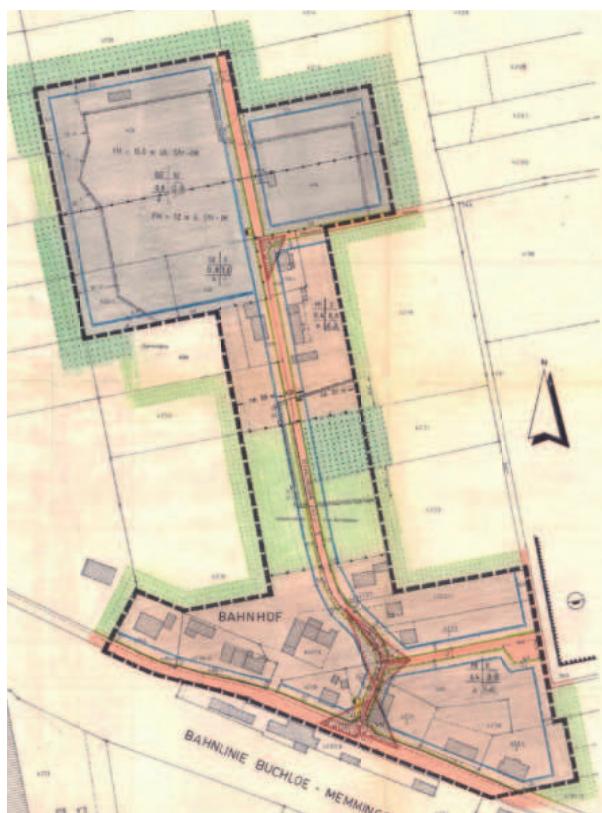
2.2 Bauleitplanung

Flächennutzungsplan

Im rechtsgültigen Flächennutzungsplan der Marktgemeinde Türkheim von 1998 sind der Großteil der Flächen im Untersuchungsgebiet als gemischte Bauflächen ausgewiesen. Abweichend davon sind der westliche und östliche Randbereich nördlich der Alfred-Drexel-Straße als Flächen für die Landwirtschaft und der Bereich südlich der Alfred-Drexel-Straße als Flächen für den Gemeinbedarf festgelegt.

Bebauungsplan

Der überwiegende Teil der Bebauung im Untersuchungsgebiet liegt im Geltungsbereich des Bebauungsplans „Türkheim Bahnhof nördlich der Alfred-Drexel-Straße“ von 1987. Die Nutzung des Gebiets wurde als Mischgebiet festgesetzt. Das Untersuchungsgebiet reicht im Westen, Osten und Süden über den Geltungsbereich des Bebauungsplans hinaus.



Bebauungsplan „Türkheim Bahnhof“ 1987

2.3 Informelle Planungen und Konzepte

Vorbereitende Untersuchungen 1991

Der Sanierungsprozess der Marktgemeinde Türkheim begann 1991 mit der Erstellung Vorbereitender Untersuchungen (VU) durch das Büro Hermann + Öttl. Damit verbunden war die Definition von Sanierungszielen für die Entwicklung der Gemeinde sowie die Festlegung eines Sanierungsgebiets.

Anlass dieser VU waren brachliegende Flächen in zentraler Ortslage, Leerstand und Verfall denkmalgeschützter und ortsbildender Bausubstanz, eine angespannte innerörtliche Verkehrslage und Umstrukturierungsprozesse in der Altstadt von Türkheim aufgrund des Rückzuges der Landwirtschaft. Angesichts dieser Problemlagen hatte die Marktgemeinde Türkheim beschlossen, die vorhandenen Herausforderungen im Rahmen des Bayerischen Städtebauförderungsprogramms anzugehen.

ISEK Türkheim 2019

Die Ergebnisse der Vorbereitenden Untersuchungen wurden im Jahr 2019 mit der Erstellung des Integrierten Ortsentwicklungskonzepts (ISEK) durch das Büro LARS consult verifiziert und fanden in aktualisierter und ergänzter Form Eingang in das dort erarbeitete Maßnahmenkonzept für die Einleitung und Steuerung einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung der Gemeinde.

Das Untersuchungsgebiet des ISEK 2019 umfasste den Ortskern der Marktgemeinde Türkheim. Im Zuge der Bearbeitung wurde jedoch deutlich, dass auch die Anbindung und Aufwertung des Bahnhofs Türkheim im Sinne einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung notwendig ist.

Daher wurde empfohlen, für das Bahnhofsareal ergänzende Vorbereitende Untersuchungen zu erstellen und ein Sanierungsgebiet festzusetzen. Die Erkenntnisse zum Bahnhofsumfeld aus dem ISEK 2019 bilden den Ausgangspunkt für die hier vorliegenden Vorbereitenden Untersuchungen.

2.4 Planungen im Untersuchungsgebiet

Umbau Bahnhof durch DB Netze

Ein Bauvorhaben, das das Erscheinungsbild des Bahnhofsumfelds in jüngerer Vergangenheit bereits maßgeblich verändert hat, ist die durchgeführte Modernisierung der Bahnhofsanlage durch die Deutsche Bahn. Im Zuge des Projektes „ABS 48“ (Elektrifizierung der Bahnstrecke zwischen Lindau und München) wurden 2018 am Bahnhof Türkheim die Bahnanlagen grundlegend saniert.

Dabei wurden alle bisherigen Bahnsteige erneuert und auf eine einheitliche Länge sowie Höhe gebracht. Gleis 2 hat nun keinen Bahnsteig mehr und ist den durchfahrenden Zügen des internationalen Fernverkehrs sowie den Güterzügen vorbehalten.

Zwischen Gleis 3 und 4 entstand ein neuer Mittelbahnsteig, der durch eine Personenunterführung und über eine Rampe barrierefrei erreichbar ist. Weiterhin wurde der westliche Einfahrbereich des Bahnhofs so umgebaut, dass Reisezeitverkürzungen für haltende Nahverkehrszüge erzielt werden konnten. Durch die Modernisierungsarbeiten erfuhren die Bahnsteiganlagen eine deutliche funktionale Aufwertung.

Der Projektumgriff erstreckte sich jedoch nicht auf die weiteren Grundstücke und Gebäude im Eigentum der Deutschen Bahn im Untersuchungsgebiet sowie den Bahnhofsvorbereich, welcher sich im Besitz der Gemeinde befindet.



Abb.01: neue Rampe Bahnhof Türkheim



Abb.03: neue Unterführung Bahnhof Türkheim



Abb.02: neue Buswendeschleife, Blick nach Westen



Abb.04: neue Buswendeschleife, Blick nach Osten

Machbarkeitsstudie Bahnhofsvorplatz

Zur Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes wurde vom Büro Schegk Landschaftsarchitekten Haimhausen, eine Machbarkeitsstudie erstellt. Hierbei wurde der Fokus auf die Gestaltung des unmittelbaren Bahnhofsvorplatzes gelegt.

Es wurden an diesem zentralen Bereich ein „Kiss & Ride“ Stellplatz, eine Radl-Box, Radanlehner sowie behindertengerechte Stellplätze und Taxi-Stellplätze vorgesehen.

Die ortsbildprägende Baumgruppe soll erhalten und neue Baumstandorte zwischen den geplanten Stellplätzen in den Freibereichen der Buswendeschleife integriert werden. Das Konzept wurde nicht weiter verfolgt.



Pläne aus Machbarkeitsstudie Bahnhofsumfeld (Schegk)

Planung Buswendeschleife

Die Planungsansätze der Machbarkeitsstudie wurden in der nachfolgend dargestellten Planung der Buswendeschleife des Ingenieurbüros MOD Plan Marktoberdorf weiterentwickelt.

Die Buswendeschleife mit zwei Richtungsfahrbahnen wurde mittlerweile realisiert. Die in der Umfahrung liegende Insel sowie der sich östlich an die Wendeschleife anschließende, momentan ungestaltete und geschornte Park- und Ride Platz wurden noch keiner Neu- bzw. Umgestaltung unterzogen.



Abb.05: neue Rampe zu den Bahnsteigen



Abb.06: Buswendeschleife mit Bahnhof

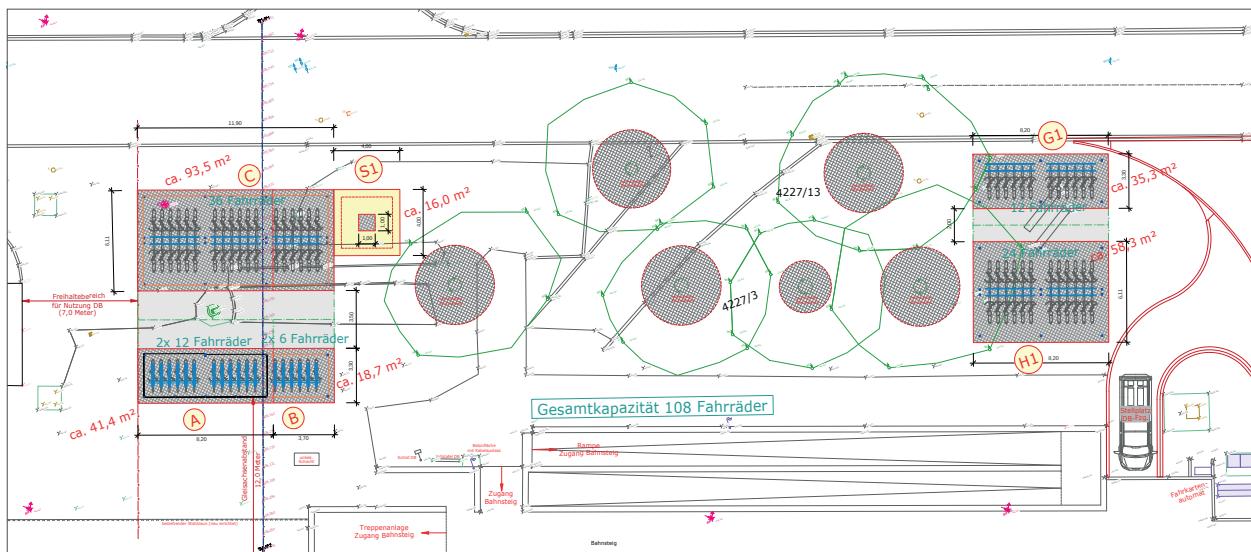
Planung Fahrradabstellanlagen

Zwischen Buswendeschleife im Osten und dem Bahnhofsgebäude im Westen ist die Situierung von Fahrradabstellanlagen in unmittelbarer Nähe zu den Bahngleisen vorgesehen. Diese werden aus von der Bahn vorgegebenen Modulen erstellt.

Die bestehende ortsbildprägende Baumgruppe wird erhalten. Die weitergehende Gestaltung der Oberflächen des direkten Umfelds steht noch aus.

Weitere notwendige Planungsschritte

Nachdem die Buswendeschleife bereits realisiert wurde und die Fahrradabstellanlagen in naher Zukunft aufgestellt werden, muss jetzt ein Konzept für die qualitätsvolle Gestaltung der direkten Bahnhofsumfelds unter Einbeziehung des Bahnhofsgebäudes und der bestehenden Baumgruppe sowie für die Neuordnung des Park- und Ride-Platzes und die Anbindung an den Radweg zur Innenstadt geschaffen werden.

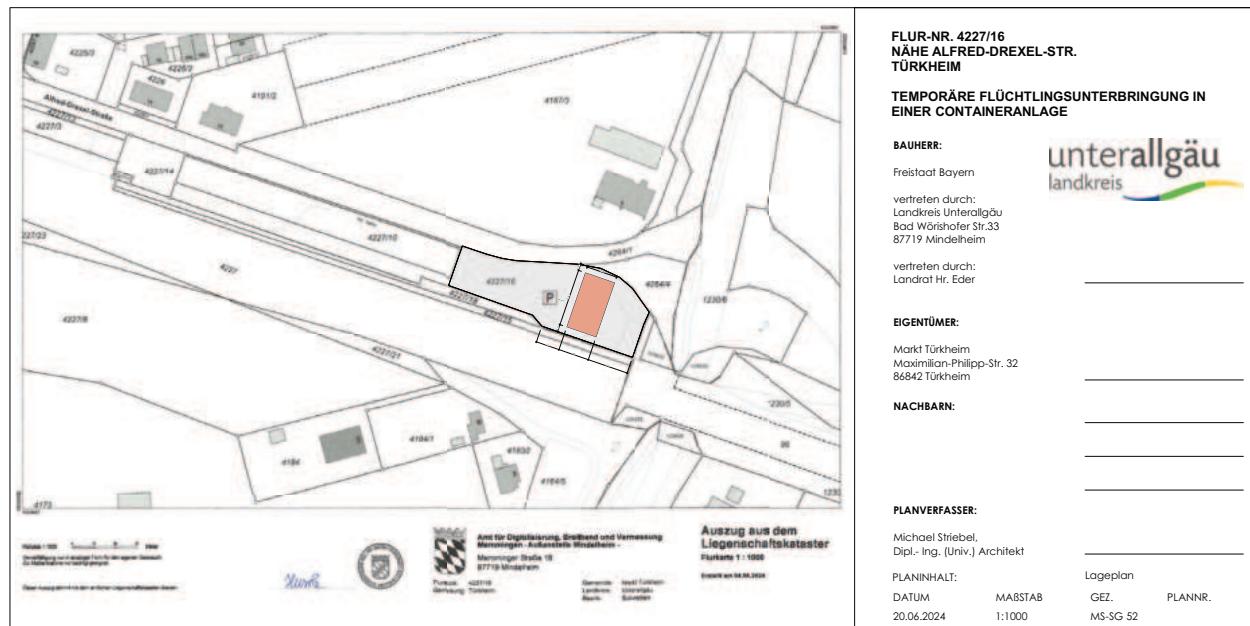


Planung Fahrradabstellboxen (MOD Plan)

Planung temporäre Flüchtlingsunterkunft

Durch Fluchtbewegungen aufgrund von weltweiten Konflikten wie dem Syrienkrieg 2015 und dem Ukrainekrieg 2022 sowie Migrationsbewegungen aus wirtschaftlich ärmeren Staaten stieg die Anzahl der Flüchtlinge und Asylsuchenden in den letzten Jahren sprudelhaft an. Insbesondere die Zahl der nach Deutschland gekommenen Ukrainer liegt auf einen historisch hohem Niveau.

Die Flüchtlinge werden in Deutschland nach einem festgelegten Schlüssel verteilt. Die Landkreise und kreisfreien Städte sind für die Unterbringung der ihnen zugewiesenen Flüchtlinge zuständig. Da der Landkreis Unterallgäu keine Kapazitäten zur Unterbringung weiterer Flüchtlinge hat, ist geplant, auf bestehenden Brachflächen eine temporäre Container-Unterkunft für Flüchtlinge zu errichten.



Eingabeplanung temporäre Container-Flüchtlingsunterkunft (LKR Unterallgäu)

A photograph of a large, mature tree with a dense canopy of green leaves, situated in a town square. In the background, there are several buildings, including a white two-story house and a modern industrial-looking structure with a grey facade and a red door. A paved walkway leads towards the tree, and a few cars are parked on the right side of the street. The sky is clear and blue.

3 | BESTANDSANALYSE

3.1 Historische Entwicklung

Markt Türkheim

Der Markt Türkheim gehört zum ältesten deutschen Siedlungsbereich in Schwaben. Die älteste bekannte Geschichte des Marktes wurde wesentlich durch die Römer bestimmt, was durch eine Reihe von Funden aus dieser Zeit belegt ist.

Einen Aufschwung nahm der Ort, nachdem Herzog Maximilian Philipp 1682 das örtliche Schloss erweiterte und hier seine Residenz errichtete. In der Folgezeit entstanden in und um die Siedlung eine Reihe weiterer repräsentativer Gebäude: Das Kapuzinerkloster und die Loretokapelle (1683 - 1685), das Pfleg- und Kastenamt, der Ziegelstadel, der Netzstadel, ein Theater und 1703 das Rathaus. Aus dieser Zeit hat der Ort seinen Charakter als kleines Residenzstädtchen mit einer Reihe zentraler Einrichtungen und Versorgungsfunktion für das nähere Umland. Im Jahr 1700 wurde die zunehmende Bedeutung des Ortes mit der Erhebung zum Markt unterstrichen.

Türkheim Bahnhof

Nachdem sich bereits seit 1861 vor allem die Stadt Memmingen um einen Bahnanschluss in Richtung der Hauptstadt München bemüht hatte, wurde am 1. Mai 1874 die Bahnstrecke Buchloe - Memmingen eröffnet. Im Zuge des Baus dieser eingleisigen Verbindung erhielt Türkheim, das etwas nördlich der Trasse liegt, seinen ersten, relativ weit vom Ortskern entfernten Bahnhof.

Um 1879 waren dort zwei Bahnsteiggleise vorhanden, sowie Güterhalle und Laderampe für den Frachtenverkehr an einem Nebengleis, das aus Richtung Buchloe befahren werden konnte.

Im Zuge der Bauarbeiten an der „Ausbaustrecke 48 München-Memmingen-Lindau“ wurde der Bahnhof Türkheim grundlegend umgebaut. Der Hauptbahnsteig sowie der Mittelbahnsteig wurden auf aktuellen Standard gebracht und mittels einer Unterführung barrierefrei verbunden.

An der Nordseite der Bahn befindet sich der Bahnhof sowie einige bahneigene Betriebs- und Lagergebäude sowie Richtung Wörishofer Straße das mittlerweile abgebrochene Betriebsgebäude der Schlosserei Graf. Nördlich der Alfred-Drexel-Straße gruppiert sich eine lockere Bebauung aus Wohnhäusern, bei denen es sich teilweise ehemalige Hofstellen handelt. Gegenüber dem Bahnhof befindet sich das Gasthaus „Blitzschwab“.

Entlang der Martinstraße befindet sich neuere Wohnbebauung, die im Rahmen des Bebauungsplans „Türkheim Bahnhof nördlich der Alfred-Drexel-Straße“ entstand. Diese hat keinen unmittelbaren Bezug zum Bahnhofsumfeld.

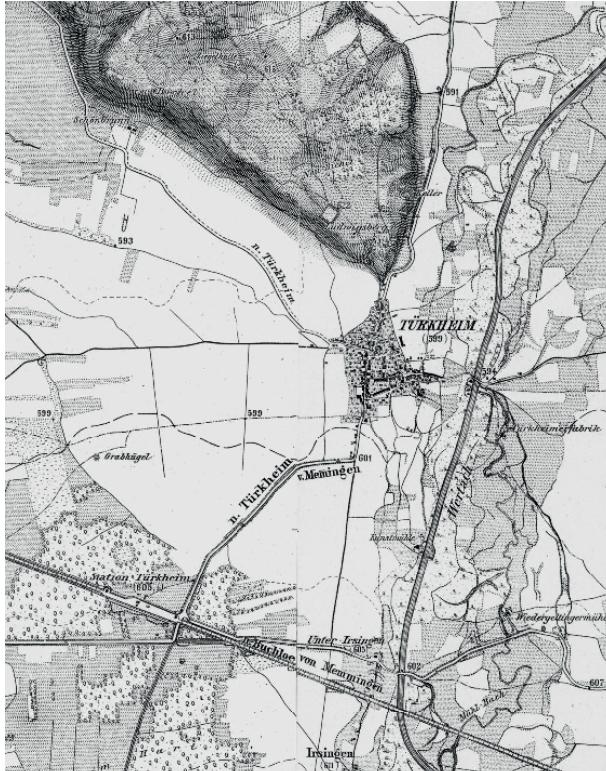
Im Untersuchungsbereich der Ergänzenden Vorbereitenden Untersuchungen sind keine Bau- und Bodendenkmäler im Sinne des Denkmalschutzgesetztes bekannt.



Abb.07: Bahnhof Türkheim, Ausschnitt Luftbild von Süden, 1945



Abb.08: Bahnhof Türkheim, Ausschnitt Luftbild von Südosten, 1995



Siedlungsbereich Markt Türkheim um 1900 (BayernAtlas)



Siedlungsbereich Markt Türkheim heute (BayernAtlas)



Abb.09: Bahnhof Türkheim von Südosten. April 1959



Abb.11: Bahnhof Türkheim von Osten, Mai 1988



Abb.10: Bahnhof Türkheim von Südosten, August 1988



Abb.12: Bahnhofsgebäude heute

3.2 Demografie und Sozialstruktur

Für den Bereich der Alfred-Drexel-Straße und der Ulrichstraße waren insgesamt 53 Personen in 38 Haushalten gemeldet (Stand 2020). Von den 53 Personen sind 37 männlich (ca. 70%) und 16 weiblich (ca. 30%). Die Altersstruktur ist weitgehend ausgeglichen.

Einrichtungen der sozialen Infrastruktur wie Einrichtungen der Gesundheitsvorsorge und -versorgung, der Betreuung und schulischen Bildung von Kindern und Jugendlichen, der außerschulischen Bildung (z.B. Volkshochschule), der Integration, für Religion, Kultur und Einrichtungen für ältere und hilfsbedürftige Menschen sind im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden.

Lediglich der Gasthof „Blitzschwab“ mit Biergarten könnte als möglicher sozialer Treffpunkt im Gebiet fungieren. Aufgrund der derzeit eingeschränkten Öffnungszeiten kann er diese Funktion momentan nur eingeschränkt erfüllen. Der ehemalige Gasthof „Eisenbahn“ steht leer.

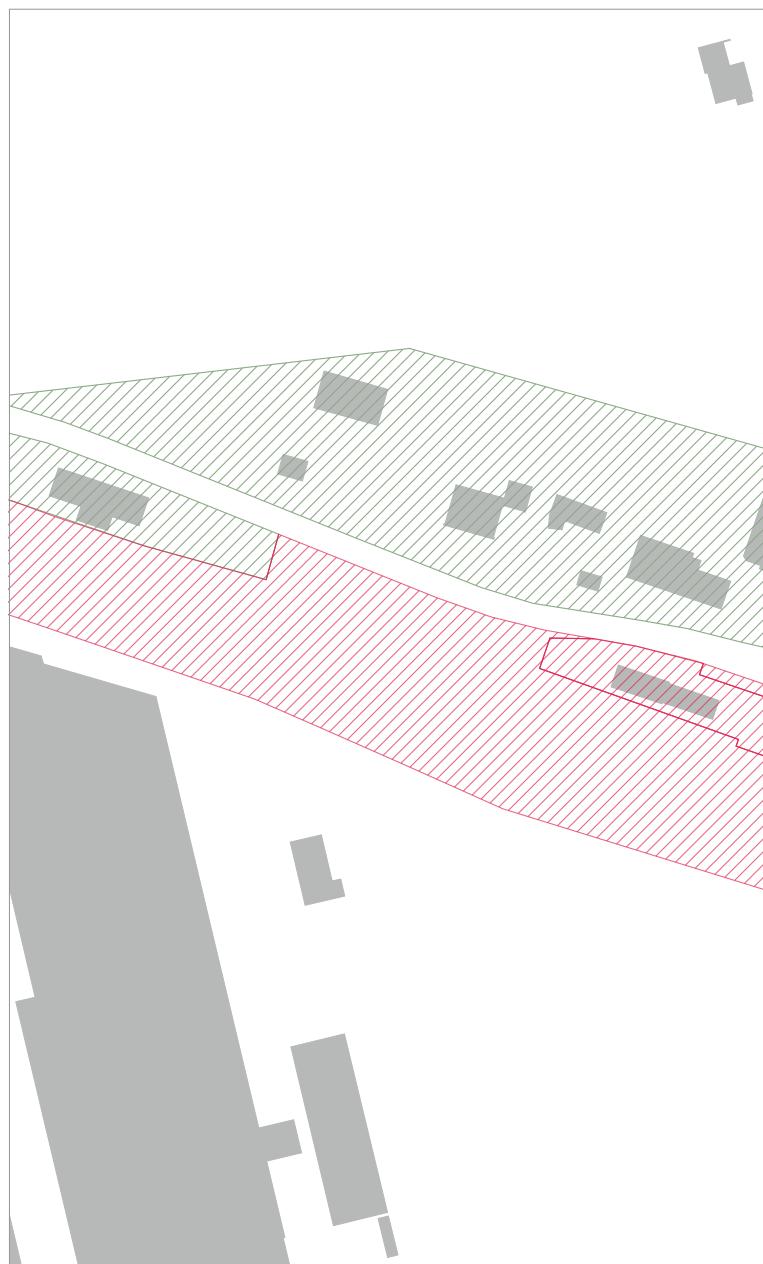
Von den im Vereinsspiegel des Markt Türkheim gelisteten 67 Vereinen befinden sich im näheren Umfeld des Untersuchungsgebiets der Eisenbahn-Schützenverein „Türkheim Bahnhof“ und die Faschingsfreunde Türkheim Bahnhof e.V. in der Mindelheimer Straße 6.



Abb.13: Gasthof „Blitzschwab“ mit Biergarten

3.3 Eigentumsverhältnisse

Der Großteil der Grundstücke im Untersuchungsgebiet befindet sich in Privatbesitz. Die Grundstücke weisen (analog der vorwiegenden Wohnnutzung) überwiegend eine kleinteilige Parzellenstruktur auf. Lediglich die drei Grundstücke mit landwirtschaftlicher Nutzung weisen einen großzügigeren Flächenumgriff auf.



Karte 02: Eigentumsverhältnisse (LARS consult)

Das einzige Grundstück mit Wohnnutzung, welches sich nicht im privaten Eigentum befindet, ist das Mehrfamilienhaus Alfred-Drexel-Straße 12. Dieses befindet sich im Besitz der Bahn und wird von dieser vermietet. Das Trafohäuschen an der Ecke Martin / Alfred-Drexel-Straße ist im Eigentum der Lechwerke (LEW).

Die Grundstücke südlich der Alfred-Drexel-Straße sind fast ausschließlich im Eigentum der Marktgemeinde bzw. der Bahn. Ein kleines Grundstück am östlichen Rand des Untersuchungsgebiets ist im Besitz des Freistaates Bayern, das Wohnhaus am westlichen Rand wiederum in Privatbesitz.



3.4 Gebäudezustand

Der Eindruck vom Ortsbild hängt wesentlich von der Gestaltung der Gebäude im Detail und von deren Erhaltungszustand ab. Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurde bei der Bewertung des Bauzustands ein dreistufiges System gewählt, bei welchem zwischen Gebäuden mit (sehr) gutem Erhaltungszustand und Gebäuden mit mittleren oder erheblichen baulichen Mängeln unterschieden wurde. Bei der Bewertung handelt es sich um eine grobe, augenscheinliche Einschätzung des Bauzustandes bzw. Sanierungsbedarfs. Über die Bausubstanz und die energetische Standards kann nach der äußereren, augenscheinlichen Untersuchung keine abschließende Aussage getroffen werden.

Die Bestandsaufnahme zeigt, dass sich die Gebäude im Untersuchungsgebiet in unterschiedlichen Erhaltungszuständen befinden: Der Großteil der Wohngebäude weist einen guten Bauzustand auf. Es finden sich einige Neubauten und in den vergangenen Jahren sanierte Gebäude, die folglich nur geringe Mängel aufzeigen. Positiv hervzuheben ist dabei der Wohnteil der ehemaligen Hofstelle in der Martinstraße, die hier zu einem Mehrparteienhaus umgebaut wurde. Das leerstehende Wohngebäude am westlichen Rand des Untersuchungsgebiets war im Rahmen der Ortsbegehungen aufgrund der dichten Vegetation und blickdichten Einfriedung kaum einseh- und somit bewertbar. Der Gasthof „Blitzschwab“ und das Betriebgebäude der Bahn südlich der Alfred-Drexel-Straße weisen leichte bis mittlere Mängel auf. Das leerstehende Gasthaus „Eisenbahn“ und das benachbarte landwirtschaftlich genutzte Gebäude am östlichen Ende der Alfred-Drexel-Straße Ecke Wörishofer Straße haben einen hohen Sanierungsbedarf. Ebenfalls sanierungsbedürftig sind das Wohngebäude Alfred-Drexel-Straße 12, das Bahnhofsgebäude sowie der Stadel des Anwesens Alfred-Drexel-Straße 24.



Abb.14: sanierungsbedürftiger Bahnhof



Karte 03: Gebäudezustand (LARS consult)



Abb.15: ehemaliges Gasthaus „Eisenbahn“



Abb.16: Putzschäden Stadel Alfred-Drexel-Straße 24



3.5 Nutzungsstruktur

Zur Betrachtung der Nutzungsstrukturen im Untersuchungsgebiet wurde je Gebäude die Art der Nutzung sowie die räumliche Nutzung (Betrachtung der Geschossigkeit und Verteilung der Nutzungen) dokumentiert und dargestellt.

Die Gebäude nördlich der Alfred-Drexel-Straße weisen fast ausschließlich Wohnnutzungen über alle Geschosse auf. Einige Ausnahmen bilden der Gasthof „Blitzschwab“ sowie eine Dienstleistungseinheit im östlich benachbarten Wohngebäude. Dies sind die einzigen gewerblichen Nutzungen im Untersuchungsgebiet.

Es existieren im Untersuchungsgebiet wie auch im näheren Umfeld aktuell keinerlei Einkaufsmöglichkeit, weder für die Bewohner des Ortsteils, noch für Bahnreisende, nachdem auch der ehemalige Kiosk im Erdgeschoss des Bahnhofsgebäudes geschlossen ist. Aufgrund der eingeschränkten Öffnungszeiten kann auch der Gasthof „Blitzschwab“ diese Versorgungsfunktion nicht erfüllen. Die Nahversorgungsfunktion im Untersuchungsgebiet ist insgesamt unzureichend ausgeprägt.

An der Wörishofer Straße und im Verlauf der Nordseite der Alfred-Drexel-Straße / östlich der Martinstraße sind einige (ehemalige) landwirtschaftliche Gebäude vorhanden, bei denen es sich überwiegend um eingeschossige Lagerflächen, ehemalige Ställe und Garagen für landwirtschaftliche Gerätschaften und Fahrzeuge handelt. Diese sind oft nur schlecht einsehbar und damit in ihrer tatsächlichen Nutzungsfunktion in den meisten Fällen schwer einzuordnen. Erfahrungsgemäß lässt sich allerdings festhalten, dass die Räumlichkeiten in Folge des Bedeutungsverlustes der Landwirtschaft heutzutage meist überhaupt nicht, oder nur geringfügig als private Lagerflächen genutzt werden.

Der Leerstand im Untersuchungsgebiet ist ein wichtiger Indikator für einen gesunden, belebten Ortsteil. Der Gebäudeleerstand entlang der ge-

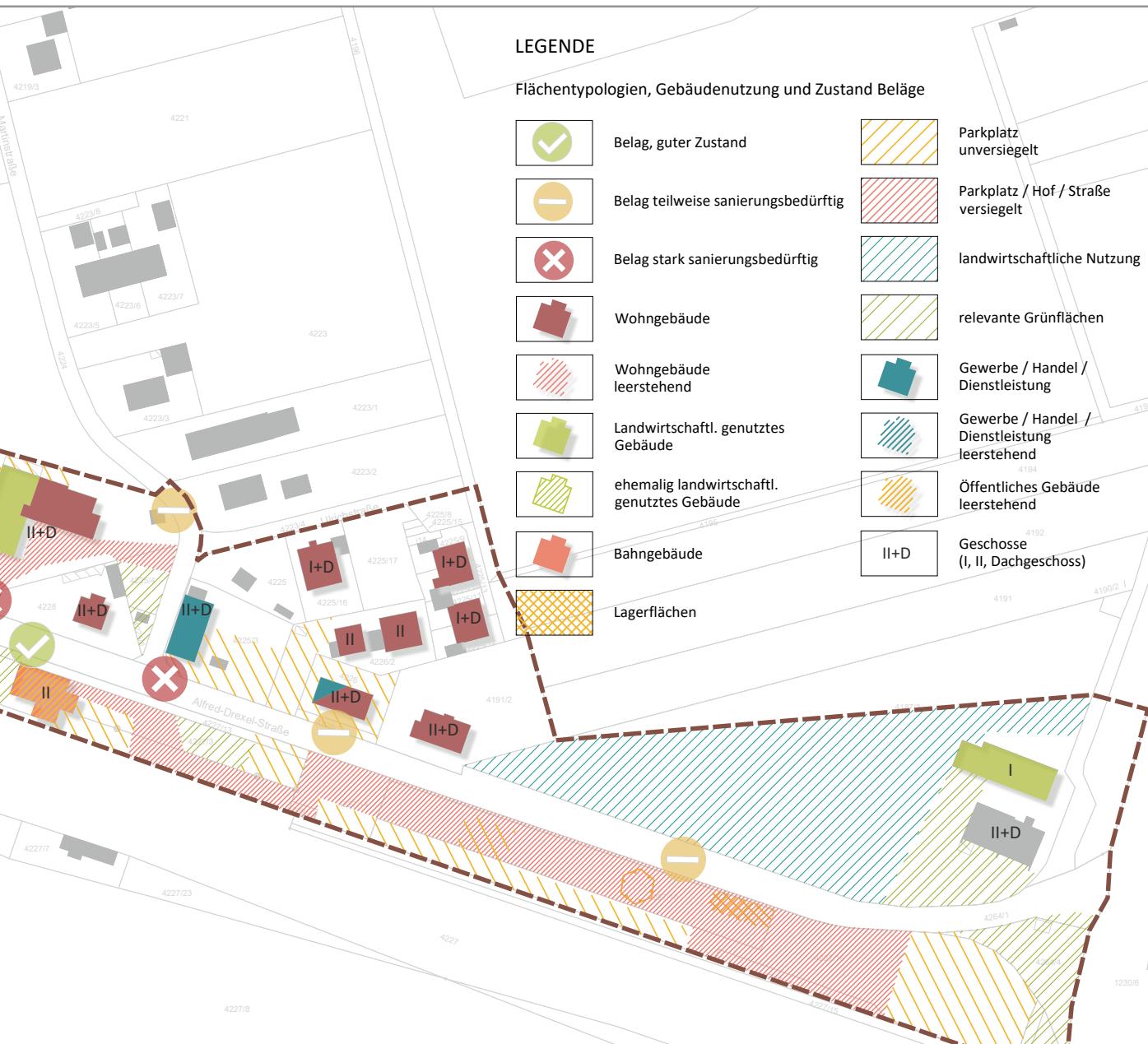
samten südlichen Seite der Alfred-Drexel-Straße ist auffällig und prägend für das Ortsbild. Die Leerstandsquote hat sich im Vergleich zum ISEK 2019 erhöht. Während es damals im gesamten Gebiet nur einen Leerstand gab (ehemaliges „Gasthaus Eisenbahn“), so sind zwischenzeitlich zusätzlich alle Gebäude südlich der Alfred-Drexel-Straße augenscheinlich leerstehend.



Karte 04: Gebäudenutzungen und Flächentypologien (LARS consult)

Einige Ausnahme bildet hier das Bahnhofsgebäude, dessen ansonsten leerstehendes Erdgeschoss teilweise im Bereich des Vorbaus noch von der Deutschen Bahn für Stellwerkstätigkeiten genutzt wird und im Obergeschoss eine genutzte Wohnung beinhaltet.

Obwohl dieses Gebäude als einziges in der Reihe genutzt ist, ist zu konstatieren, dass die für einen Bahnhof zu erwartenden und wichtigen Nutzungen wie Wartebereich, Versorgungsmöglichkeit, Sanitärbereich und ggf. Fahrkartenkauf im Bahnhofsgebäude nicht vorhanden sind.



3.6 Ortsbild und bauliche Struktur

Ein Ort wird erst durch seine räumlichen Strukturen erlebbar. Diese Strukturen werden vom Beobachter in der Regel unbewusst erlebt und sind in gewachsenen Orten sozusagen selbstverständlich. Die Bedeutung einzelner Bestandteile des Ortsbildes für die Raumbildung und Gliederung des Ortes wird zumeist erst dann wahrgenommen, wenn diese gestört ist, entweder durch Abbruch eines Gebäudes, oder durch Einfügung eines neuen Baukörpers, dessen Baustil als unpassend empfunden wird.

Zweck der Bestandsaufnahme ist, Aufschlüsse über die Elemente zu gewinnen, die die Strukturierung des Ortes und bestimmter Ortsbereiche, Straßen- und Platzräume bewirken und damit Bewertungsgrundlagen für die vorhandene Bebauung und zukünftige Baumaßnahmen auszuarbeiten.

Die Bebauung im Untersuchungsgebiet zeigt sich gesamthaft bewertet recht heterogen. Es finden sich zwar vorwiegend Satteldächer mit traufseitiger Ausrichtung zum Straßenraum, aufgrund abweichender Dachformen (Walmdach, Gauben) und Volumenstellungen vermittelt sich jedoch kein einheitliches Erscheinungsbild.

Auch die Grundstücksgrößen und Baumassen sind infolge der unterschiedlichen Nutzungen (Wohnen und Landwirtschaft) recht heterogen. Aufgrund der umgebenden Privatgärten stellt sich insbesondere im westlichen und nördlichen Teil des Untersuchungsgebiets der Eindruck einer lockeren Bebauung ein, die sich im Bereich der Ulrichstraße aufgrund der dort anzutreffenden Reihenhäuser und der Baulückenschließung in zweiter Reihe verdichtet.

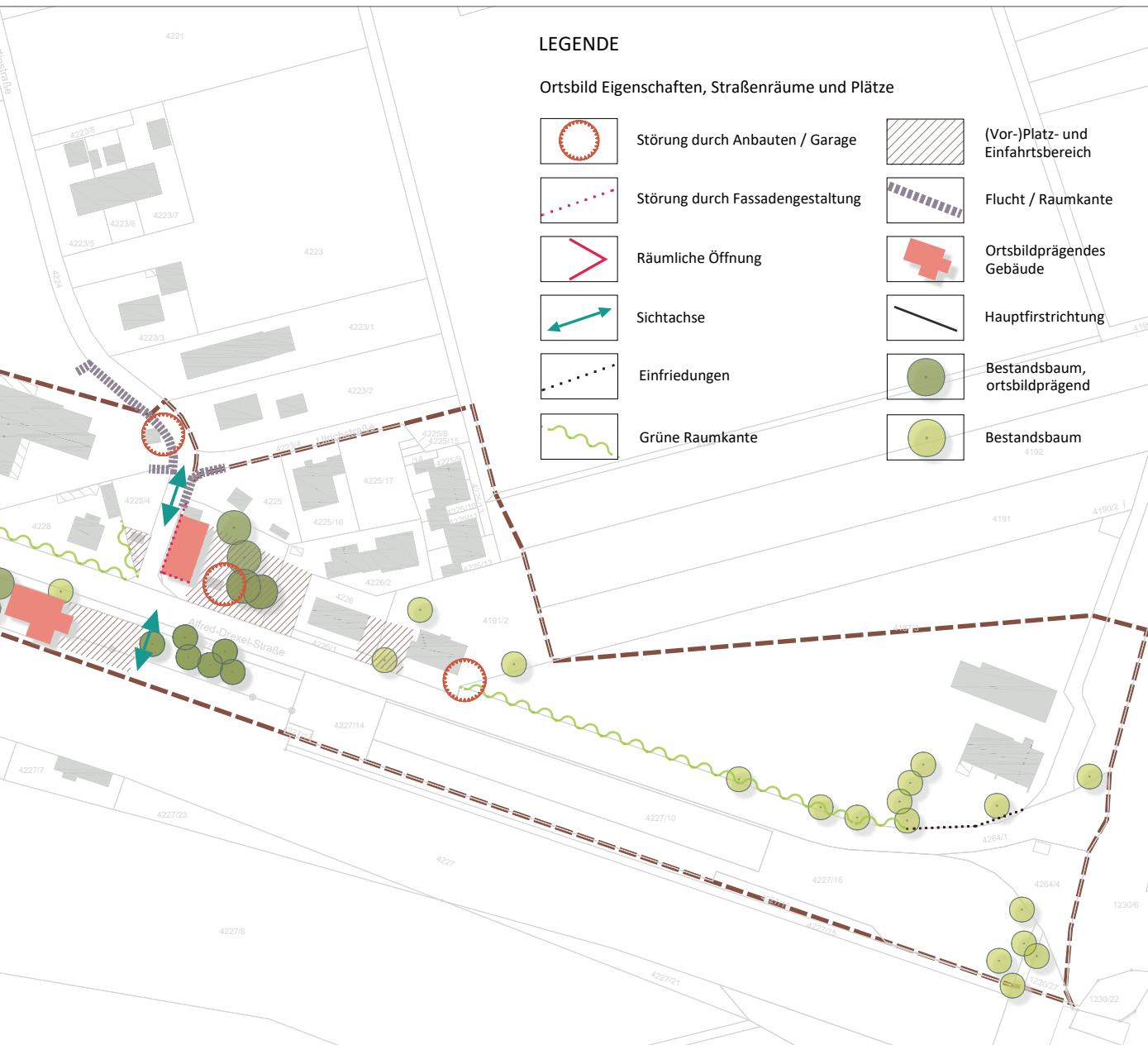
Die landwirtschaftlich genutzten Flächen, die am Nordrand in das Untersuchungsgebiet hineinragen sowie die Brachflächen nördlich der Gleise trennen die Gebäude am östlichen und westlichen Rand des Untersuchungsgebiets vom restlichen Siedlungsgefüge ab. Ohne städtebaulichen Kontext stehen diese wie Satelliten außerhalb der Siedlungsstruktur.



Karte 05: Ortsbild - Eigenschaften, Straßenräume und Plätze (LARS consult)

Klassische Baulücken gibt es nur wenige, eine Nachverdichtung durch Auffüllen der Freiflächen wäre an einzelnen Stellen möglich. Hierfür kämen beispielsweise Grundstücksflächen der ehemaligen Landwirtschaft Alfred-Drexel-Straße 2 entlang der Alfred-Drexel-Straße in Frage.

Hinsichtlich der Höhenentwicklung ist das Ortsbild relativ homogen, da sich entlang der Straßenzüge eine relativ durchgängige Geschossigkeit zeigt (zweigeschossig an der Alfred-Drexel-Straße, eingeschossig im Bereich der Ulrichstraße).



Ortsbildprägende Gebäude

Aufgrund ihrer Lage im Siedlungsgefüge und ihrer städtebaulichen Präsenz sind folgende Gebäude im Untersuchungsgebiet als ortsbildprägend einzustufen:

- **Bahnhofgebäude** (Alfred-Drexel-Straße 7)
- **Gasthof „Blitzschwab“** (Alfred-Drexel-Straße 18)
- **Mehrfamilienhäuser** an der Alfred-Drexel-Straße (Alfred-Drexel-Straße 12 und 14)
- **Historischer Stadel am Wohngebäude** (Alfred-Drexel-Straße 24)
- **Gasthaus „Eisenbahn“ mit Stadel** an der Wörishofer Straße (Alfred-Drexel-Straße 2)



Abb.19: Mehrfamilienhäuser an der Alfred-Drexel-Straße



Abb.20: historischer Stadel



Abb.17: Bahnhofgebäude



Abb.21: Gasthaus Eisenbahn



Abb.18: Gasthof Blitzschwab



Abb.22: Stadel bei Gasthaus Eisenbahn

Störungen

Die im folgenden dargestellten baulichen Anlagen beeinflussen durch ihren Zustand, ihr Aussehen oder ihre Ausformung das Ortsbild im Untersuchungsgebiet negativ:

- **Unsanieretes Bahnhofsgebäude**
- **Baufälliges Nebengebäude Bahn**
- **Baufällige Garage** Alfred-Drexel-Straße 14
- **Farbgestaltung Gasthof „Blitzschwab“**
- **Ungestalteter Parkplatzbereich und ungenutzter Biergarten** Gasthof „Blitzschwab“
- **Einfriedung Garten** Alfred-Drexel-Straße 22 mit geschlossener, straßenbegleitender Sichtbetonmauer



Abb.25: baufällige Garage



Abb.26: untypische Farbgebung Gasthof „Blitzschwab“



Abb.23: sanierungsbedürftiges Bahnhofsgebäude



Abb.27: ungenutzter Biergarten Gasthoff „Blitzschwab“



Abb.24: leerstehendes Nebengebäude Bahn



Abb.28: Sichtbeton-Gartenmauer

3.7 Öffentlicher Raum

Ihre räumliche Qualität erhalten Straßen- und Platzräume im Wesentlichen durch markante Gebäude und Orientierungspunkte, sowie durch raumbildende und raumabschließende Gebäudekanten bzw. „grüne Raumkanten“, die durch eine dichte / hohe Vegetation entstehen können. Aufgrund der recht lockeren Stellung der Gebäude findet sich im Untersuchungsgebiet keine durch raumabschließende Gebäudekanten generierte Platzsituation. Im südlichen Teil ist die räumliche Wahrnehmung vielmehr geprägt durch die aktuell nur additiv und partiell mit zum Teil temporären Nutzungen besetzten Brachflächen entlang der Bahntrasse. Bedingt durch die Position des zentralen Zugangs zu den Gleisen mit der zentralen Sichtachse für die ankommenden Bahnreisenden auf das Gasthaus „Blitzschwab“ lässt sich die Ausbildung eines Vorplatzes vor dem Bahnhofsgebäude erahnen, der aufgrund der derzeit ungestalteten Situation jedoch räumlich nicht als solcher wahrgenommen wird. Im Gebiet wahrnehmbare Fluchten werden schwerpunktmäßig durch Einfriedungen generiert (Mauern, Thujenhecken und dichter Bewuchs in privaten Gärten, die die Straße flankieren).

Östlich des Bahnhofsgebäudes sticht das alte Bauernhaus Alfred-Drexel-Straße 24 ins Auge, bei dem positiv auffällt, dass vor dem Stadel auf Einfriedungen verzichtet wurde und sich dadurch dessen Vorbereich zur Straße hin öffnet und einen privaten grünen Platzbereich ausbildet. Im Untersuchungsgebiet befinden sich momentan keine Plätze mit Aufenthaltsqualität. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund zu bewerten, dass sich hier allein durch die Bahnhofsfunktion während des Ankommens, Wartens, Umsteigens kontinuierlich und zu Stoßzeiten vermehrt Menschen aufhalten.

Ein weiterer Gesichtspunkt ist der Aspekt der Sicherheit. Auch wenn die Gleisanlagen selbst über Mastleuchten gut ausgeleuchtet sind, ist die Beleuchtung der derzeit ungestalteten Vorbereiche, zur Stärkung des individuellen Sicherheitsempfindens optimierbar.

Eine verbesserte Ausleuchtung dürfte dazu beitragen, dass es zu weniger Vandalismus sowie Diebstählen von abgestellten Fahrrädern kommt. Dass dies vermehrt vorkommt, wurde im Rahmen der Ortsbegehung am 18.05.2020 von Mitgliedern des Mobilitätsteams angemerkt. Geräuschemissionen können die Aufenthaltsqualität ebenfalls beeinträchtigen. Auch wenn bei einem Bahnhof funktionsbedingt aufgrund anhaltender oder durchfahrender Züge von Geräuschemissionen auszugehen ist, so trägt die derzeit sehr offene Bauweise im Untersuchungsgebiet dazu bei, dass sich der Schall weitgehend ungehindert über die Bahnhofsvorbereiche weiter zu den anschließenden Wohngebieten ausdehnt. Exemplarisch für die Struktur des öffentlichen Raums werden die wichtigsten öffentlichen Freiflächen des Untersuchungsgebiets fotografisch dokumentiert, wie die Brachflächen entlang der Bahn, der ungenutzte Biergarten des Gasthauses „Blitzschwab“ sowie die durch Einfriedungen begrenzten Straßeräume.



Abb.29: Brachfläche zwischen Bahn und Alfred-Drexel-Straße



Abb.30: Unbefestigter Innenbereich Buswendeschleife

3.8 Ökologie und Grünordnung



Abb.31: ungestaltetes Umfeld des Bahnhofs



Abb.32: Biergarten Gasthof Blitzschwab



Abb.33: Betonmauer als Abgrenzung zum Straßenraum



Abb.34: Positivbeispiel Öffnung privater Vorbereich

Innerörtliche Grünstrukturen sind prinzipiell sehr vielfältig; im Detail untersucht und erfasst wurden folgende Elemente:

- Ausmaß und Ausprägung versiegelter Flächen
- Ortsbildprägende Grünflächen
- Ortsbildprägende Bäume



Abb.35: Baumgruppe östlich Bahnhof



Abb.36: Rosskastanien Biergarten Gasthof „Blitzschwab“



Abb.37: Fassadenbegrünung historischer Stadel

Flächenversiegelung

Hinsichtlich des Versiegelungsgrads fällt eine Zweitteilung des Untersuchungsgebiets entlang der Alfred-Drexel-Straße auf. Große Teile des Bereichs südlich der Alfred-Drexel-Straße sind flächig versiegelt und als Parkplatz- bzw. Lagerflächen mit Kiesdecke ausgebildet. Die neu gebaute Busumfahrt ist asphaltiert.

Im Bereich nördlich der Alfred-Drexel-Straße überwiegen aufgrund der landwirtschaftlichen Flächen und Privatgärten die unversiegelten Grünanteile. Nur die Parkflächen an den Anwesen Alfred-Drexel-Straße 12 - 18 sowie die relativ großen versiegelten Hof- und Zufahrtsflächen der Nummer 22 fallen auf.

Grünflächen

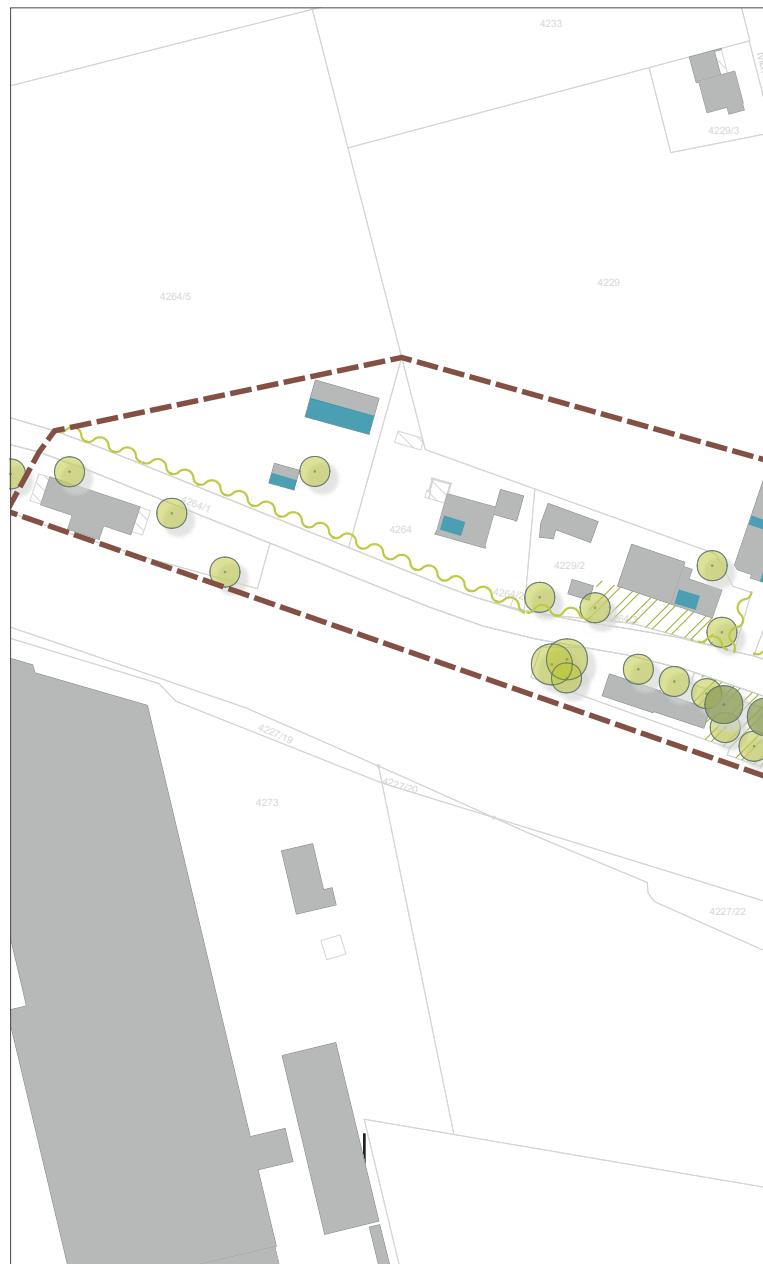
Südlich der Alfred-Drexel-Straße und östlich des Bahnhofs befinden sich fast keine Grünflächen. An der Buswendeschleife sowie dem provisorischen Park und Ride-Platz gibt es keinlei Grünelemente. Lediglich der Einmündungsbereich in die Wörishofer Straße ist mit Gehölzen gefasst. Westlich des Bahnhofs ist das ungenutzte Nebengebäude sehr stark eingewachsen. Das Grundstück Alfred-Drexel-Straße 9 am westlichen Rand des Untersuchungsgebiets ist komplett durchgrün.

Die Freiflächen der Wohngrundstücke nördlich der Alfred-Drexel-Straße sind großteils begrünt und als Privatgärten ausgebildet. Die Grundstücke sind meist durch Thujenhecken und Mauern vom Straßenraum abgeschirmt. Der Vorbereich des Anwesens Alfred-Drexel-Straße 24 ist unbefestigt, begrünt und zur Straße geöffnet. Der Stadel ist mit Spalierobst begrünt. Der Biergarten des Gasthauses „Blitzschwab“ ist unversiegelt und mit mächtigen Bäumen bestanden.

Der Versiegelungsgrad des Mehrparteienhauses Alfred-Drexel-Straße 14 und der rückwärtig liegenden Grundstücke 16, 16a und 16b ist sehr hoch.

Ortsbildprägende Gehölze

Unter ortsbildprägenden Einzelbäumen sind Bäume zu verstehen, die das Siedlungsbild aufgrund ihrer Lage, ihrer Größe und ihrer ökologischen Wertigkeit maßgeblich prägen. Auf einer kleinen Fläche zwischen Bahnhof und Buswendeschleife befindet sich eine Gruppe von Rosskastanien.



Karte 06: Klimaresilienz (LARS consult)

Die Bäume bilden ein schönes Dach und sollten erhalten werden, da sie zonierend wirken und schattige Aufenthaltsbereiche bieten. Gegenüber auf der anderen Seite der Alfred-Drexel-Straße befindet sich der Biergarten des Gasthofs „Blitzschwab“. Hier steht ebenfalls eine Gruppe mächtiger Rosskastanien. Gemeinsam bilden beide Baumgruppen eine grüne Spange.

Biotope

Die amtliche Biotopkartierung benennt im Untersuchungsgebiet keine besonders hochwertigen und geschützten Flächen. Die vorhanden ortsbildprägenden Grünstrukturen, die das Erscheinungsbild des Gebiets neben baulichen Elementen ausschlaggebend prägen, sind jedoch zu erhalten.



3.9 Verkehr und Mobilität

Die Bestandaufnahme im Untersuchungsgebiet umfasst auch die verkehrliche Infrastruktur. Diese ist aufgrund des Bahnhofs Türkheim mit seiner Anbindung an das überregionale Schienennetz sowie die zentrale Lage an der A96 von zentraler Bedeutung. Die Erfassung des Bestandes integriert hierbei den Sanierungsbedarf von Straßenräumen, Fuß- und Radwegen. Straßenzügen, Parkplätzen, Haltestellen, Straßenübergängen sowie Geschwindigkeitsbegrenzungen. Die Verkehrsachse bestehend aus der Alfred-Drexel-Straße und den Gleisen bildet eine klare Trennung des nördlich gelegenen Siedlungsbereichs und dem Gewerbe-/ Industriegebiet im Süden.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Zentraler Knotenpunkt für den öffentlichen Verkehr ist in Türkheim der im Untersuchungsgebiet liegende Bahnhof Türkheim. Dieser dient als zentrale Haltestelle für Bus und Bahn. Im Schienennetz der Deutschen Bahn ist der Bahnhof Türkheim eine Haltestelle der Bahnstrecke München-Memmingen. Die Züge nach München (circa eine Stunde Fahrtzeit) bzw. Memmingen (unter 40 Minuten Fahrtzeit) fahren stündlich. Auch Augsburg und Bad Wörishofen sind ohne Umstieg zu erreichen. Der Bahnhof ist zudem über eine Bushaltestelle an den regionalen ÖPNV des Verkehrsverbund Mittelschwaben (VVM) angeschlossen, so dass er prinzipiell auch von der nicht-mobilen Bevölkerung erreichbar ist. Hier halten die folgende Linien:

8311 Oberneufnach - Türkheim - Bad Wörishofen

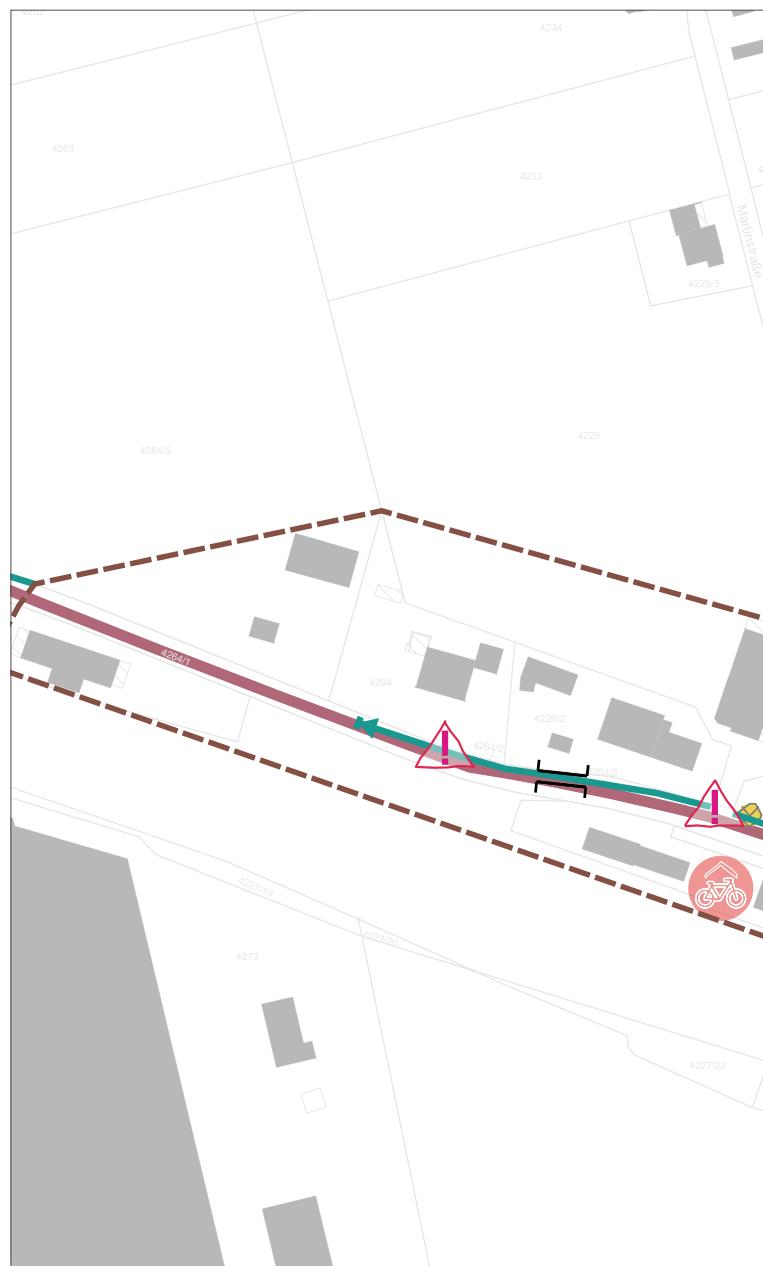
910 Buchloe - Türkheim - Mindelheim

940 Bad Wörishofen - Türkheim - Schwabmünchen

Individualverkehr

Darüber hinaus verfügt der Bahnhof Türkheim über eine günstige regionale und überregionale Straßenanbindung. Direkt südlich des Bahnhofs verläuft die A96, über die in circa einer Stunde die Landeshauptstadt München zu erreichen ist.

Damit gehört die Gemeinde Türkheim zum erweiterten Pendlereinzugsgebiet des Wirtschaftsraums München. Über die in Ost-West-Richtung verlaufende Alfred-Drexel-Straße ist das Bahnhofsareal direkt an die östlich gelegene Staatsstraße 2015 (Wörishofer Straße) angebunden, die nach Norden Richtung Türkheim/Augsburg und nach Süden in Richtung Kaufbeuren führt.

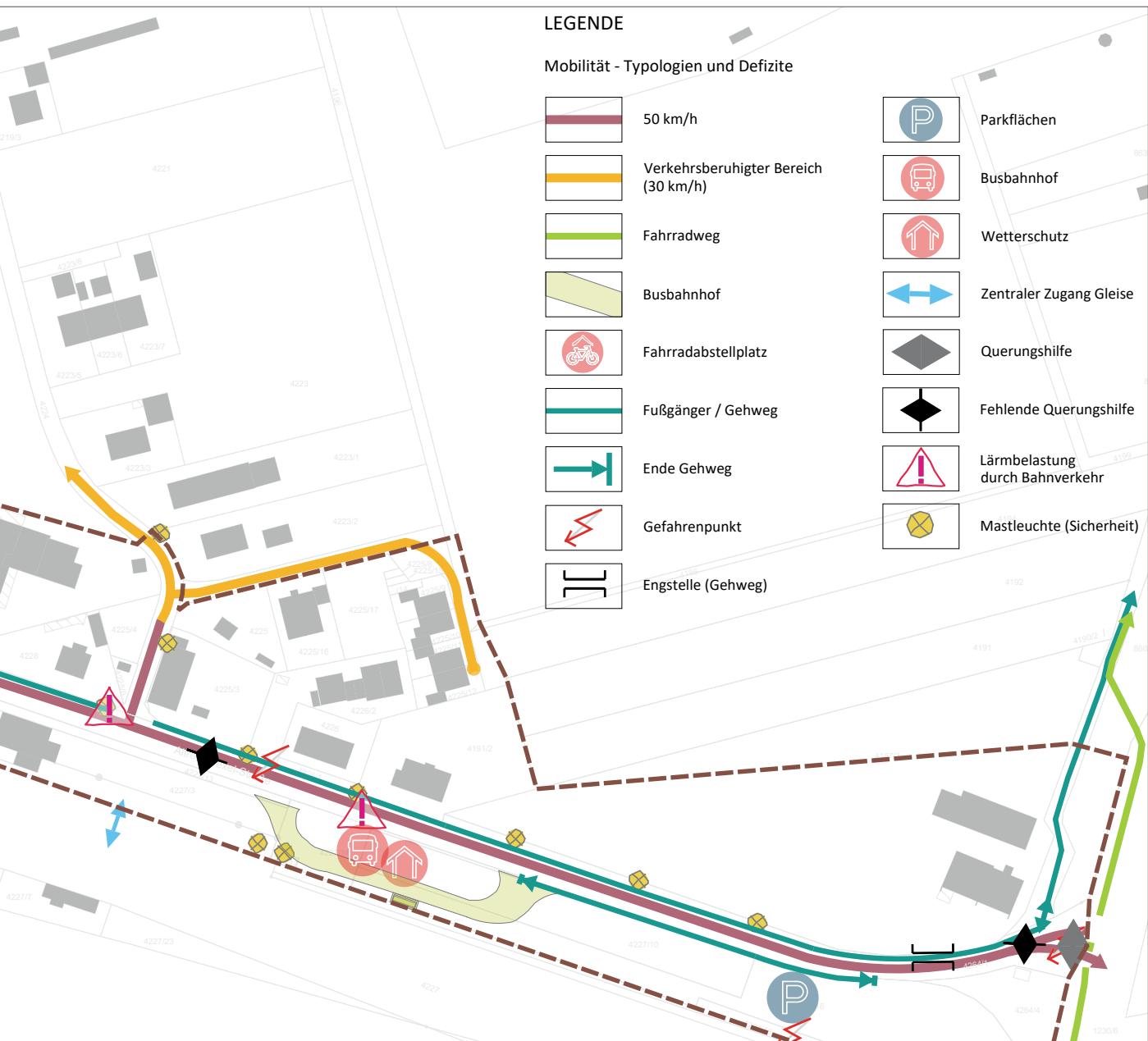


Karte 07: Mobilität Typologie und Defizite (LARS consult)

Auf Höhe des Bahnhofs mündet die Martinstraße orthogonal in die Alfred-Drexel-Straße ein. Die hohen Geschwindigkeiten der PKWs von 50 km/h stellen Gefahrenpunkte für querende Fußgänger und Radfahrer dar. Sie bindet das weiter nördlich am Martinring gelegene Wohngebiet an als auch die Richtung Osten abzweigende Ulrichstraße (Sackgasse mit Wendehammer).

Beide Straßen werden größtenteils von Anliegern genutzt und sind verkehrsberuhigt (30 km/h).

Wichtig ist neben dem fließenden Verkehr auch der ruhende Verkehr. Die große unbefestigte Brachfläche wird von Berufspendlern genutzt und ist optisch unattraktiv.



Neuer Mobilitätsknoten

Auch wenn ein Mobilitätsknoten mit seinen zugehörigen baulichen Anlagen zunächst praktisch-funktionale Aufgaben wie ein sicheres und barrierefreies Ein- und Aussteigen aus Bahnen und Bussen erfüllen muss, sind bei der Bewertung seiner Funktionalität direkt verbundene Tätigkeiten wie Ankommen, Umsteigen und Warten mit ihren jeweiligen Anforderungen an den gebauten Raum der Umgebung zu berücksichtigen.

Der Bahnhof Türkheim ist für den Ort die Visitenkarte. Der erste Eindruck beim Verlassen des Zuges oder den Bussen soll in Erinnerung bleiben. Auch die Wartezeit soll durch einen attraktiven Bahnhofsvorplatz so vielfältig und generationengerecht gestaltet sein wie möglich und dadurch verkürzt werden. Die Sicherheit im Bahnhofsumfeld soll für Wartende, Umsteigende, Verkehrsteilnehmer und die Anwohnerschaft rund um die Uhr gewährleistet werden. Folgende Anforderungen sollten in Zukunft gewährleistet sein:

Ankommen / Umsteigen:

- Sichere, geführte Bewegungsräume für alle Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Fahrradfahrer, Autofahrer)
- Parken, sicheres Abstellen von PKW und Fahrrad
- Reibungsloser Wechsel des Transportmittels / Schnittstelle zwischen Individualverkehr und ÖPNV

Warten:

- Schutz vor Witterung (Wind, Kälte / Hitze, Regen / Schnee)
- Sitzgelegenheiten
- Möglichkeiten zur Versorgung: Snacks, Zeitungen, etc.
- Sanitäreinrichtungen (Toiletten)
- Gestaltete Aufenthaltsbereiche, auch im Grünen



Abb.38: neue Busumfahrung und neuer Bahnsteig



Abb.39: barrierefreie Bushaltestelle



Abb.40: Busfahrpläne



Abb.41: provisorischer Park und Ride-Platz

Mobilitätsteam Türkheim

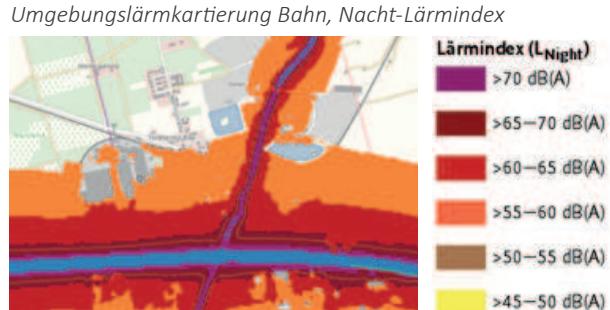
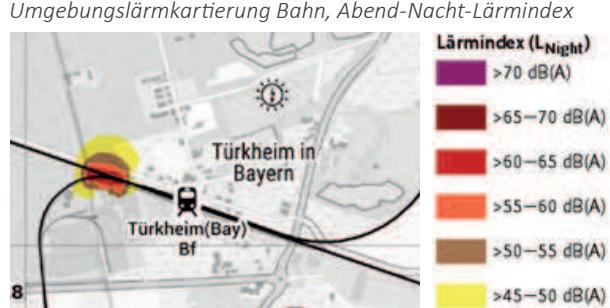
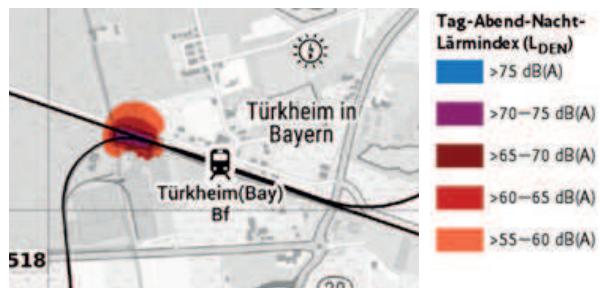
Das Mobilitätsteam Türkheim ist eine Gruppierung aus Gemeinderatsmitgliedern und Experten. Dieses beschäftigt sich mit konkreten Mobilitätsfragen in der Gemeinde Türkheim. Am 18.05.2020 fand ein Vor-Ort-Termin mit dem Mobilitätsteam in Türkheim statt. Hierbei wurde insbesondere das Thema Verkehr und Mobilität diskutiert und beleuchtet. Zudem wurden auch Vorschläge für neue Nutzungen am Bahnhofsvorplatz genannt.

Nachfolgend werden Vorschläge zu Maßnahmen im Rahmen der Sanierung gelistet, welche vom Mobilitätsteam geäußert wurden:

- Fußgänger und Radfahrer getrennt zum Bahnhof führen
- Querungshilfe für Fußgänger an der Kreuzung ermöglichen
- Temporeduzierung der Alfred-Drexel-Straße
- Abgrenzung zur Straße zum Schutz spielender Kinder
- So früh wie möglich und so wenig Versiegelung wie möglich
- DB braucht Brachfläche im Osten nicht, Schaffung von Parkplätzen
- Keine vorhandene Bedarfsanalyse für Pendler
- Türkheimer Pendler fahren momentan eher zum Bahnhof Buchloe
- Vorschläge Nutzungen: Übungsräume für junge Künstler; Fahrradwerkstatt; Repair Café

Lärm- und Betroffenheitskarten

Lärm- und Betroffenheitskarten zeigen die Lärmemissionen der Haupteisenbahnstrecke sowie der Hauptverkehrsstraßen auf. Am Bahnhof Türkheim liegen keine hohen Schienenlärmemissionen vor. In nordwestlicher Richtung des Bahnhofs liegen aufgrund der Gleisgabelung hohe und erhöhte Lärmbelastungen bei Tag und Nacht vor. Die Hauptlärmbelastung mit über 55 bis 60 dB(A) geht von der südlich von Westen nach Osten verlaufenden Bundesautobahn 96 und der Wörishofer Straße aus. Die nachfolgenden Karten wurden aus der Umgebungslärmkartierung an Schienenwagen des Eisenbahnbundesamts sowie dem Lärmbelastungskataster Hauptverkehrsstraßen des Umweltatlas Bayern entnommen.



3.10 Energie und Klima

Der Markt Türkheim beschloss im März 2011 die Aufstellung eines Klimaschutzkonzeptes, welches bis Juni 2012 erarbeitet wurde. Damit will sich der Markt Türkheim den aktuellen Fragestellungen der Energieversorgung stellen und einen lokalen und nachhaltigen Klimaschutz betreiben. Eines der benannten strategischen Umweltziele war die Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energien bezogen auf den Endenergieverbrauch. Gemäß des Solarpotenzialkatasters des Landkreises Unterallgäu sind der Großteil der Gebäude im Untersuchungsgebiet gut geeignet für die Verwendung von Photovoltaik- und Thermieanlagen zur nachhaltigen Erzeugung von Strom bzw. Wärme.

Vergleicht man die Potenziale mit den im Untersuchungsgebiet augenscheinlich vorhandenen Solar- und Photovoltaikanlagen, so kann festgehalten werden, dass die privaten, in Nutzung befindlichen, Wohngebäude bereits weitestgehend Solarenergie nutzen. Optimierungsmöglichkeiten betreffen schwerpunktmäßig die leerstehenden bzw. sanierungsbedürftigen Gebäude an den Rändern des Untersuchungsgebiets, sowie die Gebäude, welche sich im Eigentum der Bahn befinden.



Potential Solarthermie (Solarpotentialkataster Landkreis Unterallgäu)



Potential Photovoltaik (Solarpotentialkataster Landkreis Unterallgäu)

4 | SWOT-ANALYSE UND FAZIT

4.1 Stärken und Schwächen

Anhand der Analyseergebnisse zum Untersuchungsgebiets „Bahnhofsumfeld Türkheim“ lassen sich die Stärken und Schwächen sowohl funktional als auch räumlich in die Bereiche Bau- und Raumstruktur, Nutzung und Funktion, Verkehr und Mobilität sowie Grünstruktur und Freiraum zuordnen.

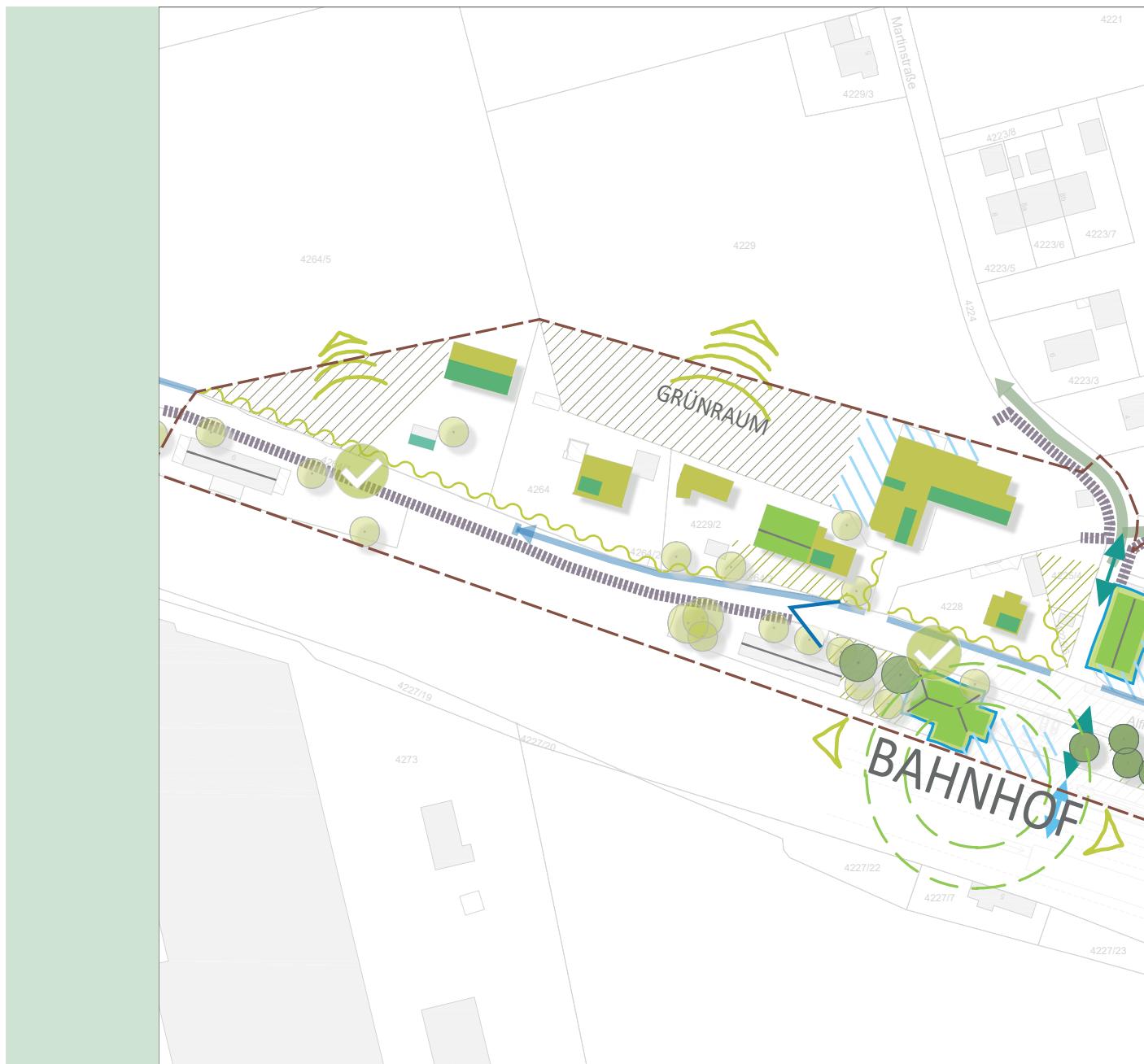
Im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen nach § 141 BauGB in Markt Türkheim lässt sich die nachfolgende SWOT-Analyse in tabellarischer und grafischer Darstellung ableiten. In der grafischen Darstellung der SWOT-Analyse werden die Stärken und Potentiale sowie die Schwächen und Risiken gebündelt in jeweils einer Karte dargestellt.

Bau- und Raumstruktur	
Stärken (Strengths)	Schwächen (Weaknesses)
<ul style="list-style-type: none"> Ortsbildprägende Gebäude 	<ul style="list-style-type: none"> Sanierungsbedürftigkeit vieler Gebäude (besonders die ortsbildprägenden Gebäude) Leerstand und Teilleerstand Sicherheit (Verkehr und Beleuchtung) Regenwasser staut sich auf Brachfläche Untergenutzte Brachflächen Bahnhofsvorplatz unattraktiv gestaltet Ortsbildstörende Gebäude, Anbauten und Gestaltung
Nutzung und Funktion	
Stärken (Strengths)	Schwächen (Weaknesses)
<ul style="list-style-type: none"> vorhandener Gasthof, Gastronomie Überregionale Anbindung Zentrale Lage öffentlicher Gebäude 	<ul style="list-style-type: none"> Geringe Aufenthaltsqualität (Ankommen-Warten-Umsteigen) Kein Einzelhandel (lokale Versorgung) am Bahnhof vorhanden Öffnungszeiten Gasthof „Blitzschwab“ zeitlich begrenzt Fehlende Verknüpfung Radweg Wörishofer Straße und Bahnhof auf Alfred-Drexel-Straße Leerstände Bahnhofsgebäude, Gasthaus „Eisenbahn“, Wohngebäude

Verkehr und Mobilität	
Stärken (Strengths)	Schwächen (Weaknesses)
<ul style="list-style-type: none"> Bahnhof Türkheim als wichtiger Verkehrsknotenpunkt Überregionale Verkehrsanbindung (Bus, Bahn, MIV-Anbindung A 96) Großflächige Parkmöglichkeiten (Park + Ride) Radverbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt Sanierter Gleisbereich Barrierefreier Weg zu den Gleisen 	<ul style="list-style-type: none"> keine Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Alfred-Drexel-Straße Verkehrssicherheit bei Überquerung Alfred-Drexel-Straße Lärmbelastung durch Bahnverkehr und Straßenverkehr Fehlende Aufenthaltsqualität im Bahnhofsumfeld durch stetig wachsenden PKW-Verkehr Zunahme der Konfliktbereiche durch den wachsenden PKW-, Rad-, Bus-Verkehr Barrierewirkung Alfred-Drexel-Straße Eingeschränkter Rad- und Fußgängerweg auf Alfred-Drexel-Straße Fehlende Anbindung des Radwegenetzes an den Bahnhof Konfliktbereiche/ Gefahrenstellen durch Engstellen (Gehweg) entlang der Alfred-Drexel-Straße und fehlenden Querungshilfen auf der Alfred-Drexel-Straße Sanierungsbedürftiger Fahrbahn- und Bodenbelag Konflikt zwischen Radfahrern und Fußgängern Unattraktive Parkmöglichkeiten

Grünstruktur und Freiraum	
Stärken (Strengths)	Schwächen (Weaknesses)
<ul style="list-style-type: none"> Grüne Verbindungsstrukturen ins Umland Ortsbildprägende und alte Baumbestände Grüne Raumkanten entlang der Alfred-Drexel-Straße 	<ul style="list-style-type: none"> Fehlende Grünverbindungen (Straßenbegleitgrün) Fehlende Aufenthaltsmöglichkeit Hoher Anteil versiegelter Flächen Keine durchgängigen Grünstrukturen Ungenutzte und überdimensionale Brachfläche

4.2 SWOT Stärken und Potentiale



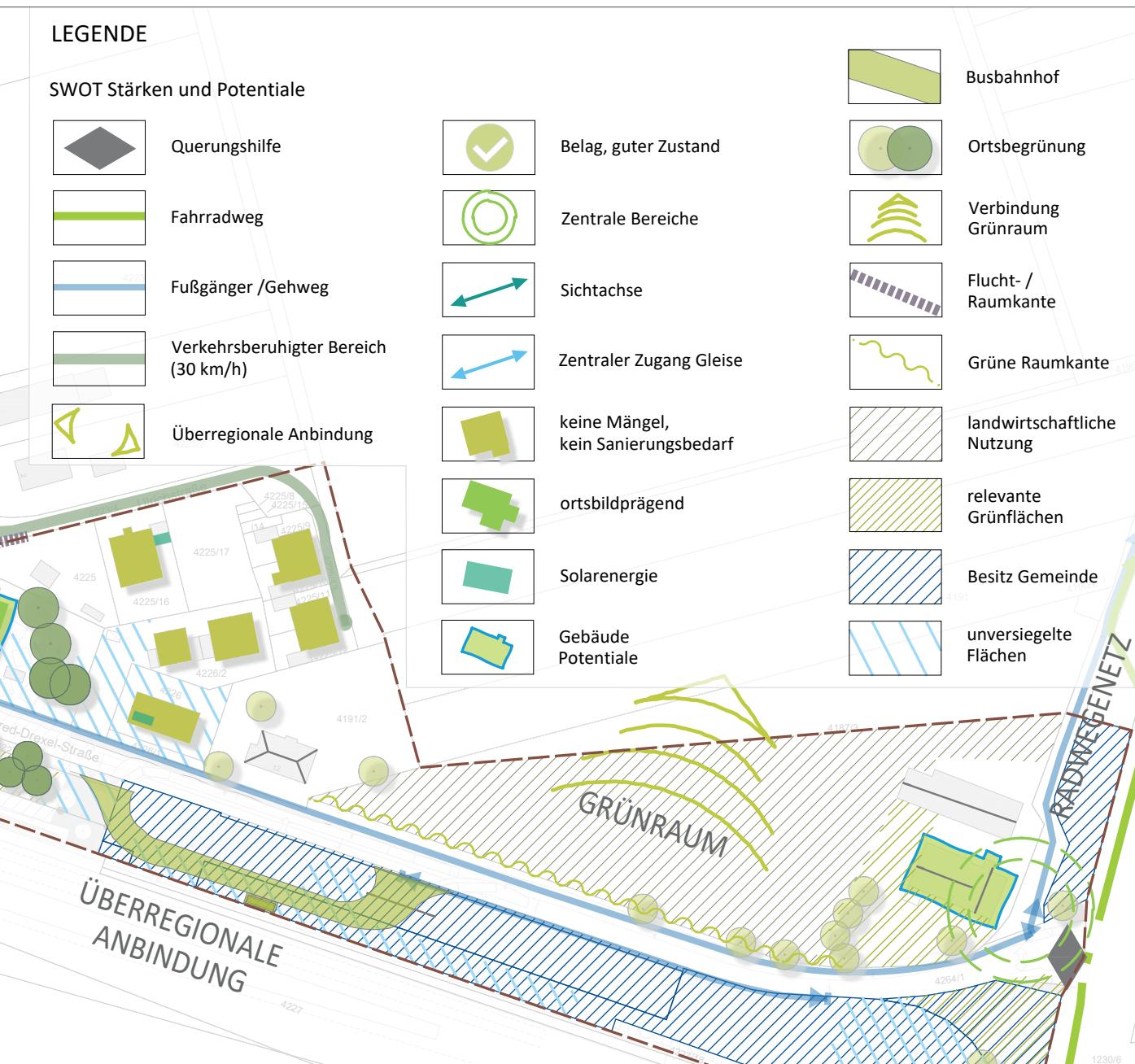
Potentiale (Opportunities)

Bau- und Raumstruktur

- Sanierung von öffentlichen und privaten Gebäuden
- Punktuelle Sanierungen zur weiteren Verbesserung des positiven Ortsbildes

Nutzung und Funktion

- Erwerb des Bahnhofsgebäudes von der DB AG
- Ausbau der Gastronomie (Gasthof „Blitzschwab“)
- mögliche Nachnutzung Gaststätte „Eisenbahn“)



Karte 08: SWOT Stärken und Potentiale (LARS consult)

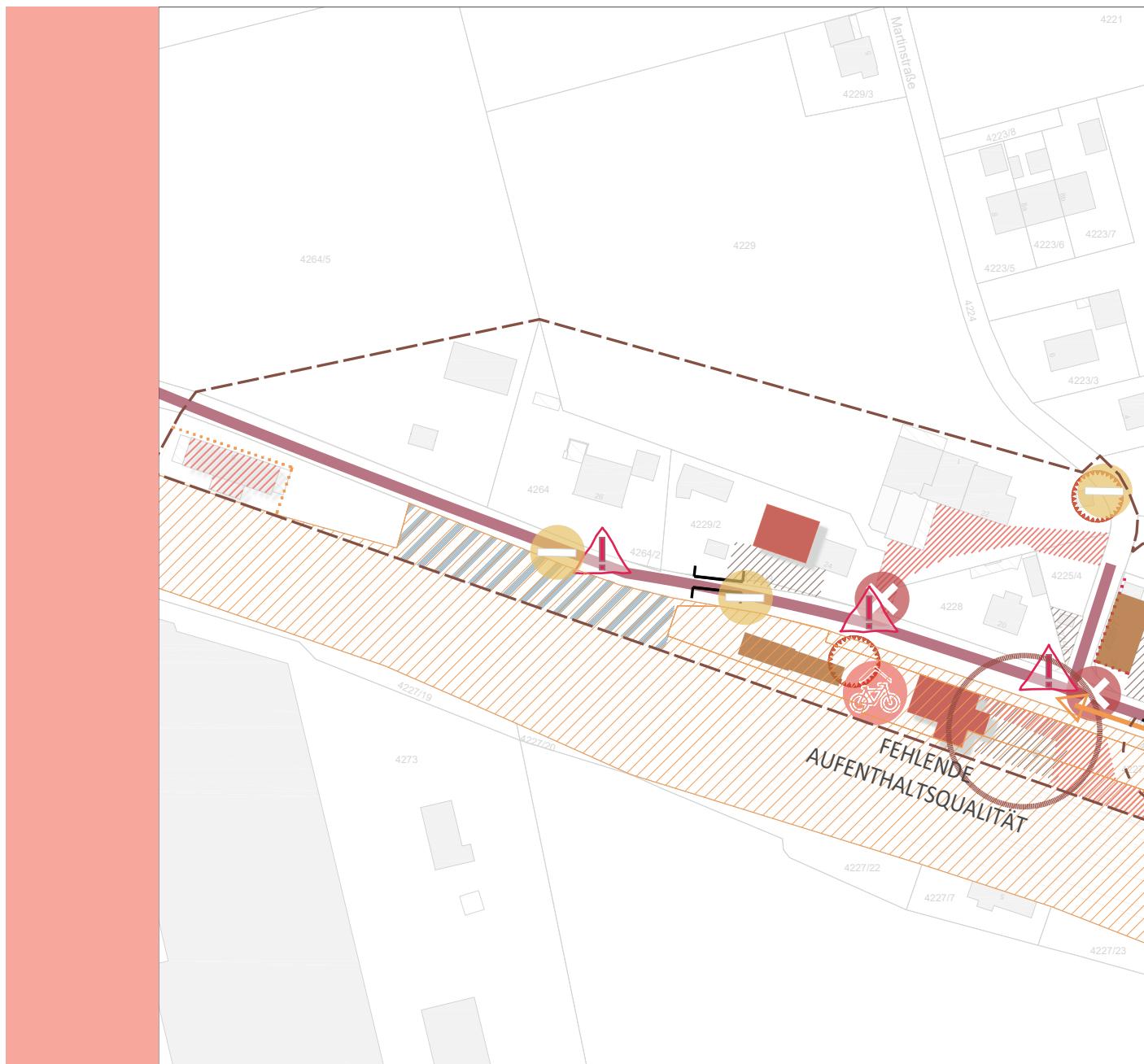
Verkehr und Mobilität

- Nutzung des Potentials für Park + Ride-Angebote
- Ausbau von Fuß- und Radwegen an der Alfred-Drexel-Straße (Verkehr & Mobilität)

Grünstruktur und Freiraum

- Erhalt des alten Baumbestandes und Schaffung von neuen, vernetzten Grünstrukturen
- Einsatz von Solarenergie

4.3 SWOT Schwächen und Risiken



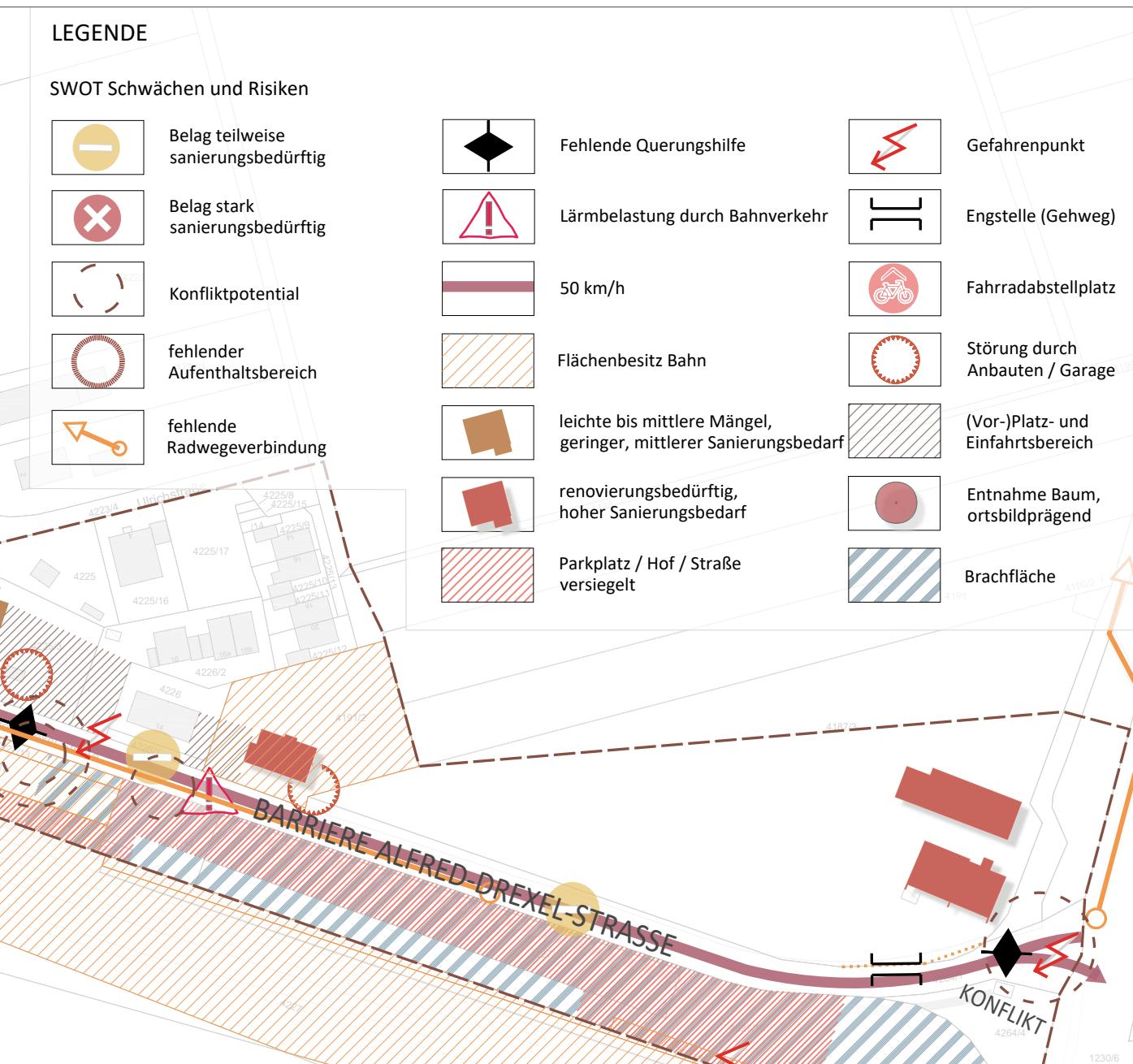
Risiken (Threats)

Bau- und Raumstruktur

- Zunahme der Leerstände

Nutzung und Funktion

- Einschränkung der Gestaltungsmöglichkeiten durch erschwerten Zugriff auf Flächen der Deutschen Bahn AG



Karte 09: SWOT Schwächen und Risiken (LARS consult)

Verkehr und Mobilität

- Abwanderung der Pendler zum Bahnhof Buchloe
- Verringerung der Aufenthaltsqualität durch stetig wachsenden PKW-Verkehr
- Zunahme der Konfliktbereiche durch den wachsenden PKW-, Rad- und Bus-Verkehr

Grünstruktur und Freiraum

- Verlust bestehender Grünstrukturen im öffentlichen und privaten Raum

4.4 Konfliktbereiche

Konfliktbereich Verkehr

Die Alfred-Drexel-Straße stellt einen zentralen Konfliktbereich im Untersuchungsgebiet dar. Hohe Geschwindigkeiten der PKW führen zu einer noch stärkeren Barrierewirkung der Straße zwischen Siedlungsgebiet und Bahnhofsgebiet.

Durch unzureichende Querungshilfen bestehen ein erhöhtes Konfliktpotential und Gefahrenpunkte für Fußgänger und Radfahrer. Engstellen sowie nicht eindeutig definierte und zu schmale Wege entlang der Alfred-Drexel-Straße bilden zusätzliche Konflikte zwischen PKW, Bussen und Radfahren aber auch zwischen Radfahren und Fußgängern.

Straßenlärm der A 96, der St 2015 und der Alfred-Drexel-Straße sowie Lärmemissionen der Eisenbahnstrecke bilden ein weiteres Konfliktpotential und Störfaktor für die Anwohner. Diese Faktoren fördern die Intermodalität im Bahnhofsumfeld nicht.

Konfliktbereich Aufenthaltsqualität

Der Bahnhofsvorplatz ist momentan eine große, unattraktive und unbefestigte Brachfläche. Hier dominieren parkende PKW und die ungenutzte Freifläche. Die grüne Fläche mit ortsbildprägenden Einzelbäumen ist nicht zugänglich. Ankommen-Warten-Umsteigen ist auf dem Bahnhofsvorplatz wenig attraktiv. Begehbarer Grünflächen und Aufenthaltsbereiche unter Bäumen sind nicht vorhanden.



Abb.42: Straßenraum Alfred-Drexel-Straße



Abb.44: ungestaltete Freiflächen am Bahnhof



Abb.43: ungeordnetes Parken am Bahnhof



Abb.45: nicht strukturierte Wegeverbindungen

Zudem gibt im Bahnhofsumfeld kein generationsgerechtes Mobiliar. Der Fahrradunterstand wird stark genutzt. Hier mangelt es an Stellplätzen, einer ausreichenden Überdachung und Sicherheitsvorkehrungen wie abschließbare Radboxen und weitere Einrichtungen wie Ladestationen fehlen.

Konfliktbereich Gebäude

Ortsbildprägende Gebäude liegen in zentraler Lage und im Eingangsbereich des Untersuchungsgebiets. Diese sind jedoch zum Teil stark sanierungsbedürftig.



Abb.46: sanierungsbedürftiges Bahnhofsgebäude



Abb.47: leerstehendes Nebengebäude Bahn

Die Fassaden sind über die Jahre farblich verblasst, farblich wenig auf die umgebende Bebauung abgestimmt oder der Putz ist nicht mehr zeitgemäß. Leerstehende Gebäude und Gärten verfallen aufgrund unzureichenden Pflege.

Konfliktbereich Nutzung

Im direkten Bahnhofsumfeld befinden sich keine sanitären Anlagen. Auch die Versorgung mit Reisebedarf am Bahnhof ist nicht vorhanden. Gastronomischen Angebote fehlen bzw. sind aufgrund der eingeschränkten Öffnungszeiten nicht gegeben. Dadurch fehlt es an Grundangeboten und Aufenthaltsqualität im Bahnhofsareal.



Abb.48: leerstehendes Gasthaus „Eisenbahn“



Abb.49: Gasthof „Blitzschwab“

4.5 Fazit

Bebauung

Identifizierte Substanzschwächen:

- Sanierungsbedürftigkeit von Gebäuden: alle ortsbildprägenden Gebäude sind (in unterschiedlichem Umfang) sanierungsbedürftig
- Störungen im Ortsbild sollten behoben werden
- Bahnhofgebäude ist momentan weitgehend funktionslos

Aufenthaltsqualität Straßenräume und Plätze

Identifizierte Substanz- und Funktionsschwächen:

- Keine Aufenthaltsqualität der öffentlichen Bereiche (Bahnhofsvorplatz)
- Optimierbare Sicherheitsaspekte
- Untergenutzte Brachfläche
- durchgängig hoher Versiegelungsgrad südlich der Alfred-Drexel-Straße

Nutzungen

Identifizierte Funktionsschwäche:

- unzureichende Nahversorgung im Untersuchungsgebiet
- fast ausschließliche Wohnnutzung
- weitgehend ungestörte Schallausdehnung (Lärmemissionen Bahn)
- keine generationengerechte Aufenthaltsbereiche (Mobiliar) im Bahnhofsumfeld vorhanden
- Lärmemissionen A 96 und Wörishofer Straße

Verkehr und Mobilität

Identifizierte Substanz- und Funktionsschwächen:

- unebener Belag am Bahnhofsvorplatz (nicht für Rollstuhlfahrer/ Kinderwagen etc. geeignet)
- Engstellen mit Gefahrenpotential für Fußgänger und Radfahrer entlang der Alfred-Drexel-Straße
- Fehlende Querungshilfe bei 50er Zone auf der Alfred-Drexel-Straße
- Kein deutlich ausgewiesenes Parkleitsystem für Park & Ride und Besucher, keine markierten Stellplätze, keine gekennzeichneten Ein- und Ausfahrten
- Fehlende Anbindung an das überörtliche Radwegenetz



5 | SANIERUNGSZIELE UND MASSNAHMEN

5.1 Ablauf der Konzepterstellung

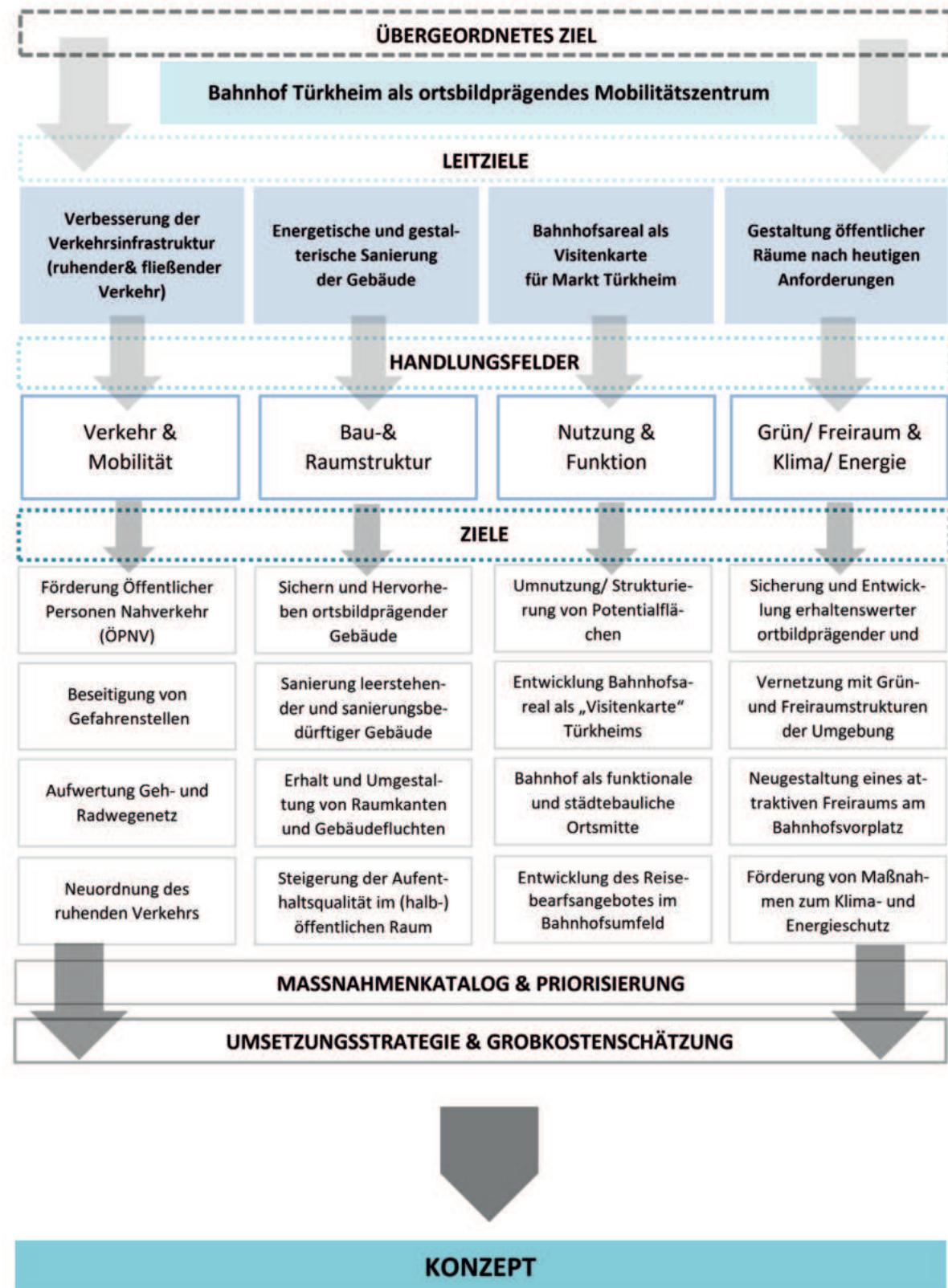


Abb 50: Ablaufschema Konzepterstellung

5.2 Leitziele

In der Leitbildphase werden grundlegende Ziele aufgestellt. Aufbauend auf den Analyseergebnissen wird ein programmatischer städtebaulicher Zielrahmen erarbeitet, der die wesentlichen räumlichen und funktionalen Ziele sowie Schwerpunkte der zukünftigen Sanierung des Bahnhofsumfeldes aufzeigt.

Übergeordnetes Ziel des ISEK ist es den Bahnhof Türkheim als Mobilitätszentrum und ortsbildprägendes Element zu etablieren.

Leitziel ist es, das Areal rund um den Bahnhof im Bereich der Alfred-Drexel-Straße / Beginn Martinstraße mit den dort befindlichen Gebäuden als zentrale Erschließungsachse aufzuwerten.

An den Gebäuden gilt es, wichtige zeitgemäße Erneuerungen vorzunehmen und die öffentlichen Räume den heutigen Anforderungen entsprechend zu gestalten.

Zudem kann die Etablierung von Reisebedarf wie z.B. Bäcker, Kiosk, Café im direkten Bahnhofsumfeld zur Steigerung der Attraktivität und Aufenthaltsqualität beitragen.

Folgende vier Leitziele werden im Untersuchungsgebiet definiert:

- Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur (ruhender und fließender Verkehr)
- Energetische und gestalterische Sanierung der Gebäude
- Bahnhofsareal als Visitenkarte für den Markt Türkheim
- Gestaltung öffentlicher Räume nach heutigen Anforderungen

5.3 Handlungsfelder und Ziele

Vorausgegangene Untersuchungen wie die VU 1991 und das ISEK 2019 können als Orientierung dienen um bestimmte Handlungsfelder und Ziele in die Vorbereitenden Untersuchungen Türkheim Bahnhofsumfeld zu integrieren.

Da das Untersuchungsbiet Türkheim Bahnhofsumfeld jedoch individuelle Missstände und Anforderungen aufweist, erfordert es Handlungsfelder und darauf aufbauend Ziele für dieses Gebiet.

Nach der Bestandsaufnahme des Sanierungsgebietes und der anschließenden Bewertung ergeben sich ableitend von den Leitzielen abschließend vier Handlungsfelder für die Vorbereitenden Untersuchungen:

- Verkehr und Mobilität
- Bau- und Raumstruktur
- Nutzung und Funktion
- Grün und Freiraum mit Energie und Klima

Für die einzelnen Handlungsfelder wurden jeweils untergeordnete Ziele definiert.

Anhand der Ziele werden konkrete Einzelmaßnahmen zur Umsetzung erarbeitet. Diese werden in der Kosten- und Finanzierungsübersicht zusammengefasst und zeitlich priorisiert.

Die Handlungsfelder, Ziele und Maßnahmen werden auf den folgenden Seiten detailliert dargestellt.

Handlungsfeld Verkehr und Mobilität

Ziel 01: Förderung öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Weiterentwicklung des Bahnhofs „Türkheim Bahnhof“ zur attraktiven, intermodalen Umsteigestelle

- Angemessene Gestaltung der Haltestelle (ausreichend Sitzmöglichkeiten, Schutz vor Witterungen, aktuelle (digitale) Fahrplaninformationen, Beleuchtung)
- Barrierefreier Ausbau mit Wegeverbindung zur Rampe zum Bahnsteig, zum Bahnhofsbau und zu den Parkplätzen)
- Schaffung einer Buswendeanlage (bereits realisiert)

Ziel 02: Beseitigung von Gefahrenstellen

Geschwindigkeitsreduzierung auf der Alfred-Drexel-Straße

- Abschnittsweise streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h auf der Alfred-Drexel-Straße im Abschnitt von der Kreuzung Alfred-Drexel-Straße/ Wörishofer Straße bis zur westlichen Grenze des Untersuchungsgebiets
- Schaffung einer Eingangssituation an der Kreuzung Alfred-Drexel-Straße / Wörishofer Straße in den Bereich Bahnhofsvorplatz

Schaffung von Querungshilfen

- Einrichtung deutlich erkennbarer und sicherer Überwege zwischen Bahnhof und dem Wohngebiet
- Schaffung barrierefreier Wege auf dem Bahnhofsvorplatz

Ziel 03: Aufwertung Geh- und Radwegenetz

gleichberechtigte Nutzbarkeit des Verkehrsraums durch Fußgänger, Rad- und motorisiertem Individualverkehr

- Klar erkennbare Trennung von Fußgängern und Radfahrern (Belag, Markierungen, Trennelemente)
- Beseitigung von Engstellen an Gehwegen
- Ausbau Radweg entlang der Alfred-Drexel-Straße (Leitfunktion) mit Anbindung an das Fuß- und Radwegenetz zur Innenstadt

Verbesserung von Fahrradstellplätzen

- Erweiterung/ Neuordnung der Fahrradstellplätze (Schutz vor Witterungen, Sicherheit)
- Zusatzservice für Radfahrer anbieten (E-Bike Ladestationen, Reperaturstation, abschließbare Radboxen, Fahrradwerkstatt)

Ziel 04: Neuordnung des ruhenden Verkehrs

Ordnung von Parkplätzen

- Schaffung zentraler und attraktiver Parkmöglichkeiten (Park + Ride), welche mehr Pendler aus Amberg und Wiedergeltingen anziehen
- Ordnung und klare Ausweisung von Stellplatzflächen

Handlungsfeld Bau- und Raumstruktur

Ziel 01: Sichern und Hervorheben ortsbildprägender Gebäude

wie zum Beispiel Bahnhofsgebäude, Gasthaus „Blitzschwab“, Gasthaus „Eisenbahn“, alter Stadl

- Hervorhebung charakteristischer Gebäude durch ansprechende Platz- und Straßengestaltung
- Erhalt und ortsbildprägender Gebäude als Blickpunkte in Raumkanten und Sichtachsen
- Entfernen und Vermeiden überdimensionierter Werbeartikel

Ziel 02: Sanierung leerstehender und sanierungsbedürftiger Gebäude

- Energetische und gestalterische Sanierung von Wohngebäuden (Solaranlagen, Fassadengestaltung, Innenausbau, Sanitär, Dach, Fenster, etc.)
- Erwerb, Sanierung und Umnutzung des Bahnhofsgebäudes
- Aufwertung des Gasthauses „Blitzschwab“
- Sanierung und Nachnutzung des Gasthauses „Eisenbahn“

Ziel 03: Erhalt und Umgestaltung von Raumkanten und Gebäudefluchten

Schließen fehlender Raumkanten durch Freiraumplanung und/oder Nachverdichtung

- Bereich Gaststätte „Blitzschwab“ und die jeweiligen Einfahrten/Stellplätze der beiden davon östlich liegenden Wohngebäude entlang der Alfred-Drexel-Straße
- Bereich kleiner Platz vor dem Stromhäuschen Kreuzung Alfred-Drexel-Straße/ Martinstraße
- Vorplatz nördlich des Bahnhofsgebäudes angrenzend an die Alfred-Drexel-Straße

- Inwertsetzung des Gasthauses Eisenbahn mit angrenzender Scheune
- Einbinden von Neubebauung in die ortstypische Gebäudetypologie (Höhe, Dachform, etc.)

Öffnen ortsbildstörender Raumkanten durch Neugestaltung

- Bereich Gartenhecke Gasthaus „Eisenbahn“ an der Kurve Alfred-Drexel-Straße
- Gartenhecke und -zaun des Wohngebäudes am westlichen Rand des Untersuchungsgebiets

Ziel 04: Steigerung der Aufenthaltsqualität im (halb-)öffentlichen Raum

Rahmenkonzept für die Gestaltung des Straßenraums der Alfred-Drexel-Straße (Begrünung, Beleuchtung, Mobiliar, Bodenbeläge)

- Einbeziehen privater Flächen in das Gestaltungskonzept
- Schrittweise und flexible Umsetzung von Einzelmaßnahmen
- Gesamtheitliche Umsetzung nach erfolgten Maßnahmen des Verkehrskonflikts

Gesamtheitliches Konzept zur Verbesserung der Barrierefreiheit

Entsiegelung von untergenutzten (halb-) öffentlichen Flächen und privaten Vorgärten und Einfahrten.

Handlungsfeld Nutzung und Funktion

Ziel 01: Umnutzung/ Strukturierung von Potentialflächen

- Entwicklung der untergenutzten Brachfläche zu neuer Buswendeschleife (bereits realisiert), Parkplätzen und Aufenthaltsbereich
- Umnutzung und Aufwertung bestehender Stellplätze
- Umnutzung der Abstellflächen entlang der Gleise zu Begleitgrün
- Gestaltung des Stromhäuschens mit Vorplatz nördlich des Bahnhofgebäudes

Ziel 02: Entwicklung Bahnhofsareal als Mobilitätsknotenpunkt

Neuordnung der Verkehrsinfrastruktur und des Freiraums

- Umgestaltung der Brachfläche zu einem attraktiven und vielseitig nutzbaren Bahnhofsvorplatz
- Neuordnung Busleitsystem, Parkplätze, Park + Ride und der Wartebereiche

Sanierung und Umnutzung ortsbildprägender Gebäude als Aushängeschild für Markt Türkheim

Verbesserung der Vernetzung verschiedener Verkehrsarten (modal split)

Ziel 03: Bahnhof als funktionale und städtebaulicher Mobilitätsknotenpunkt

Erarbeiten eines Rahmenkonzeptes für die Gestaltung des Bahnhofsumfeldes mit vernetzenden Aspekten zur Innenstadt und Umgebung

- Schaffung von Aufenthaltsqualität für eine breite Nutzergruppe (Ankommende, Wartende, Umsteigende, Anwohnerschaft, Besucher, Arbeitende, etc.)
- Umgestaltung der östlichen Eingangssituation (Kreuzung Wörishofer Straße/ Alfred-Drexel-Straße)

Etablieren zusätzlicher Nutzungen, Umnutzung und Belebung Bahnhofgebäude

- Bahnhofgebäude: Toiletten, beheizter Warterraum, Information, Bibliothek, Kiosk, etc.

Nutzungskonzept und Sanierung für die Gaststätte „Blitzschwab“ und das Gasthaus „Eisenbahn“

- Gasthaus „Blitzschwab“: längere Öffnungszeiten, modernes Nutzungskonzept, Aktivierung des bestehenden Biergartens
- Gasthaus „Eisenbahn“: wichtiges Aushängeschild für Radfahrer und MIV am östlichen Eingang des Bahnhofsumfeldes, Konzept zur Nutzbarmachung und ggf. Neuordnung

Ziel 04: Entwicklung von Reisebedarf im Bahnhofsumfeld

Etablierung von kleinfeldigem Einzelhandel am Bahnhof (Kiosk, Bäcker, Café) zur Versorgung der Reisenden, Pendler, etc.

Handlungsfeld Grün und Freiraum (mit Klima und Energie)

Ziel 01: Sicherung und Entwicklung erhaltenswerter ortsbildprägender und privater Grünstrukturen

Kartierung bestehender Grünstrukturen wie z.B. (ortsbildprägende) Einzelbäumen, Baumgruppen, Hecken, Grünflächen (Lage, Art, Alter, Zustand)

Einbindung erhaltenswerter Grünstrukturen in die Neuplanungen im Untersuchungsgebiet

Entwicklung von Bestandsstrukturen/-flächen durch gezielte Ergänzung, Ausweitung zu vernetzten Grünstrukturen

Erarbeiten artenspezifischer und gezielter Pflege- und Unterhaltungskonzepte

Gezielter Einsatz heimischer Pflanzenarten unter Beachtung der Eigenschaften der Klima Resilienz, Funktionalität (Kühlfunktion, Luftfilter, Ästhetik, Habitat), Verkehrssicherheit (Leitfunktion), etc.

Ersatzpflanzungen bei Fällung

Erarbeiten eines Leitfadens zu Begrünungs- und Pflegemaßnahmen, wie z.B. Einfahrten, Vorgärten, Biergarten, etc.

Ziel 02: Vernetzung mit Grün- und Freiraumstrukturen der Umgebung

Schaffung von Grünstrukturen mit Leitfunktion zur Verbindung des Bahnhofs mit der Innenstadt sowie mit der freien Landschaft

Verbesserung der Ausstattung der Wege mit Belägen, Beschilderung, Markierungen, Beleuchtung, Mobiliar und Bäumen als Leitsystem und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit

Ziel 03: Neugestaltung eines attraktiven Freiraums am Bahnhofsvorplatz

Grünstrukturen gezielt in das Verkehrs- und Freiraumkonzept zur Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes integrieren

Verbesserung der Aufenthaltsmöglichkeiten am Bahnhofsvorplatz durch attraktive Grünstrukturen, Sitzmöglichkeiten, Angebote, Abgrenzungen zur Fahrbahn (Kinder), Mülleimer, Beleuchtung

Ziel 04: Förderung von Maßnahmen zum Klima- und Energieschutz

Umsetzung des Klima- und Energieschutzkonzeptes von Markt Türkheim bis 2030

Aktive Teilnahme am lokalen und nachhaltigen Klimaschutz

Energetische Sanierung von Gebäuden

Förderung der lokalen Klimaanpassung

- Entsiegelung und anschließende Begrünung, Einsatz von wasserdurchlässigen Belägen in Vorgärten, auf Parkplätzen, Plätzen, etc.
- Einsatz von hellen Farben an Fassaden, Belägen, etc.
- Kommunale Förderprogramme für private Maßnahmen

5.4 Konzept

Der Ortsteil Türkheim Bahnhof befindet sich etwa vier Kilometer südlich des Hauptortes. den Auftrakt bildet der leerstehende ehemalige Gasthof „Eisenbahn“ mit landwirtschaftlichem Nebengebäude an der Einmündung der Alfred-Drexel-Straße in die Wörishöfer Straße. Vor dem Anwesen verläuft der von Türkheim nach Bad Wörishofen führende Radweg.

Die Alfred-Drexel-Straße ist die zentrale Ost-West-Achse des Ortsteils. Südlich der Alfred-Drexel-Straße befinden sich Brachflächen, die großteils für Parken und teilweise als Lagerfläche genutzt werden , die neugebaute Buswendeschleife sowie Flächen und Gebäude der Bahn. Nördlich der Alfred-Drexel-Straße befinden sich bis auf den Gasthof „Blitzschwab“ ausschließlich Wohnnutzungen Der Ortsteil Türkheim Bahnhof verfügt über keine definierte Ortsmitte. Zentraler Ankerpunkt ist hier der Bahnhof, welcher historisch gesehen die Keimzelle des Ortsteils darstellt. Daher ist der Bahnhof mit seinen Vorplatz das zentrale ortsbildprägende Element.

Der Fokus der Sanierung liegt vorrangig auf den Verkehrsflächen sowie Freiflächen und Gebäuden südlich der Bahn und den beiden Gasthöfen „Blitzschwab“ und „Eisenbahn“. Das Bahnhofsgebäude ist sanierungsbedürftig und größtenteils leerstehend. Es erfüllt nicht die Funktion eines repräsentativen Bahnhofgebäudes. Es existiert kein öffentliches WC und kein Kiosk oder ähnliches Angebote zur Versorgung der Fahrgäste (und Anwohner). Der Gasthof „Blitzschwab“ hat eingeschränkte Öffnungszeiten, der Gasthof „Eisenbahn“ ist geschlossen und steht seit geraumer Zeit leer.

Die Parksituation im Umfeld des Bahnhofs ist weitgehend unstrukturiert. Die bereits realisierte Buswendeschleife und die sanierte, barrierefreie Bahnhaltstelle befinden sich inmitten eines völlig ungestalteten Umfelds. Es fehlen attraktiv gestaltete Aufenthaltsbereiche.



Karte 10: Konzept Übersichtslageplan (LARS consult)

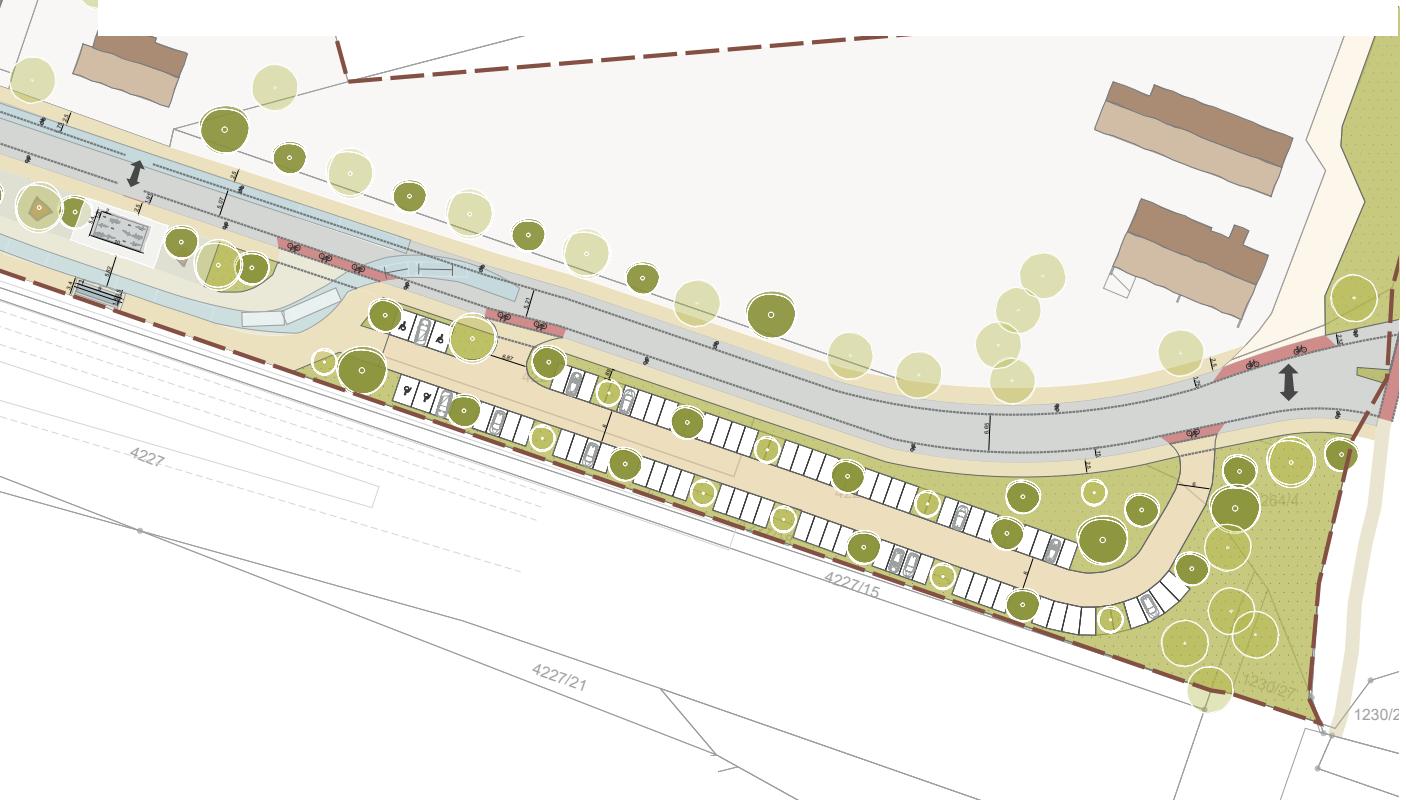
Trotz dieser vorhandenen Mängel fungiert der Bahnhof Türkheim als wichtiger Verkehrsknotenpunkt für Bus und Bahn der Marktgemeinde Türkheim. Die Randlage des Bahnhofs führt jedoch dazu, dass ein Teil des Pendlerverkehrs von Türkheim auf den Bahnhof Buchloe ausweicht. Die zentralen Elemente einer Attraktivierung des Bahnhofs Türk-

Folgende Elemente sollen in das Konzept Bahnhof Türkheim und dessen Umfeld integriert werden:

- bauliche Sanierung des Bahnhofsgebäudes, Etablierung von bahnhofsbezogenen Nutzungen (öffentliches WC, Zeitschriftenladen, Bäckerei/Cafe etc.).

Eine Umgestaltung des Bahnhofs ist nur in engem Zusammenwirken mit der Bahn als Eigentümer möglich (z.B. durch Verkauf oder Nutzungsvereinbarung). Der Umsetzungshorizont zentraler Maßnahmen ist damit von Entscheidungen der Deutschen Bahn abhängig.

- städtebaulich attraktive, barrierefreie Neuordnung des Bahnhofsumfelds mit hochwertigen Belägen, Ausstattungen und Grünstrukturen (unter Einbeziehung der vorhandenen Gehölzstrukturen).
- Verkehrliche Neuordnung des Mobilitätsknotens mit Busbahnhof, Park und Ride-Platz, Fahrradabstellanlagen (überdachte Stellplätze, Radboxen), Taxiständen etc..
- Anbindung der Alfred-Drexel-Straße an das Rad- und Fußwegenetz mit gekennzeichneten Fuß- und Radwegen sowie Querungshilfen, Umgestaltung des Straßenraums.



heims und dessen Umfeld sind die Inwertsetzung des Bahnhofsgebäudes und seines städtebaulichen Umfelds sowie die direkte Anbindung des Ortsteils an den bestehenden Radweg zur Ortsmitte von Türkheim. Erst durch eine bessere verkehrliche Anbindung für Radfahrer und Neustrukturierung der Parksituation für Pendler sowie der

Sanierung und Aktivierung des Bahnhofsgebäudes mit seinem städtebaulichen Umfeld sowie der Etablierung von frequenzbringenden Nutzungen und Aufenthaltsbereichen kann der Bahnhof Türkheim seine repräsentative Funktion als Verkehrsknotenpunkt und Ortsmitte erfüllen.

Konzept Bahnhofumfeld

Das Bahnhofsgebäude steht momentan weitgehend leer. Am Gebäude besteht hoher Sanierungsbedarf. Die Deutsche Bahn AG hatte in der Vergangenheit Verkaufsbereichschaft signalisiert. Bei einer entsprechenden Nachnutzung durch die Gemeinde ist es zudem möglich, Fördergelder für den Kauf zu beantragen.

Mittlerweile hat die Bahn den Verkauf ungenutzter Empfangsgebäude gestoppt. Diese sollen nun gemeinsam mit den Kommunen entwickelt werden. Wenn kein Kauf des Bahnhofsgebäudes mehr möglich ist, muss der Markt nunmehr Vereinbarungen mit der Bahn zu einer Nutzung des Bahnhofs treffen. Die Reaktivierung und Nutzbarmachung des Bahnhofsgebäudes durch die Marktgemeinde ist die wesentliche Voraussetzung für eine zielgerichtete, städtebauliche Entwicklung des Bahnhofsumfelds Türkheim. Die Belebung des Bahnhofsgebäudes und der Attraktivierung des Bahnhofsumfeldes sind die zentralen Aufgaben bezüglich der qualitativen und funktionalen Aufwertung des Türkheimer Bahnhofs. Für die Wiederbelebung des Gebäudes können Nutzungskonzepte, Veranstaltungen und die Einbindung der ansässigen Gastronomie wichtige Impulse liefern.

Der Bahnhofsvorplatz und der gegenüberliegende Biergarten sollten durch einen einheitlichen, barrierefreien Bodenverlag optisch und funktional verbunden werden. Der über die Alfred-Drexel-Straße gezogene, einheitliche Pflasterbelag entschleunigt den motorisierten Verkehr und schafft eine zentrale und repräsentative Platzsituation. Das Bahnhofsgebäude wird durch die städtebauliche Aufwertung des Platzes in seiner zentralen Funktion hervorgehoben. Die ortsbildprägende Baumgruppe am Bahnhofsvorplatz bleibt erhalten und als zentraler Aufenthaltsraum hervorgehoben. Unter dem Schatten der Bäume sollen Sitzbänke vorgesehen werden. Die grüne Insel wertet den Platz zusätzlich auf. So soll ein attraktiver Aufenthaltsort für Wartende, Ankommende und Umsteigende geschaffen werden.

Auf bis zu 64 Stellplätzen bietet der neue Park und Ride-Parkplatz ausreichend Platz für Pendler. Zwei Ein- und Ausfahrten auf die Alfred-Drexel-Straße ermöglichen den fließenden Durchgangsverkehr für Ankommende und Abfahrende. Von hier aus ist sowohl die neue Bushaltestelle als auch die Bahn fußläufig erreichbar. Insgesamt sechs behindertengerechte Stellplätze werden an den westlichen Rand des Park und Ride-Parkplatzes



Karte 11: Konzept West Ausschnitt Bahnhofsumfeld (LARS consult)

platziert, um einen direkten, barrierefreien und kurzen Weg zur Bushaltestelle zu ermöglichen. Ein weiterer behindertengerechter Stellplatz befindet sich unmittelbar vor dem Bahnhofsgebäude neben den beiden Taxistellplätzen.

Für haltende Fahrzeuge oder als „Kiss & Ride“ Platz, ist ein Längsparkplatz vor dem Bahnhofsgebäude angedacht.

Die neue, bereits realisierte Buswendeschleife bietet ausreichend Platz für wendende und haltende 2-achsige Gelenkbusse.

Das Wartehäuschen bietet bei Regen einen Unterstand und kann über einen Fußweg sicher erreicht werden. Ein schneller Umstieg ist durch die direkte Anbindung an die Gleise gegeben.

Straßenbegleitgrün bildet einen grünen Puffer zwischen dem Park und Ride-Parkplatz und dem Straßenraum. Dieser kann als artenreiche Blühwiese angelegt werden. Baumbeete zwischen den Stellplätzen durchgrünen den weitläufigen Parkplatz und bilden eine Allee mit Wiedererkennungswert. Die Grünflächen und Bäume verknüpfen das Grün des Park und Ride-Parkplatzes mit den Grünstrukturen des Bahnhofsvorplatzes.



Konzept Radweg

Zur Untersuchung einer möglichen Radwegeführung im Untersuchungsgebiet wurden anhand der Kriterien zur Wahl der Radverkehrsführung nach den Empfehlungen für Radverkehrsanalagen (ERA) geprüft und anschließend bewertet.

Kriterium Kraftfahrzeugverkehrsstärke

Der zweispurige Kraftfahrzeugverkehr auf der Alfred-Drexel-Straße kann als Kriterium für ausgehende Gefährdungen herangezogen werden. Hierbei sind die Verkehrsstärke sowie die Geschwindigkeit ausschlaggebende Faktoren. Beim momentan vorhandenen Verkehrsaufkommen und einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h ist eine Radverkehrsführung auf der Fahrbahn vertretbar.

Kriterium Schwerverkehrsstärke

Die Gefährdung durch Lastkraftwagen ist durch das geringe Vorkommen in dem Straßenabschnitt kaum gegeben. Die Frequentierung des Busverkehrs kann aufgrund der überwiegend eingeschränkten Betriebszeiten und halbstündlichen Abfahrtszeiten als gering eingeschätzt werden.

Kriterium Flächenverfügbarkeit

Um Aussagen über die geplante Art der Verkehrsführung treffen zu können, muss die tatsächliche Flächenverfügbarkeit den Nutzungsansprüchen gegenübergestellt werden. Hierzu wird die Breite des Straßenraums mit den vorhandenen Gehwegen untersucht. Die zweispurige Fahrbahn hat eine Breite von 7,00 m, der Gehweg auf der südlichen Straßenseite eine Breite von 1,00 m und der Gehweg am nördlichen Fahrbahnrand eine Breite von 1,5 m. Die Breite des gesamten Straßenraums beträgt demnach aktuell ca. 9,50 m.

Aufgrund der der Brachfläche kann der Straßenraum von der Kreuzung Wörishofer Straße bis zum Bahnhofsgebäude aufgeweitet werden. Daher wäre im Süden die Führung eines gemeinsamen Geh- und Radwegs möglich.

Kriterium Parken

Entlang des Straßenraums befinden sich keine Längsparkplätze oder solche die den unmittelbar Radverkehr durch Parken, Halten oder Ein- und Ausfahren in zweiter Reihe gefährden könnten. Es ist nicht von Gefährdungspotenzial, durch „Parken in der zweiten Reihe“, für den Radverkehr auszugehen.

Kriterium Knotenpunkte Und Grundstückszufahrten

Auf der Nordseite der Alfred-Drexel-Straße münden zwei private Grundstückszufahrten in den Straßenraum. Aufgrund des geplanten Ausbaus des Park & Ride Parkplatzes, der Buswendeschleife und der Taxistellplätze am Bahnhofsgebäude sind mindestens fünf Einmündungen an der südlichen Straßenseite anzunehmen. Eine weitere potenzielle Gefahrenstelle ist der Kreuzungspunkt Alfred-Drexel-Straße/Wörishofer Straße mit der Überquerung des bestehenden Radweges von Norden nach Süden. Die hohe Anzahl an Einmündungen sowie der Kreuzungsbereich der Alfred-Drexel-Straße und der Wörishofer Straße sprechen gegen eine Radwegeführung auf der südlichen Straßenseite. Jedoch können die Ein- und Ausfahrten des geplanten Park und Ride-Parkplatzes und der Buswendeschleife sowie Überquerungen und Kreuzungsbereiche mit Hilfe von Radfahrerfurten deutlich markiert werden. Die Furt dient der Verkehrsführung, führt den Radverkehr über Kreuzungspunkte und weist die anderen Verkehrsteilnehmer darauf hin, dass mit Radfahrern zu rechnen ist.

Kriterium Längsneigung

Die Längsneigung der Alfred-Drexel-Straße ist aufgrund der sich mit Steigung und Gefälle verändernden Fahrweise des Radverkehrs zu ermitteln. Im Kurvenbereich der Alfred-Drexel-Straße vor dem Kreuzungsbereich der Wörishofer Straße liegt die Steigung/das Gefälle bei weniger als 6%, am südlichen Fahrbahnrand jedoch bei überwie-

gend mehr als 3%. Das Gefälle und der Kurvenbereich im südlichen Straßenraum können erhöhte Geschwindigkeiten im Radverkehr fördern. Die Steigung im Kurvenbereich des nördlichen Straßenraums kann eine unsichere Fahrweise auslösen. Der Kreuzungsbereich Alfred-Drexel-Straße und Wörishofer Straße stellt einen zusätzlichen Konfliktbereich zwischen motorisiertem Verkehr und kreuzendem Radverkehr dar. Das Konfliktpotenzial durch das Gefälle, die Steigung und den Kreuzungspunkt können durch die vorhandene Querungshilfe sowie breitere Radfahrwege entzerrt werden.

Dem Markt Türkheim ist es ein besonderes Anliegen, den neu umgestalteten Bahnhof besser an den Innenstadtbereich von Türkheim anzuschließen und dadurch die Attraktivität für Pendler zu erhöhen.

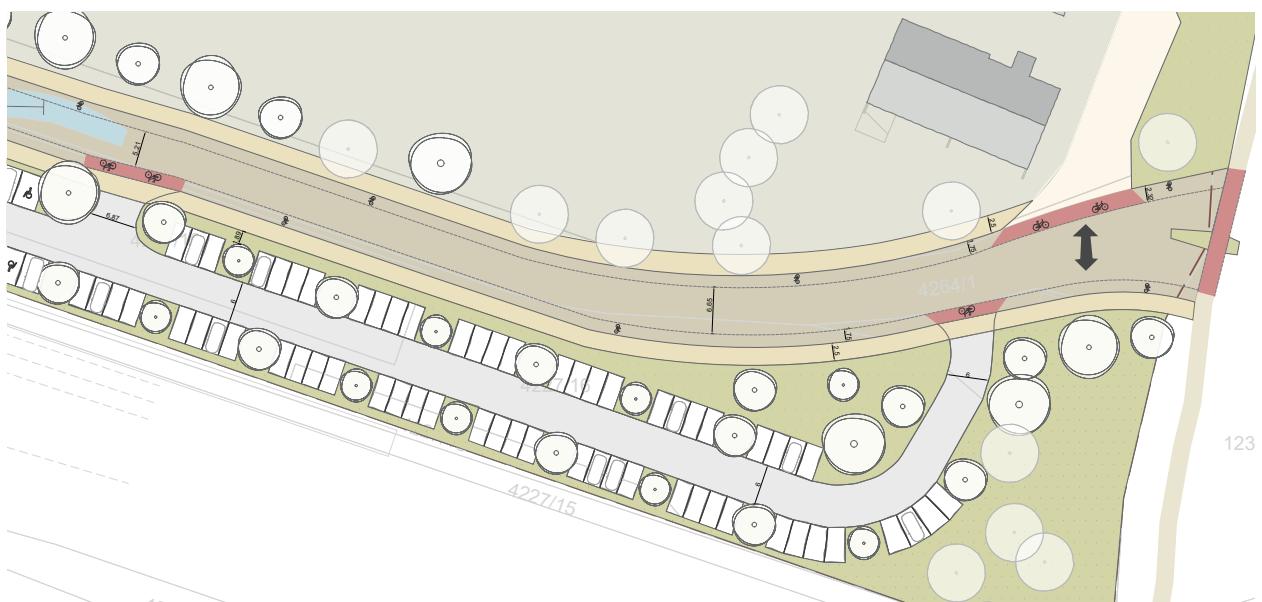
Vom neuen Mobilitätszentrum soll daher eine direkte Verbindung zum östlich verlaufenden, bestehenden Radweg geschaffen werden. Dem Anliegen der Marktgemeinde Türkheim, die Radverbindung bis zum Bahnhof zu stärken und gezielt zu planen, kann nach abwägung der zuvor aufgeführten Kriterien nachgegangen werden.

Das Entwicklungskonzept für das Bahnhofsumfeld Türkheim zeigt eine 2-seitige Radwegeführung mit beidseitigem Schutzstreifen (Gehweg im Norden Bestand):

2,50 m (Gehweg) - 1,75 m (Schutzstreifen) – mind. 4,50 m (2,50 m + 2,50 m Fahrbahn) - 1,75m (Schutzstreifen)- 2,50m (Gehweg) = 11,0 m

An Einmündungen und Kreuzungsbereichen werden Radfahrerfurten farblich hervorgehoben, um Radfahrern Vorrang und Durchfahrt zu gewähren. Übergänge werden durch Markierungen für Fußgänger und Radfahrer ermöglicht.

Überdachte Radstellplätze, Radboxen und Radanhänger bieten eine Auswahl an Möglichkeiten, Räder auch über Nacht oder das Wochenende sicher am Bahnhof abzustellen.



Karte 12: Konzept Ost Fahrradwege und Park und Ride-Anlage (LARS consult)

5.5 Kosten- und Finanzierungsübersicht

Aufbauend auf den Zielen der zuvor definierten Handlungsfelder, lassen sich konkrete Maßnahmen für die zukünftige Entwicklung des Bahnhofsumfelds Türkheim ableiten. Sie dienen als Handlungsempfehlungen für eine zukunftsfähige und nachhaltige Entwicklung des Untersuchungsbereites.

Die Darstellung und Priorisierung der städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen als Kosten- und Finanzierungsübersicht gemäß § 149 BauGB bildet den Sanierungsrahmen.

Ziel der nachstehenden Tabelle ist es, die einzelnen Handlungsfelder und Maßnahmen zu konkretisieren, sowie Umsetzungs- und Finanzierungsmöglichkeiten aufzuzeigen.

Die Attraktivierung des Bahnhofsplatzes und des näheren Umfeldes ist als langfristiger Prozess zu sehen, bei dem Maßnahmen zeitlich, personell und finanziell eingeordnet und kalkuliert werden.

Einzelmaßnahmen im Handlungsfeld Verkehr und Mobilität

Maßnahme	Träger
Umbau der Alfred-Drexel-Straße mit Schaffung beidseitiger Geh- und Radwege bis zur Einmündung Wörishofer Straße	Markt Türkheim
Bau einer barrierefreien Buswendeschleife (bereits realisiert)	Markt Türkheim, Landkreis Unterallgäu
Realisierung eines Park und Ride-Platzes östlich der Buswendeschleife	Markt Türkheim
Schaffung von Kurzzeitparkplätzen und Taxiständen im unmittelbaren Bahnhofsumfeld	Markt Türkheim
Realisierung einer Fahrradabstellanlage mit Fahrradparkern und Fahrradboxen	Markt Türkheim
Schaffung von 5 E-Ladestationen für PKW	Energieversorger
Schaffung von 4 E-Ladestationen für Fahrräder	Energieversorger
Digitale Fahrgastinformation und dynamische Vernetzung der Verkehrsarten (Bus und Bahn)	Markt Türkheim Landkreis Unterallgäu

Die konkreten Projekte werden in kurzfristig, mittelfristig und langfristig durchführbare Maßnahmen eingeteilt.

Kurzfristige Maßnahmen definieren sich hierbei durch Handlungen, die zeitnah umgesetzt werden, um gesetzte Ziele zu erreichen. Sie werden auch als Impulsmaßnahmen bezeichnet, die sofort nach Festlegung des Sanierungsgebiets umgesetzt werden können.

Die kurzfristigen Maßnahmen sind auf einem Planungs- und Umsetzungshorizont von bis zu fünf Jahren angesetzt.

Die mittelfristigen Maßnahmen sollten in einem Zeitraum von fünf bis zehn Jahren umgesetzt werden. Als langfristige Maßnahmen werden Projekte bezeichnet, die eine Entwicklungsperspektive von zehn bis 15 Jahren haben.

überschlägige Kosten	mögliche Fördergeber	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
950.000 €	BayGVFG, BayFAG, Städtebauförderung			
bereits realisiert	ÖPNV-Förderung			
350.000 €	ÖPNV-Förderung			
25.000 €	BayGVFG, BayFAG, Städtebauförderung			
350.000 €	Deutsche Bahn ÖPNV-Förderung			
50.000 €	Förderung BMWK Ladeinfrastruktur			
10.000 €	Förderung BMWK Ladeinfrastruktur			
20.000 €	ÖPNV-Förderung			

Einzelmaßnahmen im Handlungsfeld Bau- und Raumstruktur

Maßnahme	Träger
Grunderwerb Bahnhofsgebäude mit Nebengebäude von der Deutschen Bahn (Alfred-Drexel-Straße 7) Voraussetzung: Verkaufsbereitschaft der Bahn	Markt Türkheim
Machbarkeitsuntersuchung zur baulichen Sanierung des Bahnhofsgebäudes und Sanierungsfähigkeit des Nebengebäudes (Alfred-Drexel-Straße 7)	Markt Türkheim
Bauliche Sanierung des Bahnhofsgebäudes, Schaffung öffentliches WC und beheizter Warteraum (Alfred-Drexel-Straße 7)	Markt Türkheim
Möglicher Grunderwerb Gasthof „Eisenbahn“ mit zugehörigen landwirtschaftlichen Flächen (Alfred-Drexel-Straße 2)	Markt Türkheim
Machbarkeitsuntersuchung zur baulichen Sanierung des ehemaligen Gasthofs „Eisenbahn“ mit Stadel (Alfred-Drexel-Straße 2)	Markt Türkheim
Bauliche Sanierung und Umnutzung ehem. Gasthof „Eisenbahn“ auf Grundlage der Ergebnisse des Nutzungskonzepts	Markt Türkheim ggf. Privateigentümer
Bauliche Aufwertung Gasthof „Blitzschwab“ auf Grundlage der Ergebnisse des Nutzungskonzepts	Privateigentümer
Schaffung eines zentralen, multifunktional und barrierefrei nutzbaren Platzbereichs im Bereich Bahnhof und Gasthaus „Blitzschwab“ unter Integration der Alfred-Drexel-Straße mit barrierefreier Anbindung an den Bahnsteig	Markt Türkheim
Schaffung einer ansprechenden Eingangssituation an der Einmündung der Alfred-Drexel-Straße in die Wörishofer Straße	Markt Türkheim
Ausstattung des Bahnhofsumfelds mit Stadtmobiliar (Bänke, Abfalleimer etc.)	Markt Türkheim
Erneuerung der Straßenbeleuchtung im Bahnhofsumfeld mit stadtgestalterisch hochwertigen Leuchtstelen	Markt Türkheim
Energetische Sanierung privater Wohngebäude, Etablierung von Solaranlagen	Privateigentümer
Neuordnung privater Einfahrten und Vorbereiche, Verringerung der Versiegelung, wasserdurchlässige Beläge	Privateigentümer
Einfriedungen ortsbildverträglich gestalten (keine Thujenhecken, Mauern, etc.)	Privateigentümer

überschlägige Kosten	mögliche Fördergeber	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
Wertermittlung erforderlich	Städtebauförderung			
25.000 €	Städtebauförderung			
1.500.000 €	Städtebauförderung			
Wertermittlung erforderlich	Städtebauförderung			
25.000 €	Städtebauförderung			
1.000.000 €	Städtebauförderung			
200.000 €	Städtebauförderung			
730.000 €	Städtebauförderung			
100.000 €	BayGVFG, BayFAG, Städtebauförderung			
10.000 €	Städtebauförderung			
50.000 €	Städtebauförderung			
	BEG-Förderung			
50.000 €	Städtebauförderung			
10.000 €	Städtebauförderung			

Einzelmaßnahmen im Handlungsfeld Nutzung und Funktion

Maßnahme	Träger
Erstellung eines Nutzungskonzepts Bahnhofsgebäude zur Etablierung von kleinteiligem Einzelhandel (Bäcker, Kiosk, Café) zur Versorgung von Reisenden, Pendlern und Anwohnern erarbeiten	Markt Türkheim
Erstellung eines Nutzungskonzepts für den Gasthof „Blitzschwab“ Neuaufstellung Gastronomie, Inwertsetzung Biergarten, evtl. Beherbergung	Privateigentümer
Erstellung eines Nutzungskonzepts für den ehemaligen Gasthof „Eisenbahn“ Beherbergung, Tagungshaus, Jugendherberge, Nachverdichtung etc.	Privateigentümer Markt Türkheim

Einzelmaßnahmen im Handlungsfeld Grün und Freiraum (mit Klima und Energie)

Maßnahme	Träger
Bestandsaufnahme ortsbildprägender Einzelbäume, Straßenbegleitgrün (Lage, Alter, Art, Zustand), laufende Pflegearbeiten, Kosten, Verkehrssicherheit	Markt Türkheim
Ersatzpflanzung bei Baumfällung	Markt Türkheim
Erarbeiten artenspezifischer und gezielter Pflege- und Unterhaltungskonzepte	Markt Türkheim
Inwertsetzung der bestehenden Grünstrukturen am Bahnhof, Schaffung von hochwertigen Grünstrukturen in Verbindung mit der Neugestaltung der Beläge	Markt Türkheim
Inwertsetzung des Biergartens am Gasthof Blitzschwab	Privateigentümer
Begrünung des Park und Ride-Platzes	Markt Türkheim
Schaffung von Begleitgrün entlang der Bahn als Sicht- und Lärmschutz	Markt Türkheim, Deutsche Bahn
Begrünung Trafostation	Markt Türkheim LEW

überschlägige Kosten	mögliche Fördergeber	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
25.000 €	Städtebauförderung			
10.000 €	Städtebauförderung			
25.000 €	Städtebauförderung			

überschlägige Kosten	mögliche Fördergeber	kurzfristig	mittelfristig	langfristig
5.000 €	Städtebauförderung			
2.000 €	Städtebauförderung			
5.000 €	Städtebauförderung			
15.000 €	Städtebauförderung			
20.000 €	Städtebauförderung			
15.000 €	Städtebauförderung			
10.000 €	Deutsche Bahn			
2.000 €	Städtebauförderung			



6 | HINWEISE ZUM VERFAHREN

6.1 Notwendigkeit der Sanierung

Städtebauliche Mängel

Um ein Sanierungsgebiet ausweisen zu können, muss das Gebiet laut Baugesetzbuch grundsätzlich städtebauliche Missstände aufweisen. Die Bestandsaufnahme mit städtebaulicher Analyse und Bewertung haben gezeigt, dass innerhalb des Untersuchungsgebietes städtebauliche Missstände vorliegen. Es handelt sich hierbei um Mängel an privater und öffentlicher Bausubstanz sowie gestalterische und funktionale Defizite im öffentlichen Raum.

Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen

Im vorgeschlagenen Sanierungsgebiet sind folgende städtebauliche Sanierungsmaßnahmen vonnöten:

- Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur (ruhender und fließender Verkehr)
- Energetische und gestalterische Sanierung der Gebäude (Schwerpunkt Bahnhofsbau)
- Umgestaltung und Aktivierung des Bahnhofsareals (Visitenkarte für Markt Türkheim)
- Gestaltung öffentlicher Räume nach heutigen Anforderungen

Die Grundlage hierfür bildet der § 136 BauGB - Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen.

6.2 Wahl des Sanierungsverfahrens

Grundsätzlich stehen der Marktgemeinde Türkheim zwei verschiedene Verfahren für die Ausweisung eines Sanierungsgebietes zur Verfügung: das vereinfachte Verfahren und das umfassende Verfahren.

Gemäß § 142 (4) Satz 1 BauGB ist die Anwendung der §§ 152-156a BauGB (Ausgleichsbeiträge) auszuschließen, falls sie für die Durchführung der Sanierung nicht erforderlich sind und die Durchführung hierdurch voraussichtlich nicht erschwert wird.

Dies entspricht dem vereinfachten Verfahren. In diesem Fall kann die Gemeinde entscheiden, auch von den Vorschriften des § 144 BauGB (Genehmigungspflicht) keinen Gebrauch zu machen.

Die Vorbereitenden Untersuchungen gem. § 141 BauGB ergaben für das Untersuchungsgebiet folgende Ergebnisse:

- Bodenwertsteigerungen aufgrund der ange strebten Sanierungsmaßnahmen im öffentlichen Raum sind nicht zu erwarten.
- Der überwiegende Teil der städtebaulichen Maßnahmen ist ohne zusätzliche Grundstücksankäufe privater Eigentümer durch die Marktgemeinde umsetzbar (Grunderwerb oder Nutzungsvereinbarung von/mit Bahn muss erfolgen).
- Bei der erhaltenden Erneuerung bleibt die Gebiets- und Bewohnerstruktur im Wesentlichen erhalten.

6.3 Empfehlung zur Verfahrensart

Entsprechend der beschriebenen Ergebnisse sollte das vereinfachte Verfahren gem. § 142 (4) Satz 1 BauGB gewählt werden. Daraus ergeben sich folgende Konsequenzen für die Marktgemeinde Türkheim:

Nach § 24 (1) Nr. 3 BauGB steht der Gemeinde bei allen Grundstückstransaktionen im Sanierungsgebiet ein Vorkaufsrecht zu.

In der Sanierungssatzung muss die Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorgaben nach §§ 152-156a ausgeschlossen werden. Damit können keine Ausgleichsbeträge der Eigentümer für sanierungsbedingte Bodenwertsteigerungen erhoben werden.

Grundsätzlich kann die Gemeinde Erschließungsbeiträge für Maßnahmen im öffentlichen Raum erheben. Straßenausbaubebiträge werden jedoch seit dem 1.1.2018 nicht mehr erhoben.

Die Sanierungsziele sollten gem. § 142 (3) BauGB innerhalb von 15 Jahren umgesetzt werden. Die Sanierungssatzung ist dementsprechend zeitlich zu befristen. Nach Ablauf dieser Zeit sollte geprüft werden, ob die Sanierung als abgeschlossen erachtet werden kann.

Die Aufstellung eines Sozialplans (nach § 180 BauGB) ist nicht notwendig. Mietsteigerungen im Gebiet sind zwar bedingt, aber nicht unverhältnismäßig zu erwarten. Zudem können diese nur entsprechend rechtlicher Rahmenbedingungen vorgenommen werden.

6.4 Rechtsfolgen eines Sanierungsgebiets

Allgemeines Vorkaufsrecht

In einem förmlich festgelegten Sanierungsgebiet steht der Kommune ein allgemeines Vorkaufsrecht zu (§ 24 BauGB). Dieses Recht besteht im vereinfachten sowie im umfassenden Sanierungsverfahren. Durch dieses Vorkaufsrecht soll es der Gemeinde ermöglicht werden, die Ortsentwicklung steuern zu können. Bei der Ausübung des Vorkaufsrecht muss immer der Verwendungsgrund zum Kauf des Grundstücks angegeben werden.

Genehmigungspflicht

Die Genehmigungspflicht (§ 144 BauGB) bezieht sich auf alle Vorhaben, insbesondere auch auf solche, die nach geltendem Baurecht generell zulässig wären, liegen Sie nicht im Sanierungsgebiet. Ob eine Genehmigung erteilt wird, liegt dabei im Ermessensspielraum der Gemeinde. Es wird empfohlen, auch die Anwendung des § 144 BauGB auszuschließen, da die Sanierungsziele auch ohne eine Genehmigungspflicht erreichbar sind.

Steuerliche Abschreibung nach § 7h EStG

Für Gebäude in einem förmlich festgelegten Sanierungsgebiet können getätigte Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen in den ersten sieben Jahren mit bis zu 9 % und in den folgenden vier Jahren mit bis zu 7 % steuerlich geltend gemacht werden (§7h EStG). Allerdings ist es hierbei wichtig, dass ausschließlich die Modernisierung und nicht der Neubau oder Wiederaufbau geltend gemacht werden können.

6.5 Abgrenzung Sanierungsgebiet

Das Sanierungsgebiet wird so begrenzt, dass sich die städtebauliche Sanierung als Gesamtmaßnahme gem. § 142 Abs. 1 S. 2 BauGB zweckmäßig durchführen lässt. Für Erwägungen der Marktgemeinde zur Zweckmäßigkeit geben die in der Planung festgelegten Ziele und Maßnahmen, die Organisation der Sanierungs durchführung und die langfristige Bereitstellung von Förderungsmitteln notwendige Grundlagen.

Die vorliegenden Untersuchungen zum Bahnhofsumfeld Türkheim bestätigen die Sanierungsbedürftigkeit des Untersuchungsgebiets. Es liegen insgesamt städtebauliche Missstände vor, die im Rahmen eines Sanierungsverfahrens zügig durchgeführt werden können und im öffentlichen Interesse liegen.

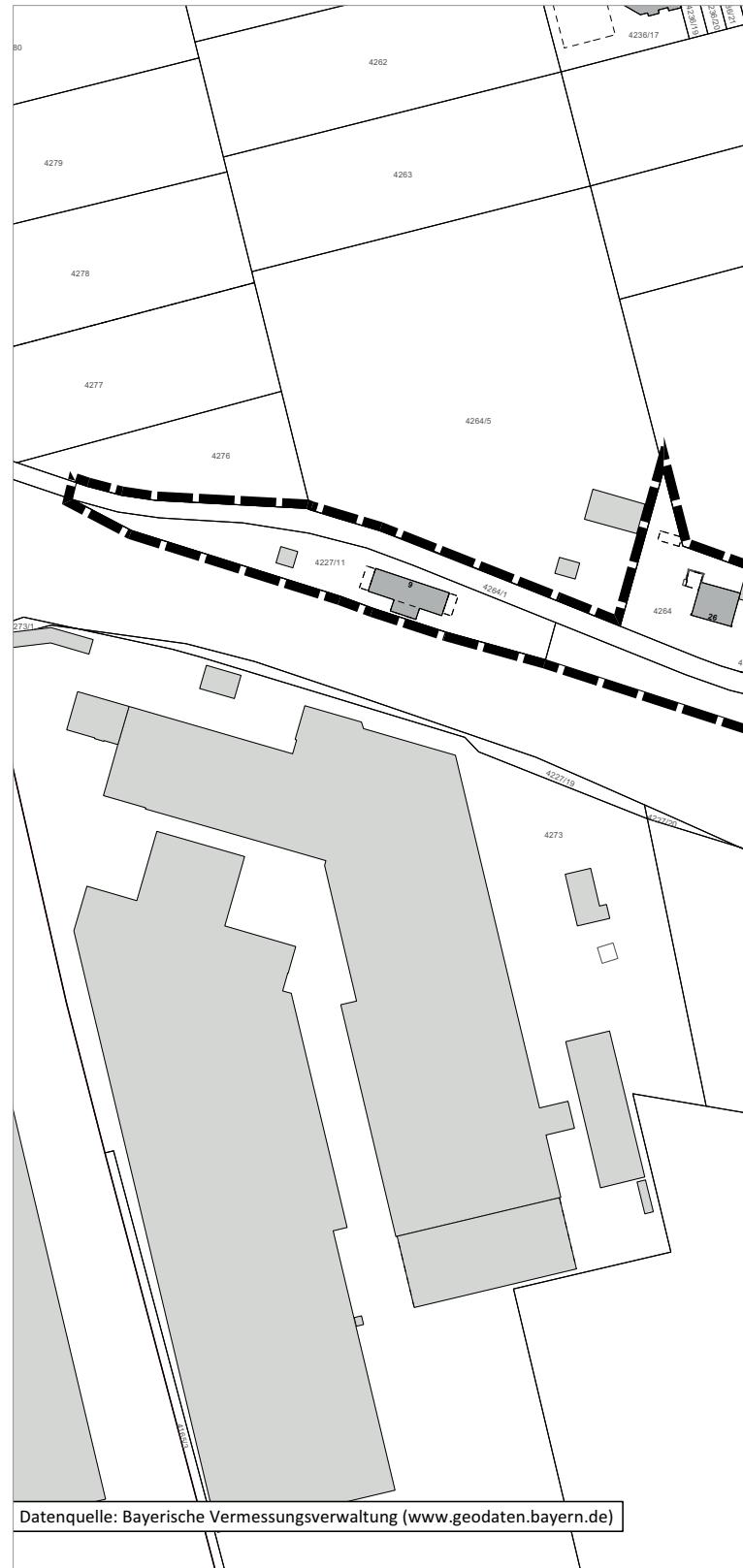
Die vorgeschlagene Abgrenzung für das Stadterneuerungsgebiet umfasst mit 4,16 ha die wesentlichen Teile des Bahnhofsumfeldes Türkheim.

Hierzu gehören die Alfred-Drexel-Straße im Umgriff bis zur Einmündung in die Wörishofer Straße sowie nördlich und südlich davon liegenden Grundstücke.

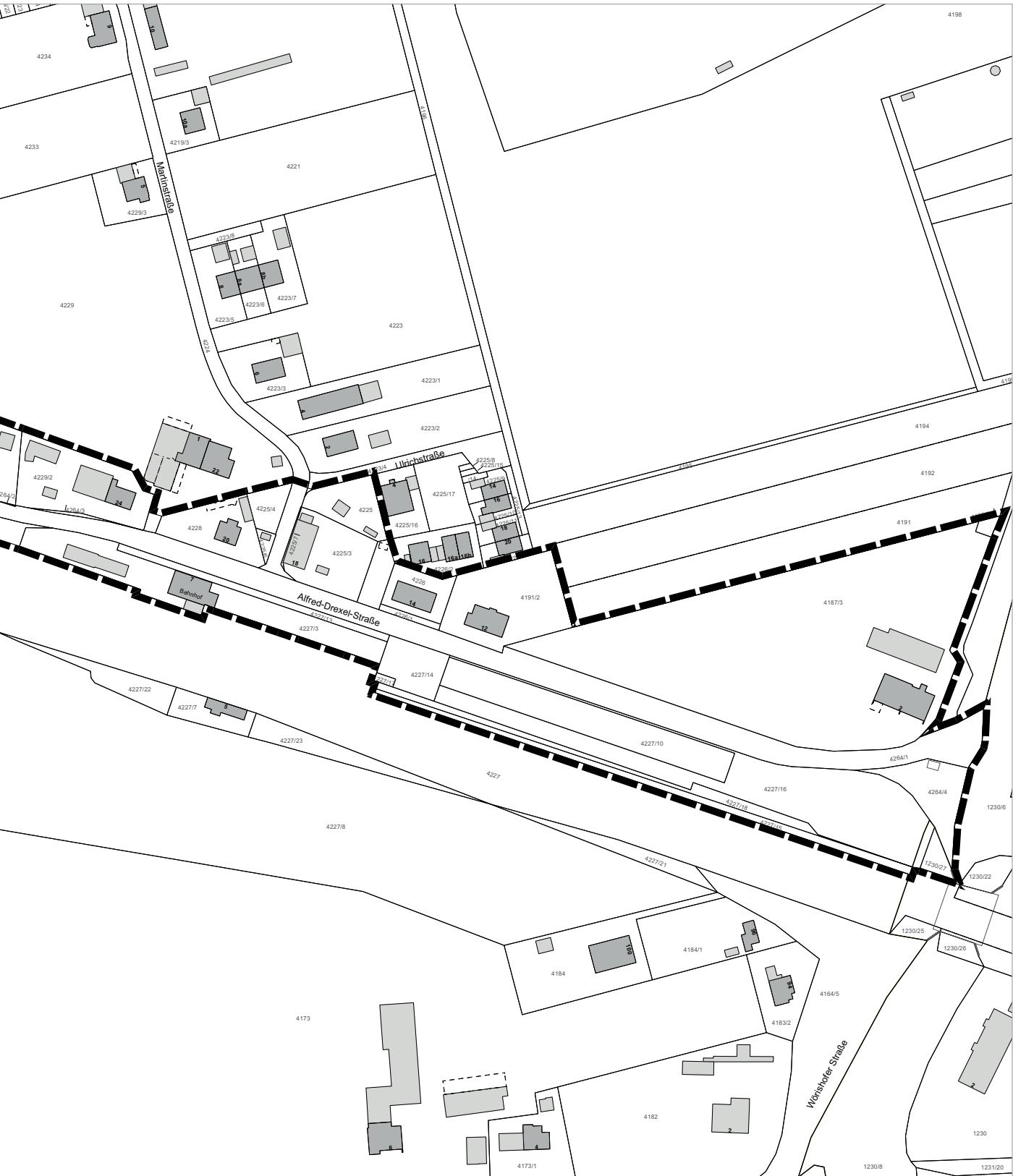
Südlich der Alfred-Drexel-Straße beinhaltet das vorgeschlagene Sanierungsgebiet das Grundstück Alfred-Drexel-Straße 9, den Bahnhof mit Nebengebäude (Alfred-Drexel-Straße 7) sowie die anschließenden Frei-/Brachflächen bis zur östlichen Grenze des Umgriffs.

Auf der nördlichen Seite der Alfred-Drexel-Straße sollen die direkt an den Straßenraum angrenzenden Grundstücke Alfred-Drexel-Straße 12, 14, 18, 20, 24 und 26 in das Sanierungsgebiet aufgenommen werden. Bis auf das Gebäude Nr. 18 (Gasthof „Blitzschwab“ handelt es sich um Wohngebäude.

Die genaue Abgrenzung des 4,16 ha großen Sanierungsgebietes ist im nebenstehendem Plan dargestellt. Die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes erfolgt als städtebauliche Satzung.



Karte 13: Vorschlag Sanierungsgebiet „Türkheim Bahnhof“ (LARS consult)





Kein
Winterdienst

7 | ANHANG

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb.01: neue Rampe Bahnhof Türkheim	15
Abb.02: neue Buswendeschleife, Blick nach Westen	15
Abb.03: neue Unterführung Bahnhof Türkheim	15
Abb.04: neue Buswendeschleife, Blick nach Osten	15
Abb.05: neue Rampe zu den Bahnsteigen	16
Abb.06: Buswendeschleife mit Bahnhof	16
Abb.07: Bahnhof Türkheim, Ausschnitt Luftbild von Süden, 1945	20
Abb.08: Bahnhof Türkheim, Ausschnitt Luftbild von Südosten, 1995	20
Abb.09: Bahnhof Türkheim von Südosten. April 1959	21
Abb.10: Bahnhof Türkheim von Südosten, August 1988	21
Abb.11: Bahnhof Türkheim von Osten, Mai 1988	21
Abb.12: Bahnhofsgebäude heute	21
Abb.13: Gasthof „Blitzschwab“ mit Biergarten	22
Abb.14: sanierungsbedürftiger Bahnhof	24
Abb.15: ehemaliges Gasthaus „Eisenbahn“	25
Abb.16: Putzschäden Stadel Alfred-Drexel-Straße 24	25
Abb.17: Bahnhofsgebäude	30
Abb.18: Gasthof Blitzschwab	30
Abb.19: Mehrfamilienhäuser an der Alfred-Drexel-Straße	30
Abb.20: historischer Stadel	30
Abb.21: Gasthaus Eisenbahn	30
Abb.22: Stadel bei Gasthaus Eisenbahn	30
Abb.23: sanierungsbedürftiges Bahnhofsgebäude	31
Abb.24: leerstehendes Nebengebäude Bahn	31
Abb.25: baufällige Garage	31
Abb.26: untypische Farbgebung Gasthof „Blitzschwab“	31
Abb.27: ungenutzter Biergarten Gasthoff „Blitzschwab“	31
Abb.28: Sichtbeton-Gartenmauer	31
Abb.29: Brachfläche zwischen Bahn und Alfred-Drexel-Straße	32
Abb.30: Unbefestigter Innenbereich Buswendeschleife	32
Abb.31: ungestaltetes Umfeld des Bahnhofs	33
Abb.32: Biergarten Gasthof Blitzschwab	33
Abb.33: Betonmauer als Abgrenzung zum Straßenraum	33

Abb.34: Positivbeispiel Öffnung privater Vorbereich	33
Abb.35: Baumgruppe östlich Bahnhof	33
Abb.36: Rosskastanien Biergarten Gasthof „Blitzschwab“	33
Abb.37: Fassadenbegrünung historischer Stadel	33
Abb.38: neue Bussumfahrung und neuer Bahnsteig	38
Abb.39: barrierefreie Bushaltestelle	38
Abb.40: Busfahrpläne	38
Abb.41: provisorischer Park und Ride-Platz	38
Abb.42: Straßenraum Alfred-Drexel-Straße	48
Abb.43: ungeordnetes Parken am Bahnhof	48
Abb.44: ungestaltete Freiflächen am Bahnhof	48
Abb.45: nicht strukturierte Wegeverbindungen	48
Abb.46: sanierungsbedürftiges Bahnhofsgebäude	49
Abb.47: leerstehendes Nebengebäude Bahn	49
Abb.48: leerstehendes Gasthaus „Eisenbahn“	49
Abb.49: Gasthof „Blitzschwab“	49
Abb 50: Ablaufschema Konzepterstellung	52

PLANVERZEICHNIS

Karte 01: Untersuchungsgebiet „Bahnhofsumfeld Türkheim“ (LARS consult)	12
Übersichtslageplan Landkreis Unterallgäu (Wikipedia)	13
Topografische Karte Markt Türkheim (BayernAtlas)	13
Bebauungsplan „Türkheim Bahnhof“ 1987	14
Pläne aus Machbarkeitsstudie Bahnhofsumfeld (Schegk)	16
Planung Fahrradabstellboxen (MOD Plan)	17
Eingabeplanung temporäre Container-Flüchtlingsunterkunft (LKR Unterallgäu)	18
Siedlungsbereich Markt Türkheim um 1900 (BayernAtlas)	21
Siedlungsbereich Markt Türkheim heute (BayernAtlas)	21
Karte 02: Eigentumsverhältnisse (LARS consult)	22
Karte 03: Gebäudezustand (LARS consult)	24
Karte 04: Gebäudenutzungen und Flächentypologien (LARS consult)	26
Karte 05: Ortsbild - Eigenschaften, Straßenräume und Plätze (LARS consult)	28
Karte 06: Klimaresilienz (LARS consult)	34
Karte 07: Mobilität Typologie und Defizite (LARS consult)	36
Umgebungslärmkartierung Bahn, Abend-Nacht-Lärmindex	39
Umgebungslärmkartierung Bahn, Nacht-Lärmindex	39
Lärmkataster Hauptverkerhsstraße	39
Potential Solarthermie (Solarpotentialkataster Landkreis Unterallgäu)	40
Potential Photovoltaik (Solarpotentialkataster Landkreis Unterallgäu)	40
Karte 08: SWOT Stärken und Potentiale (LARS consult)	45
Karte 09: SWOT Schwächen und Risiken (LARS consult)	47
Karte 10: Konzept Übersichtslageplan (LARS consult)	58
Karte 11: Konzept West Ausschnitt Bahnhofsumfeld (LARS consult)	60
Karte 12: Konzept Ost Fahrradwege und Park und Ride-Anlage (LARS consult)	63
Karte 13: Vorschlag Sanierungsgebiet „Türkheim Bahnhof“ (LARS consult)	74

QUELLENNACHWEIS

BayernAtlas des Bayerischen Landesamts für Digitalisierung, Breitband und Vermessung:

- Luftbild auf Seite 11
- Topografische Karte auf Seite 13
- Karten historische Ortsentwicklung auf Seite 21
- Digitale Flurkarte als Plangrundlage in den Themenkarten

Machbarkeitsstudie Bahnhofsumfeld Schegk Landschaftsarchitekten

- Planauszüge auf Seite 16

Planung Buswendeschleife und Fahrradabstellanlagen MOD-PLan

- Planauszüge auf Seite 17

Landkreis Unterallgäu

- Eingabeplanung temporäre Container-Flüchtlingsunterkunft auf Seite 18
- Solarpotentialkataster Potential Solarthermie auf Seite 42
- Solarpotentialkataster Potentioal Photovoltaikauf Seite 42

Wikipedia

- Übersichtslageplan Landkreis Unterallgäu auf Seite 13

Gemeinde Türkheim:

- Bebauungsplan Türkheim Bahnhof auf Seite 14
- Bild Bürgermeister Vorwort auf Seite 3
- Historische Aufnahmen Bahnhof Türkheim auf Seite 20 und 21
- Logos und Wappen

Eisenbahn-Bundesamt

- Umgebungslärmkartierung an Schienenwagen von Eisenbahnen des Bundes, Türkheim
- Umgebungslärmkartierung an Schienenwagen von Eisenbahnen des Bundes, Türkheim

UmweltAtlas Bayern (2017):

- Lärmbelastungskataster Hauptverkehrsstraßen (LDEN).

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV, Arbeitsgruppe „Straßenentwurf“ (2010):
Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA

Alle übrigen Titel- und Kapitelbilder, Fotos, Grafiken und Pläne erstellt durch LARS consult

