Gemeinde

Schondorf am Ammersee

Städtebaulich-verkehrsplanerische Feinuntersuchungen nach Baugesetzbuch

Auftrag | Aufgabe

Ziele des Gemeinderats | Bürgerbeteiligung

Verkehrskonzept für die Staatsstraße St2055

Detailplanungen

Bestandsaufnahmen und Analysen

Beschlüsse des Gemeinderats

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange

Bahnübergang an der Uttinger Straße

Inhalt

Vorwort des Ersten Bürgermeisters 5

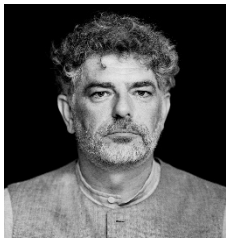
Einführung | Aufgabe | Auftrag | Aufbau und Ablauf 6
Erfahrungen und Empfehlungen
für die Städtebaulich-verkehrsplanerische Feinuntersuchungen 12
Grundsätze 13

Städtebauliche Fragen und verkehrsplanerische Ziele 14

Aufgabe
Äußerungen der Nutzer 20
Funktionen - Der motorisierte Verkehr 21
Öffentliches Parken | privates Parken
Fußgänger
Fahrradfahrer
Motorradfahrer
LKW-Verkehr
Gestaltungselemente im öffentlichen Raum 23
Brennpunkte im öffentlichen Raum
Raumbildender Baumbestand
Private Gärten

Nutzungen im Ort 31
Öffentliche Dienstleistungen
Private Dienstleistungen
Einzelhandel
Kunst | Kultur | Tourismus | gesellschaftliches Leben
Gastronomie
Gewerbe
Wohnen an der Staatstraße

Vorwort des Ersten Bürgermeisters



Schondorf ist eine beliebte Gemeinde am Westufer des Ammersee. Mit seiner reizvollen Landschaft, dem See und seiner Nähe zur Landeshauptstadt München ist unser Ort in der Region gesucht. Wegen seiner guten Lebensbedingungen ist er zudem außerordentlich behaglich. Deshalb wollen immer mehr Familien bei uns wohnen, mit uns leben oder bei uns Urlaub machen. Dies freut mich natürlich! Bei sich wandelnden Rahmenbedingungen sind wir aber mit Herausforderungen konfrontiert, die seit langem großen Einsatz bei der Gestaltung bedürfen.
Unsere Gemeinde hat jedoch nur dann eine sichere Zukunft, wenn sie sich mit eigenem Profil weiter deutlich positioniert und erfolgreich bleibt. Die Herausforderungen, die sich durch die Bevölkerungsentwicklung ergeben und sich in wandelnden Lebensstilen widerspiegeln, in den Ansprüchen an den Ort, an das Wohnen, Arbeiten und an das Umfeld sind deshalb beständig zu beobachten, rechtzeitig aufzuspüren und neu zu strukturieren.
Neben all dem Positiven hat Schondorf jedoch ein großes, noch ungelöstes Problem, das uns alle stark beschäftigt und dessen Lösung ständig drängender wird. Ich spreche vom Individualverkehr, der tagtäglich durch unseren Ort rollt und der seit über drei Jahrzehnten zusehends intensiver wird. Weil wir dieses Problem aber nicht alleine lösen können , braucht unsere Gemeinde Hilfe von außen.
Ich spreche von enormen Belastungen, Gefahren und Umweltschäden, die aktuell von der Staatsstraße ausgehen. Sie haben Dimensionen erreicht, die für Bewohnerinnen und Bewohner unerträglich geworden sind. Menschen können sich im Ortskern kaum noch ohne Gefahren aufhalten, weil der öffentliche Raum weitgehend dem motorisierten Verkehr zur Verfügung steht. Dem Kraftverkehr scheint sich auch heute noch alles unterordnen zu müssen. Weil täglich mehr als 15.000 Fahrzeuge den Ortskern passieren, sind Kinder, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule wollen oder Ortsansässige, die einkaufen, ins Rathaus, zum Arzt oder ins Gasthaus gehen, beständig Gefahren ausgesetzt: 11 bis 15 Lkw´s, Lieferfahrzeuge oder private Fahrzeuge sind das in der Minute!
Bei allem Verständnis für die Bedürfnisse der Kraftfahrer: Der aktuelle Zustand muss verändert werden, um wieder ausgewogenere Raumangebote für alle Verkehrsteilnehmer zu schaffen. Daran arbeiten wir!
Schondorf sieht erstmals große Chancen, mit Hilfe der Städtebauförderung in den kommenden Jahren die Belastungen durch den Individualverkehr zu reduzieren und damit deutlich erträglicher zu machen.
Die dafür notwendigen Beschlüsse sind auf den Weg gebracht. Um noch größere Störungen im Gefüge zu vermeiden und um die Lebensbedingungen in Schondorf zu verbessern, wurde unser Ort auf Vorschlag der Regierung von Oberbayern vom Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr in das Städtebauförderungsprogramm aufgenommen. Ein besonderer Dank dafür gilt den Verantwortlichen, allen voran Herrn Prof. Christian Schiebel und Herrn Andreas Seidler.
Alle Beteiligten, der Gemeinderat, die Arbeitskreise und die Gutachter wirkten bisher intensiv und mit großem Einsatz am Aufwertungsprozess mit. Das vorliegende Gutachten macht nützliche Hinweise, in welche Richtung sich der Aufwertungsprozess bewegen soll. Viele räumliche Vorschläge liegen vor, viele Anregungen sind formuliert, mit denen der Fahrplan für eine Verkehrsberuhigung umgesetzt werden, glücken soll.
Bei diesem komplexen Weg haben uns das Büro für Städtebau und Freiraumplanung München sowie weitere Fachplaner steuernd begleitet. Die städtebaulich- verkehrlichen Feinuntersuchungen sind somit behilflich, die anstehenden sozioökologischen und räumlichen Fragen für unser Dorf zu beantworten.
Schondorf benötigt aber auch aktiv assistierende Unterstützung von den Genehmigungsbehörden: vom Straßenbauamt Weilheim ebenso wie vom Landratsamt Landsberg am Lech.
Ich wünsche mir, dass unser Konzept auch Chancen bei den privaten Akteuren hat, die entlang der Staatsstraße wohnen und arbeiten. Sie sind selbstverständlich in den Umbauprozess einzubinden. Die aktive Mitarbeit der Bürgerinnen und Bürger ist ein wichtiger Baustein in diesem Gefüge. Mit Weitblick und Verantwortung gilt es, alle Möglichkeiten des Umbauprozesses positiv zu unterstützen. So sehe ich mit der Verkehrsberuhigung einer positiven Zukunft für Schondorf entgegen.

Alexander Herrmann
Erster Bürgermeister
der Gemeinde Schondorf am Ammersee

Vorwort Regierung von Oberbayern

Auch heute führen noch viele überörtliche Verbindungsstraßen durch Ortskerne und stellen aus Gründen der Sicherheit und der Lärmbelastung für die Anwohner eine große Herausforderung dar. Auch wenn bereits viele Ortsumfahrungen fertiggestellt werden konnten, kann dies aus verschiedenen Gründen nicht überall umgesetzt werden. Somit müssen Lösungen für eine ortsverträgliche Gestaltung des Umfelds dieser Straßen gefunden werden.

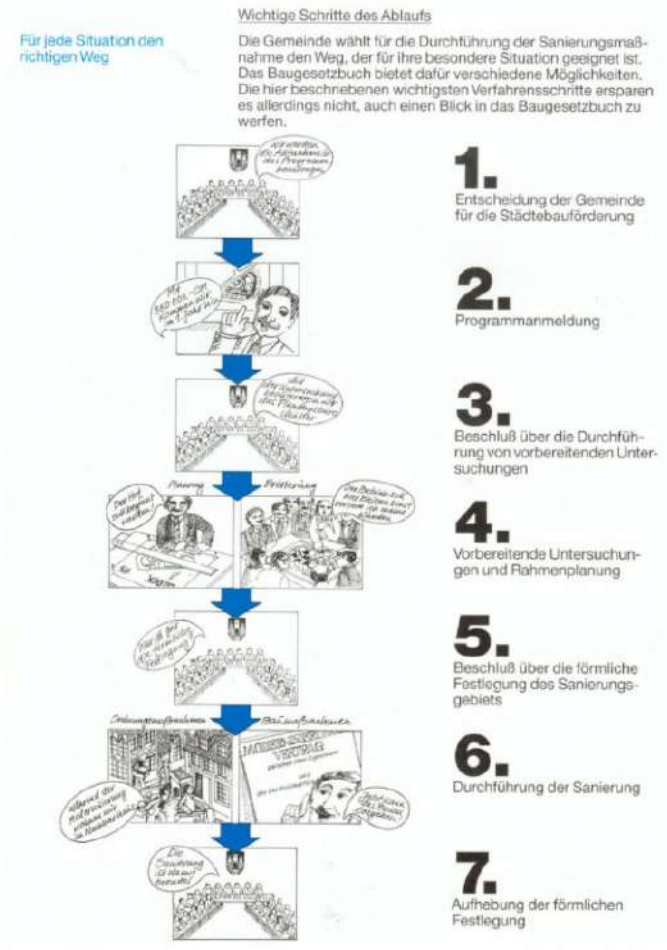
Die Gemeinde Schondorf am Ammersee begann im Jahr 2017 mit der Erstellung eines interkommunalen integrierten Ortsentwicklungskonzeptes (IKEK) und legte somit den Grundstein für die Zusammenarbeit mit der Städtebauförderung. In einem ersten Schritt wurden im IKEK städtebauliche Missstände in den Kooperationsgemeinden ermittelt und erste Lösungsansätze formuliert. Eines der analysierten Bereiche mit entsprechenden Missständen stellt die Staatstraße dar. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung zerschneidet diese den Ort und erschwert ein Queren für Fußgänger und Radfahrer. Um die Aufenthaltsqualität deutlich zu erhöhen und den Ort besser miteinander zu vernetzen, entschied sich die Gemeinde, eine Feinuntersuchung zu beauftragen. Solche Untersuchungen stellen ein geeignetes Instrument dar, um konkrete Lösungsvorschläge gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern zu erarbeiten. Dadurch ist eine gute Grundlage für die weitere Planung geschaffen.

Vorbereitenden Maßnahmen wie Feinuntersuchungen können in der Städtebauförderung in den Bund-Länder-Programmen mit einem Fördersatz von 60% unterstützt werden. Im Rahmen des Städtebauförderungsprogramms „Wachstum und nachhaltige Erneuerung“ konnte die Regierung von Oberbayern dabei finanzielle Unterstützung leisten. Programmziel ist die Schaffung lebenswerter Quartiere und Orte, welche gut für den demographischen Wandel oder die Mobilitätswende vorbereitet sind. Die Gemeinde Schondorf legt den ersten Grundstein mit der Überplanung der Umgebung der Staatsstraße. Wir freuen uns auf eine gute Zusammenarbeit.

Prof. Christian Schiebel,
Sachgebietsleiter Städtebau
Regierung von Oberbayern

EINFÜHRUNG

Der Luftkurort Schondorf am Ammersee liegt am Westufer des Ammersees. In dem Ort leben derzeit 3.969 Einwohner. Die Gemeinde ist vorwiegend ländlich geprägt. Vom 2,5 km langen Ufer des Ammersees steigt der Ort nach Westen bis auf 585 m ü. NN an. Die Gemeinde besteht aus den ehemaligen Ortsteilen Ober- und Unterschondorf, die im Jahr 1970 zu einer Gemeinde vereint wurden. Mit nur 6,5 km² ist Schondorf die flächenkleinste Gemeinde im Landkreis Landsberg. Die Kreisstadt Landsberg am Lech ist ca. 17, München rund 40 Autobahnkilometer entfernt. Mit dem ÖPNV, der Buslinie 40, ist die große Kreisstadt Landsberg am Lech zu erreichen.



Oberste Baubehörde: Die wichtigsten Planungsschritte

AUFTRAG

Nach den Zielen der Gemeinde Schondorf am Ammersee (ISEK - Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept) soll so rasch wie möglich der wichtige öffentliche Raum rund um die Staatsstraße St 2055 nachhaltig saniert und den veränderten Bedürfnissen der Gemeinde angepasst und nachhaltig aufgewertet werden. Ziel ist, den öffentlichen Raum der Durchgangsstraße zu sanieren sowie die angrenzenden Straßen und Wege funktional und gestalterisch an die veränderten Anforderungen anzupassen. Eine „richtige“, dh angemessene Gestaltung des öffentlichen Raums soll umgesetzt werden. Ein das Ortsbild prägender, unverwechselbarer kommunaler Bereich soll entstehen, umgeben von einem aufgewerteten Wohn- und Geschäftsumfeld, in das die Menschen wieder zurück wollen, sich dort wohlfühlen und sich dort wieder gerne aufhalten. Folgende Schwerpunktthemen werden betrachtet und räumlich ausgearbeitet:

Barrierefreiheit

Angedacht ist, den Ausbau der öffentlichen Räume ohne Hindernisse in der Oberfläche zu planen. Für die Staatsstraße St 2055 wird dazu ein funktionales, räumliches und gestalterisches Konzept erarbeitet. Angedacht ist, ohne Bord, ggf. nur mit einer „Homburger Kante“ gemischt nutzbare öffentliche Seitenflächen zu bauen, auf denen Lieferfahrzeuge kurzzeitig be- und entladen werden können, ohne die Fußgänger zu behindern.

Verkehrsberuhigung

Angedacht ist, für alle Menschen, die sich im Ortskern von Schondorf am Ammersee bewegen, die Anwohner, die zum Rathaus oder zum Bahnhof wollen, Kinder und Jugendliche, die in die Schule müssen, aber

auch für Kunden, Bedienstete oder Erholungssuchende, sowie für Einzelhändler, Dienstleister und die Gastronomie in der Ortsdurchfahrt Verbesserungen zu erreichen. Eine Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten des Individualverkehrs muss dringend erzielt werden.
Eine Verkehrsberuhigung wird wahrscheinlich nur durch vielerlei kräftige, räumliche Elemente erreichbar sein: Über bauliche Maßnahmen, die ausdrucksstark im öffentlichen Raum der Straße und auf öffentlichen Oberflächen stehen, mit den Straßengradienten, gebauten Engstellen und optischen Einschnürungen, durch Grün- und Freiflächenelemente sowie durch die Materialwahl und Farbe.

Aufenthaltsqualität

Ein funktional-räumliches Konzept muss die Bewegungsabläufe aller berücksichtigen. Angedacht ist, räumlich darzustellen, dass im Ortskern Schondorf am Ammersee an und auf den Flächen der Staatsstraße bessere Bewegungsfreiheit für alle nicht Motorisierten gilt, bei Einschränkungen für motorisierte Menschen. Zudem muss in dem Konzept der Bedeutungsüberschuss des gebauten Ortes und seiner hohen Umwelt-, Aufenthalts-, Wohn- und Lebensqualität deutlich werden.

Gestalterische Aufwertung

Angedacht ist, in der Ortsdurchfahrt Schondorf am Ammersee die Proportionen des Gefüges wieder zurecht zu rücken und zu reparieren. Historisch bedeutsame ländliche Abmessungen und räumliche Bezüge müssen wieder hergestellt sowie sinnbildlich historische Grundstücksgrenzen samt der ehemaligen Nutzungen wieder aufgenommen werden. Dazu ist das Urkataster heranzuziehen, die darin dargestellten befestigten Flächen als städtebaulich-räumlich wichtige Elemente sind zu analysieren, ggf. diese wieder aufzugreifen, neu zu interpretieren und baulich qualitätvoll zu realisieren.

Emissionsbelastungen

Angedacht ist, auch die städtebauliche Dichte von Schondorf am Ammersee zu thematisieren, weil die Funktionsmischung einerseits und die nachhaltigen Lebens-, Wohn- und Aufenthaltsqualitäten andererseits unmittelbar miteinander korrespondieren; sie sind wichtige Parameter für den Umweltschutz. Ganz besonders in einem Luftkurort sind gesundheitsschädliche, umweltgefährdende Emissionen (Abgase | Schwebstoffe | Feinstaub | Straßenlärm | Erschütterungen) so deutlich wie möglich zu minimieren.

Reduzierung des Durchgangsverkehrs

Angedacht ist, im Rahmen der Variantenprüfung zu ermitteln, zu analysieren und zu bewerten, durch welche Maßnahmen der Durchgangsverkehr auf dieser wichtigen Nord-Süd-Verbindungsstraße vermindert oder sogar herausgenommen werden kann.

Betrachtung von Verkehrsschwerpunkten

Angedacht ist, räumliche und verkehrstechnische Schlüsselzonen (Straßenanschlüsse bei EDEKA | in der Bahnhofstraße | Schulstraße | Bergstraße) im Detail zu untersuchen, Alternativen aufzuzeigen und zu bewerten.

Die Staatsstraße als trennendes Element

Angedacht ist, die trennenden Faktoren zwischen den öffentlichen Funktionen westlich
und östlich der Durchgangsstraße herauszustellen, zu analysieren und durch bauliche Maßnahmen (besonders breite Übergänge | lange Ampelschaltungen | zeitlich begrenzte Sperrungen | Zwei- Fahrbahnregelung mit breitem Mittelstreifen | Umgehung | Tunnel) so weit wie möglich aufzuheben.

Bauliche Elemente sind umzusetzen, die die Bewegungseinschränkungen für nicht motorisierte Nutzer (insbesondere bei jungen, älteren, unerfahrenen und bei Personen mit Handicaps) zu vermindern, die durch die Bedrohungen der Staatsstraße verursacht werden.

Der Übergang von der Landschaft in den Ort: Ein- und Ausfahrten
Angedacht ist, die Ortseingänge mit interessanten, räumlich ausdrucksstarken gebauten oder gepflanzten Gestaltungselementen zu markieren. Automatisch soll eine Reduzierung der Geschwindigkeiten erreicht werden.

Verkehrssicherheit
Fußgänger
Die Verkehrssicherheit ist ein besonders hohes Gut. Angedacht ist, dieses für Fußgänger hohe Gut deutlicher zu schützen. Dem Individualverkehr soll im Verbund mit den gestalterischen Vorschlägen abverlangt werden, verkehrslenkende Maßnahmen zur Verkehrssicherheit zu akzeptieren (Innerörtliche Geschwindigkeitsreduzierung).

Fahrradverkehr
Angedacht ist, radelnden Verkehrsteilnehmern, die sich ohne den Schutz eines motorisierten Kfz frei im öffentlichen Raum bewegen, die gleichen Rechte einzuräumen wie dem motorisierten Individualverkehr. Vorgeschlagen wird zu diskutieren, ob dieser Schutz auch ohne eigene Fahrspuren (Radwege), also nur durch die die Geschwindigkeit reduzierenden Baumaßnahmen im neu geschaffenen öffentlichen Raum zu erreichen ist.

„Gemeindestraße“
Angedacht wird auch, zusammen mit der Straßenbau- und der Kreisverwaltungsbehörde neue, ungeübte Wege zu beschreiten, um die Ortsdurchfahrt Schondorf am Ammersee zur Gemeindestraße abzustufen.
Um die Geschwindigkeitsbeschränkungen zu erreichen und zu erhalten, werden alle Möglichkeiten zur Veränderung der Blickwinkel von Verkehrsteilnehmern („Ortsdurchfahrt“: Veränderungen in der Wahrnehmung bei der Sicherheit, Aufenthalt – Leben und Erleben einer Durchgangsstraße) aufgegriffen.

AUFBAU UND ABLAUF

Schondorf am Ammersee liegt 3 km südlich der Bundesautobahn BAB 96 und verfügt durch die Bayrische Regiobahn BRB über eine gute ÖPNV-Anbindung nach Augsburg und München. Neben der Bahnlinie Augsburg – Weilheim verläuft auch die stark befahrene Staatsstraße St 2055 durch den Ort. Beide regional wichtigen Verkehrsadern sind von Norden nach Süden durch die Gemeinde geführt und trennen diese in zwei Teile.

Es ist besonders die Staatsstraße, die der Gemeinde wie den Bürgern Sorgen bereitet. Die Fahrbahn der Straße zerschneidet den Ort und häufig wird zu schnell gefahren – eine Gefahr für Radler und Fußgänger. Großer Handlungsbedarf besteht, weil die Neugestaltung der Ortsdurchfahrt eine der wichtigsten Aufgaben für die Zukunft ist.

Ziel der Feinuntersuchungen ist, eine umfassende Bestandsanalyse und daraus resultierend ein Verkehrskonzept zur St 2055 zu erstellen, die die in den Aufgabenteilen Teil A und Teil B erläuterten Aspekte umfasst. Die Bestandsanalyse zur Staatsstraße 2055 und die sich daraus zu entwickelnden Verkehrskonzepte sind in enger Zusammenarbeit mit der Gemeinde und den beteiligten Akteuren (Straßenbaulastträger – Staatliches Bauamt Weilheim, Deutsche Bahn, Landratsamt Landsberg am Lech, Bürgerinnen und Bürger) abzustimmen. Erwartet wird ein Konzept, in dem Mobilität und Sicherheit aller am Verkehrsgeschehen beteiligten Personen optimal entwickelt ist und alle öffentlichen Stellen sowie privaten Einrichtungen mit hoher Kundenfrequenz gut erreichbar sind unter Berücksichtigung von städtebaulichen, ökologischen und ökonomischen Belangen.

LEISTUNGSBAUSTEINE

Der Auftrag umfasst im Wesentlichen folgende Leistungsbausteine gemäß dem Leistungsbild der Gemeinde Schondorf am Ammersee.

BESTANDSAUFNAHME

Das Planungsgebiet rund um die Staatsstraße St 2055 wird funktional und räumlich dargestellt und mit Texten und Fotos beschrieben. Die aktuelle Topografie der Staatsstraße St 2055 (Lageplan M 1:1.000) wird visualisiert. Neben dem Verkehrs-/Straßennetz werden entlang der Straße die technische und soziale Infrastruktur, das Verkehrsangebot, die Funktionen der privaten Anwesen und die Freiflächenelemente räumlich dargestellt.
Aus den Arbeiten im Planungsgebiet wird ein Fazit gezogen.

Beschreibung des Planungsgebiets

Das Planungsgebiet rund um die Staatsstraße St 2055 wird funktional und räumlich dargestellt und mit Texten und Photos beschrieben. Die aktuelle Topografie der Staatsstraße St 2055 (Lageplan M 1:1.000) wird visualisiert. Neben dem Verkehrs-/Straßennetz werden entlang der Straße die technische und soziale Infrastruktur, das Verkehrsangebot, die Funktionen der privaten Anwesen und die Freiflächenelemente räumlich dargestellt.
Aus den Arbeiten im Planungsgebiet wird ein Fazit gezogen.

Verkehrsverhalten

Das Mobilitätsverhalten der Schondorfer Wohnbevölkerung und deren Einstellungen und Präferenzen wird erhoben. Eine Grundgesamtheit (alle Bürgerinnen und Bürger ab 14 Jahren) wird definiert und von der Gemeinde eine Zufallsauswahl der (Einwohnermeldestichprobe) gezogen. Mit der repräsentativen Onlinebefragung wird das Verkehrsverhalten der Bürgerinnen ermittelt und bewertet. (Multimodales Verkehrsverhalten). Auf Wunsch können die Bürgerinnen und Bürger, die über keinen Internetzugang verfügen und /oder aus persönlichen Gründen (zB Alter) nicht an der Onlinebefragung teilnehmen können oder wollen, auch einen Frageborgen zugesendet bekommen und diesen ausgefüllt zurücksenden, bzw. mit einem qualifizierten team-red-Interviewer ein telefonisches Interview führen. Im Anschreiben werden entsprechende Kontaktdaten mitgeteilt.
team-red wertet die Daten quantitativ aus (Statistiksoftware SPSS), analysiert spezifische Fragestellungen des Mobilitätsentwicklungskonzeptes, z.B. mit Blick auf die Förderung des Radverkehrs, von Car-Sharing, e-Mobilität etc., fasst die Ergebnisse zusammen und präsentiert diese.
Der Fragebogen ist inhaltlich auf die Bedürfnisse der Gemeinde Schondorf am Ammersee abgestimmt und kann beispielsweise die folgenden Themen abdecken: Verkehrsmittelnutzung, verfügbare Verkehrsmittel (u.a. eigene Pkw, Nähe zur nächsten ÖV-Haltestelle), Einstellungen zur Pkw-Nutzung, Fahrrad und ÖPNV, Entfernung zum Arbeits-/Ausbildungsort, eigene Einschätzung zum Bedarf an einem veränderten Verkehrsverhalten, Zielgruppentypologie, Wechselbereitschaft / Innovationsbereitschaft sowie demographische Angaben.

Verkehrsuntersuchung

Durch Zählungen und Befragungen wird das Kfz-Verkehrsaufkommen analysiert, Zählungen und Befragungen werden durchgeführt. Das Büro Schuh übernimmt die Organisation, Durchführung und Auswertung der Verkehrserhebungen. Das Erhebungskonzept ist von Prof. Kurzak erstellt und umfasst zwei Verkehrsbefragungen und sieben Knotenpunktszählungen.
Aus den Arbeiten im Planungsgebiet wird ein Fazit gezogen.

Die Verkehrsnachfrage und die Verkehrsbelastung werden mit Verkehrsprognosen dargestellt, wobei geplante städtebauliche Erschließungsmaßnahmen von

Nachbargemeinden (Gemeinde Utting | Gemeinde Dießen) berücksichtigt werden.
* Alle wesentlichen funktionalen Verbindungen zwischen Ober- und Unterschondorf werden in einem Lageplan dargestellt und beschrieben.
* Alle Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Fahrrad, ÖPNV, PKW und der ruhende Verkehr, Schulverkehr) werden einbezogen.
* Die Verkehrsprognosen werden mit den Straßenbaulastträgern, dem ÖPNV, der DB, dem Gemeinderat und der Öffentlichkeit abgestimmt.

Mit der Auswertung der Zählungen und Befragungen sowie der Darstellung der Ergebnisse und dem Aufbau eines Verkehrsmodells für Schondorf am Ammersee werden die Entlastungsmöglichkeiten ermittelt. Für das Planungsgebiet wird ein Fazit der Prognosen gezogen.

Emissionen

Die aktuellen und die zukünftig zu erwartenden Emissionen (Lärm, Feinstaub) werden analysiert. Die Untersuchungen der aktuellen und zukünftig zu erwartenden verkehrsbedingten Emissionssituation bei Lärm und Feinstaub gliedern sich in zwei Teilleistungen:
* Bereitgestellte Daten und Unterlagen zur heutigen und zukünftigen verkehrlichen Situation im Vorhabensbereich werden ausgewertet.
* Die Emissionsbelastungen bei Lärm und Feinstaub werden berechnet anhand der aktuellen, der zukünftigen (Nullvariante) sowie der potenziellen Verkehrssituation in der Ortsdurchfahrt von Schondorf am Ammersee.

Eine Wirkungsanalyse wertet im Rahmen der Maßnahmenentwicklung neben der Nullvariante zudem zwei weitere von den am Projekt Beteiligten entwickelten Szenarien aus.

Berechnungsgrundlagen sind die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) bzw. die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) sowie das Modell des Handbuchs der Emissionsfaktoren (HBEFA) zur Berechnung von Feinstaubemissionen.

Die Möglichkeiten zur Reduzierung der Emissionsbelastungen bzgl. Lärm und Feinstaub an der St 2055 werden bewertet und fachlich begleitet.

ANALYSE

Die Fachgutachter analysieren ihre Bestandsaufnahmen und entwickeln

SZENARIEN ZUR LÖSUNGEN VON KONFLIKTEN

In Szenarien werden die oben beschriebenen Aspekte und die diversen funktionalen, räumlichen und gestalterischen Möglichkeiten auf Plänen, Schaubildern und Renderings, mit Photos und Texten diskutiert. Die funktional-gestalterischen Vorschläge werden vorgestellt und mit groben Kostenschätzungen hinterlegt.

GESAMTENTWURF

Mit den Feinuntersuchungen wird ein Gesamtentwurf zur Staatsstraße St 2055 vorgelegt.

Wesentliche funktionale, strukturelle und räumliche Auswirkungen der Konzeption für den Hauptort Schondorf am Ammersee und die umliegenden Ortschaften - einschließlich der Wahl der Materialien, des Bewuchses, der Formen und Farben - werden darin diskutiert.
Ein mit dem Gemeinderat, den Bewohnerinnen und Bewohnern, mit der Bewilligungsbehörde und den Straßenbau- und der Kreisverwaltungsbehörden abgestimmter Entwurf ist darin dargestellt.

Die Planung wird aus Planzeichnungen der Gesamtlösung und den diskutierten Details, Texten, Statistiken und Photos bestehen.

Im Gesamtentwurf sind auch die notwendigen Rückbau- und Umbaumaßnahmen räumlich dargestellt und mit ersten, groben Kostenschätzungen hinterlegt.

Die Bürgerinnen und Bürger | Behörden

Beteiligung

Bürgerinnen und Bürger Schondorfs wurden zum Auftakt mit einem Flyer informiert und zu Arbeitskreisen eingeladen und um deren Beteiligung und Mitarbeit geworben. Das Wissen der Bürgerinnen und Bürger war gefragt: Die Bevölkerung hat Ziele formuliert sowie Projekte und Maßnahmen entworfen. Die Arbeitskreise agierten und formulierten Ziele und Maßnahmen selbständig. Die Gutachter standen nur bei Bedarf beratend zur Verfügung. Die Ergebnisse (vgl. auch Heft NN_Bürgerbeteiligung) liegen schriftlich vor. Wegen den Einschränkungen der Pandemie konnten diese bedauerlicherweise nicht ihrer Bedeutung entsprechend vorgetragen und gewürdigt werden. Dennoch wurden die Entwicklungsziele der Bevölkerung vom Gemeinderat beraten und fließen in den Planungsprozess ein.

Gemeinderat

Die Ergebnisse von Bestandsaufnahmen, Analysen und vorgeschlagenen Maßnahmen wurden in regelmäßigen Abständen vom Gemeinderat hinterfragt.
Dessen Ziele wurden in Einzelgesprächen erhoben, dokumentiert und in einem Workshop ausführlich diskutiert.

Behörden

Die Träger öffentlicher Belange sind in das Verfahren eingebunden. Fachliche Informationen wurden sowohl beim Fachministerium, der Regierung von Oberbayern als auch beim Staatlichen Bauamt Weilheim abgefragt und in die städtebaulich-verkehrsplanerischen Feinuntersuchungen aufgenommen.

Öffentlich-private Partnerschaften

Ein wichtiges Ergebnis des Planungsprozesses könnte sein, dass Kooperationen zwischen der Gemeindeverwaltung und privaten Akteuren als öffentlich-private Partnerschaften entstehen, die zu weiteren Sanierungsmaßnahmen führen.

FACHBEREICHE | GUTACHTER

Der Gemeinderat Schondorf und Gemeindeverwaltung haben in enger Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern-Städtebauförderung ein interdisziplinär zusammengesetztes Team mit Kenntnissen der Orts- und Landschaftsplanung, Soziologie, Verkehrsplanung, Infrastruktur-, Energie- und Umweltplanung sowie des Klimaschutzes beauftragt, das die städtebaulich-verkehrsplanerischen Feinuntersuchungen an der Staatsstraße St2055 durchführt. Alle Mitglieder der Fachgutachtergruppe haben große Erfahrungen mit städtebaulich-verkehrsplanerischen Prozessen und Konzepten.

Die Gutachtergruppe besteht aus den folgenden Fachplanern und ihren Teams: Unter Leitung des Büros für Städtebau und Freiraumplanung München sind folgende Fachbereiche tätig:

Projektleitung
Dipl.-Ing. (univ.) Klaus J. Schulz
Stadtplaner | Architekt

Grün- und Freiflächen
Dipl.-Ing. (univ.) Almuth Boedecker
Landschaftsarchitektin

Verkehrsverhalten
team-red Deutschland GmbH, Mobilitätsforschung, Berlin
Claus-Jürgen Grimm
Diplomsoziologe, München

Verkehrsuntersuchungen
Schuh & Co. GmbH, Systemtechnik - Verkehrstechnik
Dipl.-Ing. (univ.) Hans-Dieter Wöppel
Germering

Verkehrsprognosen
Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak
Beratender Ingenieur für Verkehrsplanung, München
(auf eigenen Wunsch vorzeitig ausgeschieden)

Emissionen
Unternehmensberatung für Energie und Umwelt
Dr. Manfred Grauthoff, Dinslaken

ERFAHRUNGEN MIT UND EMPFEHLUNGEN FÜR STÄDTEBAULICH-VERKERHSPLANERISCHEN FEINUNTERSUCHUNGEN

Der interdisziplinäre Ansatz

Die Bandbreite des gewählten Planungsansatzes gibt aus Sicht der Gutachter weitgehend eine Gewähr dafür, dass mit den städtebaulich-verkehrsplanerischen Feinuntersuchungen mit dem ISEK-Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzepts weitgehend ausgewogene Ergebnisse zur Aufwertung des öffentlichen Raums erzielt werden können. Dieses Vorgehen ist in hohem Maß zielführend, weil es den Beteiligten der Gemeinde, aber auch der Bewilligungsbehörde die notwendige Sicherheit gibt, den Sanierungs- und Umbauprozess abgesichert zu strukturieren und zu steuern.

Folgendes Vorgehen hat sich dabei als sinnvoll erwiesen:

Entwicklung interdisziplinär strukturierter, städtebaulich-verkehrsplanerischer Untersuchungen

Der interdisziplinäre Ansatz ist schon deshalb zwingend, weil wesentliche Aspekte der Neuaufteilung öffentlicher Flächen und deren Abhängigkeiten untereinander beleuchtet und abgewogen, daraus abgestimmte Lösungen vorgelegt werden müssen.
Mit diesem Vorgehen wachsen die Chancen für sinnvolle, erfolgreich umgesetzte Einzelmaßnahmen.

Das Gedächtnis der Gemeinde stärken

Obwohl die städtebaulich-verkehrsplanerischen Feinuntersuchungen samt ISEK für die Verwaltung der Gemeinde bereits heute ihre Funktion als wichtiger „Fahrplan“ erfüllt, muss die Planung auch dauerhaft im Gedächtnis von Bürgerinnen und Bürgern verankert werden. Deshalb auch eine intensive Beteiligung der Bevölkerung. Das Straßenraumkonzept ist zwar mit der Bevölkerung erarbeitet worden, muss aber beständig kommuniziert werden, damit die Elemente dauerhaft im kollektiven Bewusstsein der Gemeinde verankert bleiben.

Die Konzeptphobie überwinden

In der Kommunalpolitik herrschen häufig Konzeptphobien. Mit dem städtebaulich-verkehrsplanerischen Feinuntersuchungen für die Staatsstraße St2055 werden diese auch nicht vollständig überwunden.
Dennoch ist das Konzept eine wichtige Entscheidungshilfe, um das kommunale Leitbild baulich umzusetzen.

Die Kommunalpolitik motivieren

Damit sich die Kommune dennoch dauerhaft zu ihren beschlossenen Konzepten bekennt, wirkt insbesondere die Bewilligungsbehörde motivierend auf die Gemeinde ein und unterstützt diese.

Hat auch dieser Prozess Erfolg, treten positive Wirkungen fast immer ein.

GRUNDSÄTZE

Die Fachgutachter haben die Rahmenbedingungen für die Feinuntersuchungen (Status quo) untersucht, dargestellt und den gegenwärtigen Zustand der Verkehrssituation Schondorfs beschrieben. Stärken und Schwächen, Chancen und Risiken einer dauerhaften Aufwertung des öffentlichen Raums sind analysiert, die zu erwartenden Entwicklungstendenzen aufgezeigt und mit dem Gemeinderat diskutiert.

Grundsätze | Ziele | Orientierungswerte

Im Gemeinderat ist die dauerhafte Aufwertung des öffentlichen Raums -mit oder ohne Umgehungsstraße- unbestritten als Ziel festgeschrieben.

Zudem sollen Aufenthaltsqualitäten im Ortskern geschaffen, die öffentlichen Flächen ausgewogen verteilt, die Versorgungsstruktur gesteigert, das Dienstleistungsangebot ausgebaut, die Umweltqualität und der Klimaschutz gesichert und erneuerbare Energien extensiv ausgebaut werden.

Über Grundsätze und Ziele hinaus sind in den städtebaulich-verkehrsplanerischen Feinuntersuchungen Orientierungswerte zur Gemeindeentwicklung festgeschrieben. Darin sind Ziele definiert, die nicht überschritten werden sollen.

Aus dem Ziel „Aufwertung des öffentlichen Raums“ um die Staatsstraße wurden zudem soziale und funktional abgestimmte räumlich-bauliche Teilziele abgeleitet.

Für den Verkehr heißt das: das Verkehrsaufkommen abbauen, die Fahrgeschwindigkeiten innerorts reduzieren, die Umweltverhältnisse verbessern und „grüne“ Freiflächenstrukturen auf hohem Niveau konzentriert ausbauen.

Schwerpunkte des Handelns

Eine ressourcenbewusste Gemeindeentwicklung mit praktischen Umsetzungsstrategien setzt Schwerpunkte des Handelns voraus. Für diese sind Umsetzungsstrategien zu erarbeiten und in das kulturelle, soziale, ökologische und wirtschaftliche Gesamtsystem zu integrieren. Speziell im Ortskern von Schondorf sind diese zu vertiefen und im Detail zu konsolidieren.

Die Fachplaner benennen Schwerpunkte des Handelns. Sie weisen auf Synergien hin, leiten den zukünftigen Flächenbedarf ab und regen strategische bzw. räumliche Maßnahmen an.

Einigkeit besteht darüber, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen (Gemeinderat | | Bürgerinnen und Bürger | Gutachter | Fachbehörden) einen hohen Konkretisierungsgrad aufweisen müssen, um vom Gemeinderat beschlossen zu werden.

Die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger ist wichtig. Viele Projekte in Partnerschaft zwischen privaten Akteuren und der Gemeinde (PPP-Projekte – Public-Private-Partnership) sollen entwickelt und realisiert werden. Netzwerke werden von der Gemeindeverwaltung gezielt gefördert.

Monitoring- und Kontrollsystem

Im Zuge des Planungs- und Umsetzungsprozesses wird ein Monitoring- und Kontrollsystem entwickelt, das die Beteiligten in die Lage versetzt, eine Evaluierung von Maßnahmen vorzunehmen.

Ziel ist, in festgelegten Abständen eine Zwischenbilanz zu ziehen, um ggf. die Anpassung von Strategien an sich verändernde Rahmenbedingungen durchzuführen. Mit den Zwischenberichten zur Umsetzung der städtebaulich-verkehrsplanerischen Feinuntersuchungen werden die Planungen fortgeschrieben sowie künftige Herausforderungen vorausschauend aufgegriffen.

STÄDTEBAULICH-VERKEHRSPLANERISCHE FRAGEN UND ZIELE

Der Auftrag der vergangenen Jahre an die Ortsplanung der Gemeinde, die Zukunft der stetig wachsenden Gemeinde Schondorf durch richtiges Verteilen von Funktionen im Raum sinnvoll zu gestalten, ist für absehbare Zeit zu einem Ende gekommen.

Fragestellungen haben sich verändert, weil zukünftig völlig neue Aufgaben zu lösen sein werden. Die Ortsplanung muss sich heute zunehmend mit Fragen der Verkehrsbelastungen, des Klimawandels und des Umweltschutzes im Gemeinwesens befassen. Aber auch die Zunahme einer alternden Bevölkerung zwingt dazu, das räumliche Gefüge sozialverträglicher neu zu organisieren. Diese Veränderungen bilden die Grundlage für neue Sichtweisen beim politischen Handeln und bei bürgerschaftlichem Engagement.

Die Grün- und Freiflächen

Schondorf hat aufgrund seiner landschaftlichen Lage am Westufer des Ammersees und der wertvollen Grün- und Landschaftsstrukturen des Voralpenlands hervorragende Erholungspotenziale für Bewohner und Besucher. Wichtigste Strukturelemente und Alleinstellungsmerkmale des Ortes sind der See und die unter Landschaftsschutz stehenden Hügelketten mit ihren Biotopen und geologischen Besonderheiten.

Insbesondere wegen des überbordenden Individualverkehrs ist die Nutzung dieser Potenziale in Teilen stark eingeschränkt, gelegentlich bereits gefährdet. Alle räumlichen Planungen sind deshalb darauf abzustimmen, um die vielfältigen Potenziale nicht aufs Spiel zu setzen.

Innerorts sind die besiedelten Grün- und Freiflächen entlang der Verkehrstrasse zu sichern, gestalterisch aufzuwerten und den Anforderungen der Bewohner entsprechend zu gestalten. Zur Erhaltung des Gefüges und zur Gestaltung der Potenziale sind folgende Themen zu lösen:

* Wie kann die wertvolle Kulturlandschaft erhalten und sinnvoll in die veränderten Rahmenbedingungen eingebunden werden?
* Wie können die landschaftlichen Qualitäten Schondorfs erhalten und genutzt werden?
* Wie können Landschaft und See ökologisch aufgewertet und für das Wohnen, für Freizeit und Erholung besser genutzt werden?
* Welche Freiflächennutzungen fehlen für die einzelnen Altersgruppen (junge Leute | Senioren | Besucher) im Ortskern?

Das Siedlungsgefüge

Die besiedelten Flächen

Innerhalb der letzten 50 Jahre hat die Siedlungstätigkeit in Schondorf und den Nachbargemeinden deutlich zugenommen. Zwischen dem Angebot an Grün- und Freiflächen, der Bebauung und von Flächen für das Verkehrsgefüge, dem Flächenverbrauch und deutlichen Funktionsverlusten bestehen klare Wechselwirkungen. Zu fragen ist deshalb:

* Durch welche baulich-räumlichen und umweltplanerischen Maßnahmen sind die Lebensbedingungen der Wohnbevölkerung an der Staatsstraße aufzuwerten?
* Wie und durch welche baulichen Maßnahmen können die städtebaulich-gestalterischen Qualitäten des Ortskerns erhalten, durch welche räumlichen Anpassungen weiteren Gestaltverlusten im öffentlichen Raum der Staatstraße entgegengewirkt werden?
* Wie kann das Wohnen an der Staatsstraße aufgewertet und den Bedürfnissen der Bewohner angepasst werden?
* Wie kann das Angebot an Kultur, der sozialen und technischer Infrastruktur, Bildung sowie für Freizeit und Erholung gesichert, noch gesteigert werden?
* Wie kann trotz des massiv gestiegenen Individualverkehrs die Attraktivität | Aufenthaltsqualität des Ortskerns mit seinen Angeboten beim Gewerbe, Handwerk, öffentlichen und privaten Dienstleistungen erhalten und gesteigert werden?
* Wie kann die Innenentwicklung rund um den Ortskern vorangebracht werden, ohne dass in die dörflichen Strukturen oder in das bauliche Gefüge eingegriffen werden muss?

SCHWERPUNKTE DES HANDELS

Eine ressourcenbewusste Gemeindeentwicklung setzt Schwerpunkte des Handelns voraus. Einer dieser Schwerpunkte ist die Minderung der massiven Beeinträchtigungen durch den motorisierten Individualverkehr. Speziell im Ortskern sind diese im Detail wieder aufzubauen und zu konsolidieren.

Kultur, Kunst, Tourismus, gesellschaftliches Leben

Mit kulturell-künstlerischen Aktivitäten und beim gesellschaftlichen Leben schaffen Bürgerinnen und Bürger vielfältige Angebote für alle Generationen.

Kunst

Bildende Künste, Bildhauerei und Kunstausstellungen (Schondorfer Kunst-Parcours) werden von Aktiver getragen, die, mit großem Einsatz das kulturelle Leben tragen und aufrechterhalten. Auf der Staatsstraße wird immer wieder Kunst in den öffentlichen Raum gebracht.

Gesellschaftliches Leben

Unzählige Vereine samt Landheim pflegen den kulturell-gesellschaftlichen Zusammenhalt. Sie nutzen das Raumangebot unmittelbar an der Staatsstraße (Blaues Haus | Bücherei | Feuerwehr | Gaststätten).

Musik und Theater

Engagierte Gruppe bieten auch zukünftig Theater und instrumentale Musik im öffentlichen Raum an.

Soziale Infrastruktur an der Staatsstraße

Ärztliche Versorgung

Unmittelbar an der Staatsstraße sind Einrichtungen der ärztlichen Versorgung der Bevölkerung angesiedelt.

Kindergärten | Kinderkrippen
In unmittelbarer Nähe der Staatsstraße steht das Kinderhaus. Kleinkinder werden täglich zwischen 7:30 Uhr und 17:00 Uhr, also zur Hauptverkehrszeit, betreut, die mit ihren Eltern die Verkehrsader kreuzen müssen

Schulen
Grundschule und Realschule
Schülerinnen und Schüler der Grund- und Realschule, die aus östlich gelegenen Wohngebieten der Gemeinde kommen, müssen täglich die Verkehrsader entweder in Höhe des Rathauses oder am südlichen Bahnübergang kreuzen.

Senioren
Im Seniorenzentrum am Griesfeld werden Veranstaltungen organisiert, um die Lebensqualität älterer Mitbürger zu erhalten und zu stärken. Insbesondere die Oberschondorfer müssen die besonders gefahrenreiche Staatsstraße queren. Wegen der Fahrzeuggeschwindigkeiten und der zu schmalen Gehsteige ist dies beschwerlich und gefährlich.

Nachbarschaftshilfe
Mit sozialem Engagement werden diverse Hilfen angeboten: Vermittlung von sozialen Leistungen örtlicher Vereine und Hilfsorganisationen. Menschen werden zum Beispiel im Ortszentrum über die gefährliche Staatsstraße begleitet.

Wohnen an der Staatsstraße

Wohnen ist mehr als „ein Dach über dem Kopf", sondern der intimste persönliche Raum und „Heimat" im engsten Sinne. Darüber hinaus hat die eigene Wohnung | Immobilie einen besonderen Wert. Sie ist, insbesondere im Alter, einen wichtiger Baustein wirtschaftlicher Sicherheit.

Die städtebaulich-verkehrsplanerischen Feinuntersuchungen müssen den Anforderungen an sicheres, gesundes Wohnen berücksichtigen. Die Bedingungen zur Erhaltung gesunder Wohnbedingungen sind zu erhalten, bzw. neu schaffen.

Obwohl ein Teil der Bevölkerung in ihrem Geburtshaus wohnt, viele Einwohner im Alter zwischen 25 und 40 Jahren in ihre heutige Wohnung gezogen sind, der „typische" Haushalt (Eltern-2 Kinder) im Alter von durchschnittlich 30 Jahren (Eltern) zwei Kinder unter 10 Jahren hat, gibt es den „typischen" Einwohner jedoch nicht.

Die Standortqualitäten bei den Wohngebäuden müssen entschieden aufgewertet, in erster Linie durch die Verkehrsberuhigung umgesetzt, die Immissionsbelastungen reduziert werden.

Der öffentliche Raum an der Staatsstraße

Die Mobilität von Personen und Gütern ist eine wichtige Voraussetzung für das Funktionieren unserer arbeitsteiligen Wirtschaft. Sie ermöglicht, Arbeitsplätze, Schulen und Einkaufsstätten, aber auch Kultur- und Freizeiteinrichtungen komfortabel zu erreichen.

Der Individualverkehr und eine grenzenlose Mobilität verursachen jedoch Schäden und Belastungen. Verantwortlich dafür ist in erster Linie der motorisierte Kfz-Verkehr.

Ziel ist der Versuch, in Schondorf eine integrierte Verkehrsinfrastruktur von Motorisiertem Individualverkehrs (IV), Öffentlichem Personennahverkehrs (ÖPNV) sowie Rad- und Fußgängerverkehrs (RuF) so zu entwickeln, dass die Mobilität aller Bevölkerungsgruppen verbessert, barrierefrei gestaltet sowie negative Auswirkungen auf die Umwelt reduziert werden.

Individualverkehr (IV)
Das besondere Problem der örtlichen Straßenverkehrsverbindung ist der Verlauf der Staatstraße St2055 entlang des Westufers, durch die Ortskerne und die Trennung des innerörtlichen Verkehrs durch die Bahnlinie. Vielfältige Konflikte durch die Überlagerung ergeben sich zusätzlich mit dem Fußgänger- und Radverkehr entlang der Greifenberger und Uttinger Straße sowie

an der Einmündung der Landsberger Straße. Aufgrund dieser Umstände konzentrieren sich Maßnahmen auf die Reduzierung vorhandener Konflikte | Barrieren, die durch den Individualverkehr erzeugt werden.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)
Der Öffentliche Personennahverkehr umfasst den schienengebundenen, regionalen Verkehr der Bayerischen Regiobahn zwischen Augsburg und Weilheim mit Haltepunkt in Schondorf, den Buslinien 40, 141, uns 913 sowie der Fähre nach Herrsching. Beide Bereiche sind im Ortskern verknüpft, weisen jedoch spürbare Verbindungslücken auf. Sowohl die Taktung als auch die Andienung in den Abendstunden und an Wochenenden sind nicht zufriedenstellend. Insbesondere für Jugendliche, Senioren und Menschen ohne Pkw sind zusätzliche Bahn- und Busverbindungen (höhere Taktung; zusätzlicher Busse in den Abendstunden und an Wochenenden) dringend erforderlich. Dabei sollten auch zusätzliche Möglichkeiten (z.B. Bürgerbusse; Sammeltaxis; Mitfahrsysteme; „On-Demand-Busverkehr"; Mitfahrbank) weiterentwickelt werden. In diesem Zusammenhang ist ein flächendeckend leistungsfähiges Digitalnetz unabdingbar.

Rad- und Fußgängerverkehr (RuF)
Ein enges Netz von regionalen und örtlichen Rad- und Fußwegen ist im Prinzip vorhanden, muss jedoch dringend erweitert werden. Infrastruktureinrichtungen wie Bänke, Unterstellmöglichkeiten, Fahrradständer und Landestationen für Elektrofahrräder fehlen. Diese Einrichtungen würden den ÖPNV und die Verknüpfungen mit Rad- und Fußwegen erheblich aufwerten und die touristischen Attraktivitäten verbessern.

Ortskern Schondorf
Der öffentliche Raum des Ortskerns muss

* grundhaft aufgewertet;
* barrierefrei ausgebaut werden.

GEMEINDEVERTRÄGLICHE MOBILITÄTSSTEUERUNG

Ein Kernthema der Entwicklung von Gemeinden im ländlichen Raum ist eine siedlungsverträgliche Nutzung des privaten Individualverkehrs. Deshalb die Fragen:

* Hat sich beim lokalen Mobilitätsbedürfnis der Bürgerinnen und Bürger etwas verändert?
* Hat sich das Angebot des öffentlichen Nahverkehrs verbessert?
* Wurde der Durchgangsverkehr im Gemeindegebiet verringert?
* Wurden verkehrsberuhigende Maßnahmen durchgeführt?
* Konnte die Zunahme der Kfz-Dichte abgebremst werden?
* Wurden neue Fahrradwege | Formen des gemeinsamen Fahrens mit dem Pkw aufgebaut?
* Wurde eine höhere Verkehrssicherheit erreicht?
* Ist eine barrierefreie Mobilität für Fußgänger und Fahrradfahrer erreicht?

Alternativen zum Auto
Anstatt alle Wege mit dem Auto zu fahren, sollte zukünftig wieder stärker das Fahrrad genutzt werden. Die Bürgerinnen und Bürger sollten wieder mehr zu Fuß gehen. Dazu müssten jedoch ein attraktives ÖPNV-Angebot und barrierefreie und sichere Fuß- und Radwege vorhandenen sein.

Ebenso müssten die Vorteile und die hohe Lebensqualität gemischt genutzter Flächen im Ortskern und an dessen Rändern dargestellt, diskutiert und stadtplanerisch herausgestellt werden.

Öffentlicher Personennahverkehr
Durch ein abgestimmtes ÖPNV-Angebot aller Anbieter sowie durch neuartige Beför-

derungsformen müssen Verkehrsströme weiter beeinflusst werden. Der Modal-Split muss grundsätzlich zugunsten des ÖPNV, anderer Beförderungsarten sowie des Fuß- und Radfahrerverkehrs verändert werden.

Verträgliche Mobilitätskonzepte
Planerisches Ziel ist die „Gemeinde der kurzen Fußwege“ und das bedarfsgerechte ÖPNV-Angebot.

Eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs ist auch in Schondorf erreichbar. Dafür sind verkehrsmindernde Maßnahmen und verträgliche Mobilitätskonzepte zu entwickeln.

Ziel ist, den motorisierten Individualverkehr insgesamt, insbesondere im Ortskern zu reduzieren und das Parken weitgehend auf die Mischflächen (shared space), Parkplätze, private Anwesen und auf Straßenrändern zu konzentrieren.

Das Kfz-Aufkommen ist zu reduzieren, zugunsten höherwertiger Aktivitäten im öffentlichen Raum.

Lärmschutz
Da neben den Feinstaubbelastungen generell die Lärmbelästigungen zum größten Umweltproblem geworden sind, muss langfristig auch die Wahl der Verkehrsmittel beeinflusst werden. Große Teile des Ortskerns Schondorf werden mit einem permanenten Geräuschteppich überzogen und mangels anderer Angebote zunehmend mehr von Kfz-Verkehrsströmen beeinträchtigt. Weil die Menschen unter den Auswirkungen des Verkehrslärms leiden, muss insbesondere der Straßenverkehr vermindert und beruhigt werden.

Erfolgsindikatoren:

* Ausweitung des ÖPNV-Liniennetzes und des Angebots, der Betriebszeiten und der Taktfrequenz
* Ausbau zusätzlicher Beförderungsarten zwischen dem Ortskern und den regionalen Zentren
* Abnahme der Kfz-Dichte
* Schließen von Lücken bei Fuß- und Radwegen
* Erhöhung der Verkehrssicherheit

STÄRKEN | SCHWÄCHEN DES ORTSKERNS

1

Stärken des Ortskerns sind:

* Der Weg zur Verwaltung ist kurz;
* Die Grundversorgung im Ortskern ist gut;
* Ärzte | Apotheke sind schnell erreichbar;
* Schule | Kindergärten sind in der Nähe;
* Die Infrastruktur des ÖPNV ist gut;
* Gute Kulturangebote sind vorhanden;
* Man triff viele Bekannte im Ortskern.

2

Schwächen des Ortskerns sind:

* Die Lärmbelästigung durch den IV-Individualverkehr ist übermäßig;
* Qualitätvolles Wohnungsangebot fehlt;
* Gebäude | Energieversorgung sind teils überaltert;
* Die Grünversorgung ist ungenügend.

3

Chancen des Ortskerns sind:

* Durch Verkehrsberuhigung und durch Verschmälerung der Straße wird der Ortskern deutlich aufgewertet;
* Der öffentliche Raum wird kinder- und seniorenfreundlich umgestaltet und beruhigt;
* Hauseigentümer werden zur Sanierung ihrer Wohngebäude motiviert;
* Ein Programm „Neues Wohnen in alten Häusern“ wird aufgelegt.

ORIENTIERUNGSWERTE 2035

In der Gemeinde Schondorf sollen im Jahr 2035 folgene Ziele umgesetzt sein:

Verkehr und Mobilität

* Das Verkehrsaufkommen aus Binnen-, Ziel- und Quellverkehr ist um 30% geringer.
* Die Betriebszeiten des Öffentlichen Personennahverkehrs dauern von 6.00 bis 23.00 Uhr.
* Die maximale Entfernung zu einer Bushaltestelle beträgt 300 m.
* Zusätzliche Angebote beim ÖPNV zur Verkehrsreduzierung (Carsharing | Mitfahrsysteme | neue Formen gemeinsamen Fahrens mit dem Pkw) sind aufgebaut.

AUFGABE

Der Gemeinderat hat beschlossen, wegen der unerträglichen Verkehrssituation auf der Staatsstraße St 2055 „Städtebaulich-verkehrsplanerische Feinuntersuchungen“ mit dem Ziel zu beauftragen, die Lebens- und Arbeitsverhältnisse in der Ortsmitte grundhaft zu verbessern.

Städtebauliche Bestandsaufnahme

Am 26.Mai 2020 haben im besiedelten Teil entlang der Staatsstraße St 2055 die funktionalen und räumlichen Bestandsaufnahmen begonnen. Bei den städtebaulichen Erhebungen wurden wesentlichen Funktionen der Straße kartiert, ebenso wie Strukturelemente der angrenzenden privaten Grundstücke. Eine Vielzahl von Einzelaspekten wurde erhoben, die Einfluss auf die Neubewertung des öffentlichen Raums haben und die von erheblicher Bedeutung für die Auswirkungen des Individualverkehrs auf die Qualität von Nutzungen und Strukturen in der Gemeinde sind.

Erhebungen

In einer reizvollen Landschaft heißt das harte Leben an der Staatsstraße:
Lärm | Lärm | Lärm - mit großen Gefahren für Anwohner | Kunden | Gäste | Radfahrer | Fußgänger |
Über den Zustand der St 2055 und ihrer Funktionen und der Gestaltung des öffentlichen Straßenraums (status-quo-Analyse) folgen erste Beobachtungen, die Hinweise auf den Planungsprozess zur Umgestaltung eines dörflichen Straßenraums geben.

Die Beobachtungen wurden im Mai | Juni 2020 während ganztägiger Bestandsaufnahmen an der St 2055 gemacht.

Die Arbeiten begannen im Norden an der Äußeren Greifenberger Straße, setzten sich nach Süden in der Mitte Schondorfs und in der Uttinger Straße fort und endeten am südlichen Ortsschild im Süden der Gemeinde.

Äußerungen der Nutzer

Aus Zufallsgesprächen mit Passanten entlang der Staatsstraße entstand folgen-des Bild vom öffentlichen Raum. Viele Schondorfer mögen ihre Heimatgemeinde und leben sehr gerne hier. Fragt man im Detail weiter, kommen Vorbehalte: Ein entspanntes Lebensgefühl in der Mitte ihres Ortes gibt es leider nicht mehr, denn die Verhältnisse haben sich dramatisch verschlechtert. Grund: der massive Autoverkehr im Kern des Orts, in der Mitte, zwischen Greifenberger und Uttinger Straße.
Die derzeitigen Verhältnisse sind desolat: Der Aufenthalt ist dort gelegentlich unerträglich geworden. Man hat oft Angst, sich im öffentlichen Raum zu bewegen, traut sich nur gehetzt über die Straße, Kinder rauszulassen, zur Schule zu schicken oder man kommt nur mit Mühe zum Rathaus. Obwohl sich viele Ältere noch mit ihrer Mitte identifizieren, geht durch den massiven Verkehr Echtheit verloren. Das Gemeinschaftsleben ist gestört und die öffentlichen Räume sind reizlos geworden. Sie werden von Fahrzeugen gehetzt, der ungehindert brausenden Kfz-Verkehr bringt latent Gefahren und ängstigt die Bewohner. An der Straße wohnt man nicht mehr gerne, weil der Lärm zu stark, die Luft zu schlecht geworden ist, Gärten kaum mehr nutzbar sind.
Bewohner und Beschäftigte meinen, dass die Nutzung der kommunalen Einrichtungen, das Einkaufen, Besuche beim Arzt, in der Apotheke oder in der Gastwirtschaft, der Eisdiele und im Café entwertet sind, weil der ununterbrochen fließende Verkehr unerträglich geworden ist. Fast unmöglich ist es, sich im öffentlichen Raum entspannt aufzuhalten.
Viele Schondorfer kommen zu einer sehr kritischen, teils wenig schmeichelhaften Beschreibung ihres Ortskerns und fragen: „Wo ist die schöne Mitte geblieben, wo man sich gerne trifft und miteinander einen Kaffee trinkt“? Die emotionale Bindung, die man an schöne Orte, an einen schönen öffentlichen Raum hat, ist entlang der Staatsstraße verloren gegangen.
Die Schondorfer stehen deshalb der Initiative des Gemeinderats zur längst überfälligen Verkehrsberuhigung positiv gegenüber und unterstützen das Vorhaben, den öffentlichen Raum aufzuwerten. Hoffnung besteht, dass dabei das Spezifische Schondorfs wiederentdeckt wird. Der öffentliche Raum ist von höchster Bedeutung und stellt ein Bindeglied zwischen dem Privaten und der lokalen Gesellschaft her. Denn seit jeher ist besonders auf dem Land der Straßenraum der zentrale Ort im Gemeinwesen, stiftet Identität. Auf der Straße trifft man Bekannte, redet dort miteinander, arbeitet, rastet, feiert oder spielt dort. Sinnvoll aufgeteilt und sinnvoll gestaltet, erhöht der öffentliche Raum die Lebens- und Aufenthaltsqualität seiner Bewohner entscheidend. Im öffentlichen Raum stehen vielfältig gestaltete Gebäude, die noch immer das kollektive Gedächtnis des Dorfes bilden, denn hier lebte und arbeitete man schon immer.
Vor diesem Hintergrund hat der Gemeinderat beschlossen, den öffentlichen Raum entlang der Staatstraße bürgerfreundlich zu sanieren. Gefordert wird deshalb, dass hoffentlich bald ein Umdenken einsetzt über die Bedingungen des Durchgangsverkehrs in Schondorf.
Gemeinderat und Bürger wünschen sich sehnlich, dass eine gestalterisch angemessene Lösung gefunden wird, die eine Neuaufteilung des öffentlichen Raums anstrebt, die massiven Verkehrsprobleme deutlich mildert und hilft, die Besonderheiten des Luftkurortes zu bewahren: dauerhaft und nachhaltig.
Schließlich sollte, so das Ziel des Gemeinderats, mit der Sanierung der Staatstraße im besiedelten, dem besonders wichtigen Bereich Schondorfs, der Umbau des Bauerndorfs zur modernen Kultur- und Freizeitgemeinde vollendet werden.

Funktionen - Der motorisierte Verkehr

Städtebauliche Bestandsaufnahmen

Die städtebaulichen Bestandsaufnahmen an der Staatsstraße sind geprägt durch starke Behinderungen und erhebliche Beeinträchtigungen, die die Arbeiten begleitet haben.

Kfz-Dichte

Ein nicht abreißender Strom von Fahrzeugen des Individualverkehrs prägt das Verkehrsgeschehen Schondorfs: Private Pkw, Lkw, Busse, Sattelschlepper, Schwerlastkraftwagen von Speditionen, Bau- und Fuhrunternehmen, Holztransporter, Sprinter und Camper mit Booten ebenso wie Lieferfahrzeuge und Biker, nutzen heute mit den übrigen Verkehrsteilnehmern (Fußgänger | Radfahrer) die Straße weitgehend ungehindert und zügig.
Die Kraftfahrer durchqueren den Ort vermutlich zu Zielen und Kommunen, die in der Region liegen. Weniger suchen sie, so die Vermutung, Einrichtungen und Dienstleistungsangebote in Schondorf auf.
In diesem Fahrzeugstrom müssen sich die Bewohner Schondorfs behaupten: ein schwieriges Unterfangen für Kinder und Jugendliche, für Mütter mit Kinderwagen und ältere Menschen, Kunden, Gäste und Urlauber, die sich zu Fuß oder mit dem Fahrrad dort aufhalten.

Öffentliches Flächenangebot

Der öffentliche Raum im besiedelten Teil der Staatsstraße ist für die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer bei dieser Dichte des Verkehrsaufkommens unausgewogen dimensioniert.

Die Funktionen

* fließender Kfz-Verkehr
* ruhender Kfz-Verkehr
* Lieferverkehr
* Fahrradverkehr
* Fußgängerverkehr
* besondere Verkehre von Handel | Gastronomie | Dienstleistungen im öffentlichen Raum

sind ohne erhebliche gegenseitige Einschränkungen kaum zu bewältigen. Die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer haben grundsätzlich das Nachsehen, weil

* Fahrradwege kaum vorhanden sind,
* Gehsteige deutlich zu schmal gebaut (Breite im Mittel rd. 1,50m) wurden,
* Überwege für Fußgänger und Radfahrer nur sporadisch angeboten werden,
* Spuren zur Anlieferung der Geschäfte (Handel | Gastronomie | Dienstleistungen) nicht vorgesehen sind.

Der Aufenthalt im öffentlichen Raum bedeutet deshalb immer: Gefahr für die schwächeren Verkehrsteilnehmer.

Gestaltungselemente im öffentlichen Raum

Die Fahrstraße
Von der nördlichen Einfahrt bis zur südlichen Ausfahrt Schondorfs kommt im öffentlichen Raum das Gefühl auf, in einer Zone zu sein, die ganz schnell durchfahren werden muß, wenig anziehend gestaltet sein soll. Denn ein breites Asphaltband mit zwei Fahrspuren für den motorisierten Verkehr dominiert den Straßenraum. Dessen fahrdynamische Trassierung ist auf schnelles, schnittiges Durchqueren angelegt. Der Eindruck kommt auf, dass der besiedelte Raum vorwiegend für den Durchgangsverkehr gebaut ist, weniger für den Ziel- und Quellverkehr und noch weniger für Fußgänger oder Radfahrer. Verweilen, Erholen, Genießen oder sich Treffen ist kaum möglich, macht wenig Freude. Bei der Gestaltung der Teilräume wurde auf prägende Elemente weitgehend verzichtet.

Ruhender Verkehr
Trotz extrem beengter räumlicher Verhältnisse sind in der Mitte beiderseits der Fahrbahnen Kfz- Stellplätze ausgewiesen.

Gehsteige
Beidseitig begleiten die Fahrbahnen viel zu schmale Gehsteige, die gelegentlich beparkt werden. Sie sind mit grau und rot eingefärbten Betonsteinen gepflastert.

Radfahrer
Obwohl erstaunlich viele Radfahrer in der Ortsmitte unterwegs sind -vom 5- jährigen Anfänger bis zum rüstigen Senior-, haben diese Verkehrsteilnehmer keine Lobby. Sie haben viel zu geringe Flächen, um entspann radeln zu können. Konflikte sind vorprogrammiert.

Aufenthaltsqualität
Obwohl entlang der Straße viele Wohnhäuser stehen bzw. neu gebaut wurden, finden die Bewohner in ihren Zier- und Gemüsegärten kaum Erholung. Schlafen bei offenem Fenster scheint unmöglich.
Wegen der einseitigen Bevorzugung von Autofahrern ist trotz Baumpflanzungen in Schondorfs Mitte wenig Aufenthaltsqualität zu finden. Ob im Restaurant, an der Eisdiele, im Biergarten oder vor dem Café – immer sitzen Gäste mitten im brausenden Verkehr. Und Obst oder Gemüse werden beständig mit Feinstaub der Verbrennungsmotoren der Kfz überzogen.

Rathausvorplatz
Eine Ausnahme bildet die Fläche am Rathaus. Das Plätzchen, mit dem Natursteinwürfel als Brunnen, geschliffenen Hockern und Bänken ist eine wohltuende Ausnahme und eine kleine Oase.

Brennpunkte im öffentlichen Raum

Fahrgeschwindigkeiten

In allen Abschnitten des innerörtlichen Teils der Staatsstraße sind die Fahrgeschwindigkeiten der Kraftfahrzeuge zu hoch.

Vermutlich überschreiten die Kraftfahrer immer wieder und erheblich die vorgesehenen Richtgeschwindigkeiten. Sie fahren häufig deutlich mehr als 50kmh (an den übersichtlichen und breiten Ortseinfahrten bis zu gefühlt 70kmh und mehr).

Die große Menge der Fahrzeuge, und da besonders der Motorenlärm von Lkw und Sattelschleppern, hat im beengten Straßenraum spürbare, negative Auswirkungen auf die Gesundheit, besonders auf das Sensorium und die Atemwege der großen und kleinen, jungen und älteren Fußgänger (insbesondere auf die vielen Kleinkinder).

An der unübersichtlichen Innenkurve am Ristorante Fontanina stellen sich zusätzlich immer wieder äußerst gefährliche Situationen ein zwischen motorisiertem Verkehr und nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern.

Die Ortseingänge

Im Norden und Süden Schondorfs trifft die Staatsstraße unvermittelt, dh ohne sichtbare funktionale und räumliche Übergänge auf den Ort.

Obwohl die Bebauung mit Wohnhäusern sichtbar beginnt, bleiben die asphaltierten Fahrbahnen innerhalb der Siedlungsflächen weiter großzügig und großflächig ausgebaut. Sie verleiten Autofahrer dazu, die Geschwindigkeit nicht zu drosseln. Alle Fahrzeuge, so die gefühlte Einschätzung, fahren dort deutlich zu schnell.

Beim nördlichen Ortseingang, der Äußeren Greifenberger Straße, kommt hinzu, dass die Asphaltflächen durch Abbiegespuren am Bahnübergang (Landsberger Straße) und in die Fuchsbergstraße überdimensioniert großflächig ausgebaut sind.

Die Abbiegespuren am Bahnübergang verleiten die Autofahrer, nicht vom Gas zu gehen, die Geschwindigkeit weiter zu halten. Dort führen zum Beispiel zwei Fahrbahnen in den Ort, es gibt zwei Abbiegespuren sowie einen breiten Fuß- und Radweg.

Nach Meinung von Anwohnern bedeutet dieser Zustand, zu schnell in das Dorf einzufahren, hohe Belastungen während der gesamten Woche: Lärm, Abgase, Schwebstoffe, Feinstaub, Erschütterungen.

Die Geräusche der Bundesbahn hingegen sind zu vernachlässigen.

Straßeneinmündungen

Wegen der topografischen Verhältnisse, der teils unübersichtlichen Lage im Straßenraum und komplizierter Verkehrsführungen sind insbesondere Straßeneinmündungen wie

* Fuchsberger Straße
* Greifenberger Straße (bei EDEKA)
* Bahnhofstraße
* Schulstraße

Brennpunkte des Verkehrsgeschehens.

Aufgrund des hohen Kfz- Verkehrsaufkommens kommt es in diesen Abschnitten immer wieder zu gefährlichen Situationen mit anderen Fahrzeugen, aber auch mit Fahrradfahrern und Fußgängern.

Private Ausfahrten

Ein- und Ausfahrten, insbesondere am

* Café Manhart | Getränkemarkt (14 P)
* Lebensmittelmarkt EDEKA (40 P)
* Wohnbauten in der Uttinger Straße

mit großem Stellplatzangebot bei Gewerbebetrieben, Tiefgaragenausfahrten und vielen Einzel-Kfz-Stellplätzen für die Bewohner von Privatgrundstücken verursachen zusätzliche Gefahren in den öffentlichen Straßenraum, bei denen immer wieder Beinahe-Unfälle zu beobachten sind.

Lieferverkehr

Auch in Schondorf wächst der Waren- und Lieferverkehr beständig. Der Online-Handel mit großen Paketmengen erhält eine immer größere Bedeutung.
Im beengten Straßenraum rund um Rathaus und die Einzelhandelsgeschäfte werden Lastkraftwagen verstärkt Waren anliefern oder Verpackungsmaterial abholen.
Die Lieferfahrzeuge parken zwangsläufig in zweiter Reihe auf den Fahrbahnen, verstopfen die Straße und bremsen den Durchgangsverkehr aus. Sie verursachen immer wieder längere Staus und tragen zur schlechten Luft, zu Feinstaubbelastungen und zu CO^2-Emissionen bei.
Bei der Neugestaltung der Staatsstraße sollte eine klimafreundlichere Lieferlogistik mitentwickelt und umgesetzt werden.

Die Gemeinde sollte die Unternehmen dazu veranlassen, selbst entsprechende Maßnahmen zu ergreifen, in dem die Anlieferung weitgehend auf privaten Flächen erfolgt.

Öffentliches Parken

Trotz des sehr begrenzten Flächenangebots in der belebten Ortsmitte, insbesondere für Fußgänger und Fahrradfahrer, werden zentral und für jedermann nutzbar entlang der Ladengeschäfte, Dienstleister und Praxen Kfz-Stellplätze im öffentlichen Raum angeboten. Dieses Angebot reduziert zwangsläufig und in erheblichem Maß die Möglichkeiten, die Aufenthaltsqualität für Bewohner und Besucher zu verbessern, das Verweilen im Kern bequemer zu machen.

Das Parkplatzangebot an äußerst problematischen Straßenabschnitten verschärft damit die Konflikte. Hohes Verkehrsaufkommen und unübersichtliche Verkehrsführung in Kombination mit Parkplatzsuchverkehr erhöhen weiter das Dilemma mit dem fließenden Verkehr.

Privates Parken

Parken auf privaten Grundstücken

Selbstverständlich parken beiderseits der Staatsstraße vor Gebäuden und auf privaten Anwesen Autos. Dort, wo sich bei Gebäuden der ruhende Verkehr auf wenige Fahrzeuge beschränkt, sind kaum Konflikte mit der Staatstraße bzw. den übrigen Verkehrsteilnehmern zu erwarten.

Handelsbetriebe

Insbesondere bei größeren Einzelhandelsunternehmen oder Dienstleistern kommt es in der Mitte Schondorfs durch ein- oder ausfahrende Kraftfahrzeuge gelegentlich zu Konflikten. Konzeptionelle Änderungen (EDEKA) und ordnende Ansätze zur Aufwertung und Nutzung des Parkraumangebots (PPP-Projekte) sind dort unumgänglich.

Wohnbebauung

Im Ort nimmt die Funktion Wohnen weiter zu. Bei verdichteter Bauweise und dem ruhenden Verkehr in Tiefgaragen kann es zu Schwierigkeiten kommen. Die neuen Wohnanlagen tragen damit auch zum Verkehrsfluss und zur Dichte bei, denn bei wachsender Wohnnutzung verdichtet sich zwangsläufig das KFZ-Aufkommen.

Ampeln

DB-Ampel am Bahnübergang-Nord

Trotz der sinnvollen Zusammenlegung auf einen Bahnübergang bestehen am nördlichen Eingang in den Ort weiterhin ungelöste Konflikte: Die Führung von Radfahrern und Fußgängern, die von Westen oder Norden kommend die Staatstraße St 2055 kreuzen wollen, ist ungelöst. Sie macht Probleme und führt zu Unfallgefahren.

Ampel an der Apotheke

Die Ampel an der Apotheke wird von Fußgängern und Radfahrern in vielfältiger Weise (siehe nebenstehendes Foto) genutzt; sie ist dringend nötig. Zwar unregelmäßig wird die Signalanlage immer wieder gebraucht, um den Kfz-Fluss punktuell anhalten zu können, um die gefährliche, stark befahrene Straße an dieser unübersichtlichen Kurve überqueren zu können.

DB-Ampel am Bahnübergang-Süd

Alle 30 Minuten stehen im südlichen Abschnitt der Durchgangsstraße alle Kraftfahrzeuge, Radfahrer und Fußgänger still.

Züge aus Augsburg nach Schongau bzw. von Dießen nach Geltendorf kreuzen die Straße. Dieses Ereignis könnte konzeptionell als erster Schritt zur großflächigeren Verkehrsberuhigung im Ort dienen.

Queren der Staatsstraße

Fußgänger und Fahrradfahrer haben es im öffentlichen Raum Schondorfs äußerst schwer.

Menschenverachtend ist es, wenn Bewohner angsterfüllt rennen müssen, um über die Straße zu gelangen. Fußgänger vermitteln häufig den Ausdruck höchster Anspannung, wenn sie die gegenüberliegende Straßenseite erreichen wollen. Mütter mit Kindern oder Senioren sind wegen der Gefahren, die von Pkws, Motorrädern und Lkws ausgehen, häufig Angst erfüllt, wenn sie die Fahrbahnen betreten. Nur sehr selten wird den Fußgängern von Kraftfahrern der Vortritt gewährt.

Fußgänger

Das Flächenangebot für Fußgänger ist in der Mitte Schondorfs rund um die Staatsstraße viel zu gering. Äußerst kompliziert ist es, dort zu laufen, um die vielfältigen Einrichtungen zu erreichen.

Wegen der schmalen Gehsteige (im Mittel rd. 1,50m Breite) können Fußgängergruppen nur eingeschränkt in ihren Zonen laufen; sie können nur einzeln, quasi im „Gänsemarsch“ unterwegs sein.

Mehrfach wurde beobachtet, dass sich Paare oder kleine Gruppen auflösen mussten, um am Gegenverkehr anderen Fußgänger vorbeizukommen.

Wenn Personen mit Rollator unterwegs sind, müssen entgegenkommende Fußgänger zwangsläufig auf die Fahrbahn der stark frequentierten Straße ausweichen.

Nutzung der Gehwege

Gehwege werden in Schondorf zu häufig durch andere Verkehrsteilnehmer genutzt, durch parkende Fahrzeuge zweckentfremdet. Fußgänger haben das Nachsehen.

In der Mitte Schondorfs wirtschaften viele Dienstleister, praktizieren Ärzte, Therapeuten und Kanzleien. Dort stehen auch die wesentlichen Geschäfte und Gaststätten, die erreicht werden müssen. Die zu schmalen Fußgängerflächen verhindern das.

Fahrradfahrer

Die vielen Fahrradfahrer in Schondorf nutzen fast ausschließlich die schmalen Gehwege mit dem Ergebnis, dass sie zwangsläufig Fußgänger behindern. Wo sollen die Radler aber auch hin, wenn ihnen ihr Leben lieb ist? Nur die ganz Mutigen nutzen die Fahrbahnen. Für Mütter, die mit Anhängern unterwegs sind, sind häufig selbst die Gehsteige zu schmal.
Wenn Radfahrer, insbesondere Kinder, auf Kfz-Fahrspuren unterwegs sind, verringern sich zwar spürbar die Geschwindigkeiten der Autos, Unfallgefahren erhöhen sich dabei jedoch spürbar. Das führt manchmal zum Hupen, und immer wieder wird auf die Radfahrer geschimpft.

Fußgängerüberwege

Bei der Verkehrsdichte Schondorfs ist das Angebot an Fußgängerüberwegen gering.

Die zu weit auseinander liegenden Überwege bedeuten für Fußgänger, relativ weite Umwege gehen zu müssen. Die Versuchung ist deshalb immer groß, die Straße an jeder beliebigen Stelle zu queren.
Die StVO regelt, dass Autofahrer fünf Meter vor einem Überweg anhalten sollen. Nach der StVO müssen sie das Queren ermöglichen, wenn Fußgänger den Überweg erkennbar nutzen wollen. Sie dürfen auch nicht mit mäßiger Geschwindigkeit an Fußgängerüberwege heranfahren oder dort gar überholen.
Obwohl Fußgänger Vorrang haben, wies ihnen von Kraftfahrern häufig die Vorfahrt genommen; bedrohliche Situationen sind die Folge. Menschen haben Angst vor diesen Bedrohungen; Hektik und unkontrolliertes Handeln sind häufig die Folge.

Motorradfahrer

Insbesondere an Wochenenden, in den Sommermonaten während der Urlaubszeit, ist der Lärm von Motorrädern mit „Sportauspuff“ ohrenbetäubend, der geballt von den Maschinen ausgeht. Für Anwohner an der Staatsstraße ist die Geräuschkulisse besonders unangenehm und störend. In der äußeren Greifenberger und der südlichen Uttinger Straße, den übersichtlichen, geraden Teilstücken, drehen die Biker die schweren, meist „frisierten“ Maschinen auf, fahren zu hohe Geschwindigkeiten und machen dabei Höllenlärm. Der Aufenthalt in den angrenzenden Freiflächen ist dann kaum möglich.
Mehr als 80 Städte, Gemeinden und Landkreise in Baden-Württemberg fordern gegen den Motorenlärm, dass er reduziert werden muss.
Der Bundesrat (15. Mai 2020) setzt sich ebenfalls für die Verringerung des Lärms von Bikern auf maximal 80 dB(A) ein.

LKW-Verkehr

Der Fahrstil vieler LKW innerhalb des geschlossenen Ortskerns verbreitet bei Fußgängern, Radfahrern, insbesondere bei Müttern mit Kindern immer wieder Angst und Schrecken. Da die Fahrer die Strecke bestens kennen, fahren sie mit ungehinderten Geschwindigkeiten durch das Dorf. Offensichtlich stehen die Fahrer unter Zeitdruck. Sie beachten nicht die bedrohliche Wirkung ihre riesigen Fahrzeuge auf die Passanten haben und es kümmert sie, so die Vermutung, offensichtlich auch nicht. Sie ahnen nicht, wie aggressiv ihre Fahrzeuge wirken, wenn sie meist mit zu hoher Geschwindigkeit und zu viel Lärm durch den engen Straßenraum von Schondorf unterwegs sind.
Um für die übrigen Verkehrsteilnehmer die erheblichen Bedrohungen durch die massigen Fahrzeuge zu mildern, müssen insbesondere für LKW die Fahrgeschwindigkeiten innerorts deutlich gesenkt werden.

Nutzungen im Ort

Öffentliche Dienstleistungen

Wie auf dem Land üblich, stehen Rathaus, Gemeindebücherei, Freiwillige Feuerwehr, Sanka, Touristenbüro und Volkshochschule im Ortskern, in Schondorf unmittelbar an der belebten Hauptverkehrsstraße.
Wenn man aus Unterschondorf kommend zur Gemeindeverwaltung, zur Bushaltestelle oder zum Bahnhof möchte, oder wenn Kinder zur Schule müssen, stoßen alle zwangsläufig an die belebte Staatsstraße. Sie zu queren ist kein leichtes Unterfangen.
Bei der Neuregelung von Fahrgeschwindigkeiten und Übergängen in der Ortsmitte, der Umgestaltung der kommunalen Räume und der Neuaufteilung der öffentlichen Freiflächen in Fahrstraßen, Fußgängerbereiche, Radwege, Parkplätze und Bereichen zur Entspannung müssen diese Fragen unbedingt gelöst werden.

Zukünftig muss es allen Verkehrsteilnehmern wieder möglich sein, kommunale Angebote ohne Gefahr durch den motorisierten Verkehr wahrnehmen zu können.

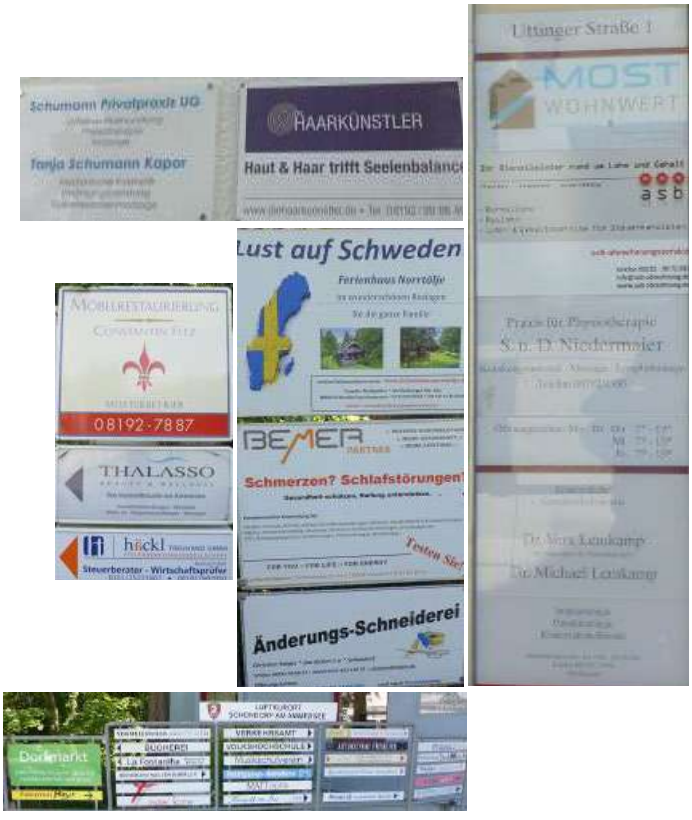
Kunst | Kultur | Tourismus und gesellschaftliches Leben

Rund um die Schondorfer Mitte finden (zusammen mit dem Landkreis) als Höhepunkt des gesellschaftlichen Lebens im Jahr Kulturtage statt. Das „Zusammenspiel von Kunst, Bildung und Lebensqualität“ wird dabei gefördert, dessen Geist die Gemeinde das ganze Jahr weiter mitprägt. Künstlerinnen und Künstler des Dorfes und aller Genres initiieren im öffentlichen Raum ein Kulturfest: bildende Künstler, Theaterleute, Musiker, Artisten, Bildhauer prägen den Raum mit Werken und Darbietungen und interpretieren in besonderer Weise ihre Sicht von "Heimat Schondorf“. Dafür werden alle öffentlichen Freiflächen gebraucht.
Die Angebote der zeitgenössischen Kunstszene erfüllen dann Schondorf und wirken weit in das kulturell-gesellschaftliche Leben anderer Räume des Ortes hinein.
Diese Vielfalt zieht auch Touristen an, die in dem kulturell attraktiven Raum Tage der Erholung genießen.

Der Brunnen vor dem Rathaus

Private Dienstleistungen

Die Mitte Schondorfs ist deshalb so lebendig, quirlig, und geschäftig, weil sie mit ihrer Vielzahl von öffentlichen und privaten Einrichtungen das gesuchte Ziel der Menschen ist.
Bewohner und Kunden nutzen dafür selbstverständlich den öffentlichen Raum, der jedoch attraktiv sein muss. Sie kaufen hier ein, gehen zum Arzt oder Therapeuten, zur Bank, zum Rechtsanwalt oder zum Friseur und holen sich hier ihre Zeitung, Lebensmittel, Brot, Getränke und Fleischwaren.
Monteure machen im Ortskern Pause und die Mitte ist auch Treffpunkt zum Gespräch von Nachbarn, Freunden oder Bekannten.
Für sie bietet sich der Brunnenplatz vor dem Rathaus, die Konditorei oder das Café an, abends die Gastwirtschaften an der Staatsstraße.
Bei all ihren Aktivitäten in der Ortsmitte müssen Bewohner, Kunden, Besucher und Feriengäste selbstverständlich die Staatsstraße gefahrlos kreuzen können, um ohne Angst und Hetze ans Ziel zu kommen.



Einzelhandel

Obst, Frischgemüse und junge Nutzpflanzen vor dem Supermarkt stehen quasi mitten im brandenden Straßenverkehr. Die Lebensmittel werden beständig von Schwebstoffen, Ruß, Feinstaub, Abrieb und Abgasen überzogen, zum gesundheitlichen Schaden der Kunden.
Die Partikel des primären Feinstaubs werden von den Motoren der Fahrzeuge, also durch menschliches Handeln erzeugt: Sie entstehen vor allen durch Kraftfahrzeuge – vorrangig aus Dieselmotoren –, aber auch von Öfen und Heizungen.
Der Straßenverkehr ist die dominierende Staubquelle. Sie gelangt nicht nur aus Motoren in die Luft, sondern auch durch Bremsen- und Reifenabrieb sowie durch die Aufwirbelung der Straßenoberfläche.

Gastronomie

Für die Attraktivität des Luftkurorts Schondorf mit seinen Hotelgästen, Urlaubern, Sommerfrischlern und Badbesuchern ist ein breites, vielfältiges gastronomisches Angebot an regionaler und internationaler Küche lebenswichtig.
Das gastronomische Angebot wird aber nur genutzt, wenn neben der Qualität von Speisen und Getränken auch die äußeren Rahmenbedingungen stimmen und einladend sind. In dem tosenden Verkehrsgeschehen können sich diese jedoch nicht oder nur sehr schwer entwickeln.
Die Verkehrsberuhigung ist deshalb ein entscheidender wirtschaftlich-touristischer Faktor, der die Gemeinde erst in die Lage versetzt, vielfältige Aufgaben erfüllen zu können.
Unter den heutigen Umständen, dem immensen Lärm, den Abgasen und Feinstaubbelastungen ist dieses Ziel kaum erreichbar.

Gewerbe

Von den 36 Gewerbebetrieben, die in der kleinen Gemeinde wirtschaften, haben mehrere Firmen ihren Sitz an der Staatsstraße; sie sind abhängig von der guten Erreichbarkeit. Viele Bürger sind froh, dass die Ortseingänge von Gewerbeansiedlungen verschont geblieben sind. Diese Besonderheit ist zu erhalten. Die gute Mischung aus Handwerk, Handel und Dienstleistungen im Dorf ist weiterzuentwickeln, um auch dauerhaft Arbeitsplätze anbieten zu können.
Schondorf verfügt über eine gesunde Wirtschaftskraft mit viel „stillem Gewerbe“.
Auch der Wochenmarkt gehört dazu. Er ist eine Bereicherung und sorgt für die Gewerbevielfalt.
Für das Gewerbe ist eine optimale Verkehrsinfrastruktur von erheblicher Bedeutung. Deshalb müssen alle Betriebe auch gefahrlos erreichbar sein. Lärm und Staus sind daher endlich zu beseitigen. Davon kann derzeit jedoch nicht die Rede sein.

Wohnen an der Staatstraße

Schondorf als Wohnadresse ist seit dem 19.Jd. sehr beliebt. Bauern, Künstler und Intellektuelle prägen seither das Dorf. Dies ist geblieben, nicht nur wegen des Drucks auf den Wohnungsmarkt, den die Metropole München zunehmend stärken erzeugt, sondern auch wegen der reizvollen Landschaft, dem See und der Nähe zu den Erholungseinrichtungen der Alpen.

Trotz der immensen Belastungen, ausgehend von der Durchgangsstraße, und trotz der Angst von Eltern um ihre Kinder wird entlang der Staatsstraße weiterhin gewohnt; nicht nur in großzügigen, historischen Gebäuden auf großen Grundstücken der Jahrhundertwende, sondern auch in Neubauten aus jüngster Zeit auf kleinen Parzellen, die hier in verdichteter Form entstanden sind. Gelegentlich stehen aber auch Wohnhäuser leer, aus welchen Gründen auch immer.

Raumbildender Baumbestand

Der landwirtschaftliche Hintergrund ist der Gemeinde, trotz tiefgreifender Funktionsänderungen -vom Bauerndorf zur Wohn- und Freizeitkommune- noch deutlich anzusehen. Neben den Resten landwirtschaftlicher Bebauung ist dies besonders am raumbildenden Baumbestand festzumachen.

Beinahe jedes Grundstück ist umgeben von frei wachsenden Hecken und mit großen Bäumen, ähnlich den prächtigen Eichen an der Turnhalle.

Die immensen Emissionsbelastungen, die vom Straßenverkehr herrühren, sind eine Herausforderung für den Baumbestand, wie dies durch das Absterben einiger Birken an der Uttinger Straße bereits zu beobachten ist.

Private Gärten

Beinahe vor jedem Wohnhaus, das an der Durchgangsstraße steht, liegt ein Obst-, Gemüse- und Blumengarten, häufig mit Hochbeet und Stauden bestückt. Sie werden von den Eigentümern mit Hingabe gehegt und gepflegt.
Vor den Wohnräumen breiten sich meist Terrassen aus und die Spielplätze der Kinder. Mit Sandkasten und Schaukel sind auch sie liebevoll gestaltet.
In einem der Gärten ist der Freisitz ein Geschoss tiefer gelegt. Wahrscheinlich, um etwas dem Lärm der Staatsstraße zu entkommen.
Trotz aller Verbesserungsversuche der Eigentümer sind die privaten Freiflächen Gärten -gedacht zur Feierabenderholung und zum Entspannen am Wochenende-, meist stark entwertet.
„Die räumlichen Umstände, verursacht durch den nicht enden wollenden Kfz-Strom auf der Staatsstraße sind einfach zu schlecht," so ein Anwohner in der Greifenberger Straße „um sich länger im Garten aufhalten zu können".

Lärmschutz

Um dem unerträglichen Krach der Straße zu entkommen, haben einige Anlieger zur Selbsthilfe gegriffen und eigenwillige Lärmschutzlösungen umgesetzt. Die dichte Hecke entlang der Grundstücksgrenze an der Straße ist häufig die erste Lärmschutzmaßnahme. Gebäude sind dann meist kaum noch zu sehen. Da und dort sind Lärmschutzwände aus Holz oder Stein gebaut worden: aus Brettern, als Gabionen oder mit massiven Mauern. Auf einem Anwesen an der Uttinger Straße entsteht derzeit ein privater Lärmschutzwall.