Gemeinde

Schondorf am Ammersee

Städtebaulich-verkehrsplanerische Feinuntersuchungen nach Baugesetzbuch

Auftrag | Aufgabe
Ziele des Gemeinderats | Bürgerbeteiligung
ISEK – Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept
VU - Vorbereitende Untersuchungen nach Baugesetzbuch
Feinuntersuchungen: Erste Detailplanungen
ISEK - Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept:
Hauptort und Ortsteile
Schlüsselprojekte | Maßnahmen | Sanierungsvorschläge der Arbeitskreise Kosten und Finanzierung
Sanierungssatzung
Beschlüsse des Gemeinderats vom 13.Juli 2021 -
Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange
Gesamtübersicht der Maßnahmen

Workshop des Gemeinderats Schondorf

Inhalt

Einleitung 5

Erwartungen
an die Feinuntersuchungen St 2055 8

Generelle Ziele des Gemeinderats
zur Verkehrsentwicklung 7

Fachliche Ergebnisse der Arbeitsgruppen
zur Verkehrsentwicklung 27

Befragung der Selbständigen
zur Ortsdurchfahrt zur Staatsstraße 2055 41

Fachgespräche
mit Besucherinnen und Besuchern am Dorfmarkt 43

Quellen /Unterlagen/ Literaturverzeichnis siehe Heft 7

EINLEITUNG

Am Beginn der Städtebaulich-verkehrsplanerischen Feinuntersuchungen über die Staatsstraße St2055 wurde ein wichtiger fachlicher Grundsatz eingelöst: Um die dringendsten Fragestellungen und Sanierungsthemen beim Verkehr zu erfahren, sollten am Beginn der planerischen Aktivitäten Ziele für die Sanierung des öffentlichen Raums abgefragt werden.

Darüber können, so die Meinung der Planer, am besten die gewählten Vertreter Auskunft geben, welche verkehrlichen Themen (als Teil von VU - Vorbreitenden Untersuchungen) fachlich vertieft diskutiert werden sollen. Mit diesem Vorgehen ist eine gewisse Sicherheit gegeben, dass wesentliche Aspekte verfolgt, diskutiert und vertieft werden, die auch der Bevölkerung von Schondorf auf den Nägeln brennen.

Rasch nach dem Auftakt der Arbeiten (fachliche Bestandsaufnahmen | Analysen etc.) begann die inhaltliche Detailarbeit mit dem kommunalen Gremium. Mit einem Fragenkatalog (nächste Seite) wurde jedes Gemeinderatsmitglied einzeln eingeladen und befragt, seine | ihre Vorstellungen zur zukünftigen verkehrsplanerischen Entwicklung ihrer Gemeinde zu formulieren.

Die Vorstellungen beider Bürgermeister und die Schwerpunkte einzelner Gemeinderätinnen und Gemeinderäte wurden erfragt und dokumentiert. Deren Aussagen sind die Gewähr dafür, an die wirklich drängenden Themen heranzukommen.

Insgesamt 17 Einzelgespräche wurden zu den kommunalen Entwicklungszielen geführt. An mehreren Tagen wurden Gedanken über die Erwartungen an die Feinuntersuchungen und die Vorstellungen zum zukünftigen öffentlichen Raum ausgetauscht, die als Einzelthemen und strukturelle und bauliche Maßnahmen besprochen wurden und die als städtebauliche Entwicklungsziele in die räumlichen Konzepte einfließen sollen.

Während der jeweils einstündigen Termine gaben die Gesprächspartnerinnen und Gesprächspartner Auskunft über ihre kommunalpolitischen Schwerpunkte zu Protokoll und formulierten ihre fachlichen Ziele zu kommunalen Einzelthemen.

Alle Ergebnisse sind im Folgenden zusammengefasst.

Die Inhalte der Gesprächsergebnisse sind mit den Gemeinderätinnen und Gemeinderäten im Einzelnen abgestimmt, Protokolle („Gesprächsnotizen“) inhaltlich abgeglichen und für die Auswertung im weiteren Planungsprozess zur Veröffentlichung freigegeben.

Alle Aussagen der Gesprächsteilnehmerinnen und der Gesprächsteilnehmer sind als wichtige Planungsinformationen in den Entwurfsprozess eingeflossen. Sie finden sich als Sanierungsmaßnahmen in vielen Teilen des Planungsentwurfs wieder.

Die Gesprächsergebnisse sind nachfolgend ungekürzt abgedruckt.

Generelle Ziele des Gemeinderats zur Verkehrsentwicklung

Zusammenfassung der Einzelgespräche

GEMEINDERÄTE| GEMEINDERÄTINNEN

ZIELE

ERWARTUNGEN AN DIE FEINUNTERSUCHUNGEN St 2055

1
VORSTELLUNGEN FÜR DEN ÖFFENTICHEN RAUM

* Aufwertung der Verkehrsverhältnisse für alle Verkehrsteilnehmer Schondorfs
* Verbesserungen des Wohnumfelds entlang der Staatsstraße St 2055
* Steigerung der Standortqualitäten: öffentlichen Einrichtungen | Kultur | Einzelhandel | Dienstleistungen

2
MASSNAHMEN

Verkehrsrechtliche Maßnahmen

* Lärmaktionsplanung: vorhandene Lärmprobleme für Hauptverkehrsstraßen zu analysieren und gegebenenfalls zu beheben sowie ruhige Gebiete vor einer Zunahme des Lärms zu schützen.
* Örtlich begrenzte Geschwindigkeitsbeschränkungen im besiedelten Bereich
* Rechts- vor Links-Verkehr im Ortskern | gesamten besiedelten Bereich
* Shared Space (Gemeinschaftsstraße) - vollständige Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer

Flächenmäßige Maßnahmen

* Tempo-30-Zonen im Ortskern | im gesamten besiedelten Bereich

Bauliche Maßnahmen

* Gemischt nutzbare Flächen im Ortskern
* Teilaufpflasterungen an Kreuzungen | an Einmündungen
* Verschmälerung von Fahrbahnen bzw. Fahrstreifen im Ortskern | im gesamten besiedelten Bereich
* Vergrößerung der Seiten- und Gehwegflächen im Ortskern | im gesamten besiedelten Bereich

3
PERSÖNLICHE ZIELE UNDVORSCHLÄGE

Vielen Dank!

München im Dezember 2020

Klaus J.Schulz
Büro für Städtebau und Freiraumplanung

1 GESPRÄCHSNOTIZ

8.Dezember 2020, 15:00 –16:00 Uhr
Teilnehmer: Herr Erster Bürgermeister Alexander Herrmann, Herr Klaus J. Schulz, Stadtplaner-Architekt

ERWARTUNGEN AN DIE FEINUNTERSUCHUNGEN „STAATSSTRASSE"

Das Leben im öffentlichen Raum Schondorfs ist vom Kfz-Verkehr dominiert. Die Zonierung der Flächen ist derzeit ungerecht aufgeteilt, da in dem beengten öffentlichen Raum die Fahrbahnen viel zu breit, die Gehwege und Seitenflächen viel zu schmal dimensioniert sind.

* Ziel ist, zukünftig die Ortsstraße gleichberechtigt von allen Verkehrsteilnehmern nutzen zu lassen.
* Alle Verkehrsteilnehmer sollen in Zukunft mehr Rücksicht aufeinander nehmen.
* Der Gemeinderat ist der Souverän der Kommune. Er sollte deshalb die Ängste vor den Genehmigungsbehörden aufgeben.
* Eine Umgehung Schondorfs ist ebenso unrealistisch wie ein Tunnel (besonderes Problem: Topografie | Zu- und Abfahrten) unter dem Ort oder eine Trennung von Fahrbahnen (Einbahnstraßen-Regelung).

MASSNAHMEN

Verkehrsrechtliche Maßnahmen

* Rechts- vor Links: Denkbar ist, insgesamt die Rechts- vor Links-Regelung umzusetzen, um Geschwindigkeiten zu reduzieren und die Verkehrsberuhigung zu erzielen.
* Shared Space: Im zentralen Kern der Gemeinde soll die vollständige Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer umgesetzt werden.

Flächenmäßige Maßnahmen

* Geschwindigkeitsreduzierung: Im gesamten besiedelten Bereich muss die Geschwindigkeit der Kfz auf 30 km/h begrenzt werden.

Bauliche Maßnahmen

* Ortseingang Nord: Nur optische Elemente zur Geschwindigkeitsreduzierung (zB: Baumtor) sollen verwirklicht werden. Ein grüner Mittelstreifen vom nördlichen Ortseingang bis zum Bahnübergang ist denkbar, jedoch kein Straßenrückbau (Notwendigkeit der Abbiegespuren).
* Ortskern: Zwischen Feuerwehr und Apotheke soll eine gemischt genutzte Fläche entstehen, in der alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt sind. Um den Straßenraum in diesem Teil aufzulockern, sind allen Verkehrsteilnehmern gemeinsame, dh gemischt nutzbare Flächen zur Verfügung zu stellen.
* Apotheke | Bahnübergang Süd: Der gerade Streckenabschnitt ist aufzulockern, eine Querungshilfe an der Schulstraße zu schaffen sowie Fußgänger und Radfahrer auf einer gemeinsamen Fläche sind zusammenzufassen.
* Ortseingang Süd: Ein Kreisel an der Bergstraße (gemäß FNP: zukünftig 4 Straßenäste) soll gebaut werden.

Der abgesetzte Geh-|Radweg in der südlichen Uttinger Straße soll über das Schulareal|Prix-Gelände hinaus bis Oberschondorf | Landsberger Straße verlängert werden.

Aufpflasterungen

An verengten Kreuzungen | Einmündungen sollen die Asphaltfahrbahnen der Staatsstraße durch Aufpflasterungen (mit scharrierten, plan gestockten Oberflächen – keine Katzenköpfe) unterbrochen, damit der fließende Verkehr beruhigt werden.

Schmälere Fahrbahnen

Als Gewinn für Fußgänger | Radfahrer ist die Verschmälerung der Fahrstreifen auf das unbedingt notwendige Maß zu planen und auszubauen, um Seiten- und Gehwegflächen komfortabler zu gestalten.

Grunderwerb

Um einen Shared Space, die Gemeinschaftsstraße bauen zu können, wären vergrößerte Freiflächen im öffentlichen Raum sinnvoll. Da der Flächenerwerb von Anliegern unrealistisch ist, ist die Mitnutzung privater Flächen (Beispiel: Einbeziehung von Vorgärten) durch die öffentliche Hand denkbar und wünschenswert.

Um die dauerhafte Aufwertung im Ortskern zu erreichen, wird an die Freiwilligkeit der Eigentümer appelliert. Die Mitwirkungsbereitschaft von Bürgerinnen und Bürger ist entscheidend und ein sehr großes Anliegen.

München, den 9.+18.Dezember 2020

Klaus J. Schulz
Büro für Städtebau und Freiraum

2 GESPRÄCHSNOTIZ

10.Dezember 2020, 17:15 –18:00 Uhr

Teilnehmer: Herr Thomas Betz, Herr Klaus J. Schulz, Stadtplaner-Architekt

ERWARTUNGEN AN DIE FEINUNTERSUCHUNGEN „STAATSSTRASSE"

Der Gemeinderat erwartet von den Feinuntersuchungen belastbare Aussagen, wie sich der Straßenverkehr in Schondorf seit der letzten Verkehrszählung weiterentwickelt hat. Herr Betz macht sich aber wenige Hoffnungen darüber, dass die Gemeinde Einfluss auf die starken Emissionsbelastungen (Lärm | Feinstaub) im Ort nehmen kann.

* In der aktuellen Phase der Planungen zur Entlastung des Ortes wäre vom Gemeinderat deshalb auch die Zukunft der Zugstrecke Schongau – Augsburg der Deutschen Bahn diskutieren, falls die Bahn die Trasse stilllegen sollte.
Alternativ sollte planerisch untersucht werden, westlich der Bahn, am Rand des Schulgeländes, eine Durchgangsstraße zu bauen, die vom Fahrverkehr bequem zu nutzen wäre. Beide Lösungsvarianten hätten positive Auswirkungen auf den Durchgangsverkehr, auf die Qualität der Umweltbedingungen, des Wohnumfelds, der Wohnsituation und auf die öffentlichen Einrichtungen.

* Der Gemeinderat ist klar für eine Umgehungsstraße westlich von Oberschondorf, um die Lebens- und Arbeitsbedingungen im Ort aufzuwerten.

* Herr Betz bemängelt einen Aspekt bei der Zusammenlegung der beiden Bahnübergänge. Versäumt wurde, bei geschlossener Schranke zur Landsberger Straße eine Grün-Ampel für den Verkehr auf der St2055 einzurichten, was immer wieder zu Staus auf der Greifenberger Straße führt.

* Querungshilfen im Ort für Anlieger und Nutzer der Straße sind ausreichend und gut platziert.

* Herr Betz regt an, eine Untertunnelung im Bereich des Grundstücks Portenhauser und des Rathauses in die Überlegungen zu den Feinuntersuchungen einzubeziehen.

MASSNAHMEN

Verkehrsrechtliche Maßnahmen

* Rechts- vor Links-Regelung: Der Gemeinderat geht davon aus, dass vom Gremium auf diese Regelung verzichten wird und der Fahrverkehr im besiedelten Bereich weiterhin ohne Beschränkungen durchlässig bleibt.

* Shared space: Der Gemeinderat ist gegen jede Form von Gemeinschaftsstraßen, weil dieser Lösungsansatz das „Chaos pur" bedeuten würde.

Flächenmäßige Maßnahmen

* Geschwindigkeitsbeschränkungen: Der motorisierte Fahrverkehr muss im gesamten besiedelten Bereich auch weiterhin ungehindert unterwegs sein dürfen. Eine Geschwindigkeitsregelung lehnt Herr Betz deshalb kategorisch ab.

Bauliche Maßnahmen

* Ortskern: In einem abgegrenzten Bereich kann sich Herr Gemeinderat Betz Eingriffe in die öffentlichen Oberflächen vorstellen und schlägt vor, rot gestaltete Pflasterbänder quer über die Fahrbahnen einzubauen, die optisch eine Verschmälerung der Fahrbahnspuren bringen könnten.

* Aufpflasterungen: Herr Betz ist täglich vielfach im Ort unterwegs und kann sich den Umbau von Kreuzungen | Einmündungen mit Schikanen nicht vorstellen. Der Verkehrsfluss würde damit behindert.

PERSÖNLICHE ZIELE UND VORSCHLÄGE

Der Gemeinderat sieht so lange keine Möglichkeiten einer wirksamen Verbesserung der Verkehrs- und Umweltverhältnisse, solange im Ort der Fahrverkehr in dieser Dichte erhalten bleibt.
Einzige Lösung wäre eine Umgehungsstraße, die eine dauerhafte Entspannung für Bewohner, Besucher, öffentliche und private Einrichtungen bringen würde.

München, den 15.Dezember 2020

Klaus J. Schulz
Büro für Städtebau und Freiraumplanung

3 GESPRÄCHSNOTIZ

8.Dezember 2020, 16:00 –17:00 Uhr
Teilnehmer: Herr Michael Deininger, Herr Klaus J. Schulz, Stadtplaner-Architekt

ERWARTUNGEN AN DIE FEINUNTERSUCHUNGEN „STAATSSTRASSE"

Herr Deininger hat kaum Erwartungen an eine positive Verkehrswende und an größere Möglichkeiten zur Umgestaltung der Staatsstraße St2055 verbindet der im Ort geborene Gemeinderat nur wenige Hoffnungen. Im besiedelten Bereich wird es äußerst schwierig werden, konzipierte bauliche Veränderungen zu realisieren.

Herr Deininger nennt dafür folgende Gründe:

* Im Lauf der letzten Jahrzehnte wurde die Kommune für Neubürger immer attraktiver gemacht. Folge ist ein beständiger Zuzug von Neubürgern, die immer mehr Straßenverkehr generieren.

* Die Autobahnnähe ist ein wesentlicher Grund für die aktuelle Verkehrsmisere. Beim Bau der BAB München–Lindau wurde nicht darauf geachtet, für angrenzende Gemeinden ortsverträgliche Abfahrten zu schaffen.

* Herr Deininger ist der Meinung, dass ein Zone-30 keine Aufwertung für die Anwohner, also keine Steigerung der Standort-, Umwelt- und Lebensqualitäten bringen wird.

MASSNAHMEN

Verkehrsrechtliche Maßnahmen

* Rechts- vor Links: Diese Regelung sieht der Gemeinderat eher skeptisch. Er vermutet, dass damit eher weitere Verkehrsstaus produziert werden.
* Geschwindigkeiten: Herr Deininger zweifelt am Sinn einer Beschränkung der Geschwindigkeiten. Sie wird keine Ergebnisse bringen, weil zwischen Feuerwehr und Sparkasse derzeit gefühlt sowieso nur max. 25 – 40 km/h gefahren werden kann.
Die Kfz-Fahrgeschwindigkeiten in der „Äußeren Greifenberger bzw. Äußeren Uttinger Straße" sind dagegen deutlich zu hoch.
* Shared Space: Wenn die Flächenkategorie „Gemeinschaftsstraße" umgesetzt werden sollte, wären Fußgänger und Radfahrer die Leidtragenden wegen der erhöhten Gefahren durch die Kfz sein.

Flächenmäßige Maßnahmen

* Geschwindigkeitsreduzierung: Eine Tempo-30-Zone sollte auf keinen Fall im gesamten besiedelten Ort ausgewiesen werden.

Bauliche Maßnahmen

* Ortseingang Nord: Im nördlichen Teil der Greifenberger Straße sollte eher kein begrünter Mittelstreifen gebaut werden, während die bestehenden Abbiegespuren für Herrn Deininger stimmig sind und erhalten bleiben müssen.
* Ortskern: Im Abschnitt Manhardt–Apotheke wäre evtl. eine Geschwindigkeitsbeschränkung denkbar.
* Ortseingang Süd: Ein Kreisel an der Bergstraße soll gebaut werden.
* Homburger Kante: Eine 3-cm-Höhenabgrenzung zwischen Fahrbahn und Gehwegen, die sog. „Homburger Kante", ist keine Lösung. Statt einer Beruhigung wird diese eine Beschleunigung auslösen.
* Aufpflasterungen an Kreuzungen | Einmündungen werden eher skeptisch eingeschätzt.
* Schmälere Fahrbahnen: Wegen des großen Lkw-Aufkommens (Scherkräfte) werden dazu erhebliche Vorbehalte geäußert.

Vergrößerung von Fußgängerflächen: Eine Ausweitung der Gehwege hätte eine Reduzierung der Standortqualitäten zur Folge. Entlang der Straße werden dann noch weniger Kfz-Stellplätze angeboten, Arztbesuche wären dadurch noch schwieriger.

PERSÖNLICHE ZIELE UND VORSCHLÄGE

„Wir, die Gemeinden des Ammersee-Westufers haben unsere Orte aufgehübscht, wir haben Menschen angezogen und müssen nun zwangsläufig mit dem Verkehr leben."

München, den 9.+17.Dezeember 2020

Klaus J. Schulz
Büro für Städtebau und Freiraum

4 GESPRÄCHSNOTIZ

14.Dezember 2020, 17:00 –18:00 Uhr

Teilnehmerin: Frau Helga Gall, Herr Klaus J. Schulz, Stadtplaner-Architekt

ERWARTUNGEN AN DIE FEINUNTERSUCHUNGEN „STAATSSTRASSE"

Frau Gall hofft, dass die heutige Bedeutung der Staatsstraße, insbesondere für die Kraftfahrzeuge, dazu führen wird, dass diese vollständig verändert, also völlig umgedreht wird: Der öffentliche Raum sollte für die schwächsten Verkehrsteilnehmer, dh für die Fußgänger, Radfahrer, Rollstuhlfahrer und für die Rollatoren so komfortabel wie möglich ausgelegt, nachrangig für den Kfz-Verkehr so schnell und flüssig wie nötig ausgestattet sein. Ziel für die derzeit unhaltbaren lokalen Verkehrs- und Lärmverhältnisse muss sein, die Fahrgeschwindigkeiten der Kfz deutlich zu senken.

* Die Gemeinderätin ist strikt gegen eine neue Umgehungsstraße im Westen der Gemeinde, weil dieses neue Angebot sich wieder nach dem bekannten Mechanismus entwickeln würde: Zusätzliche Straßen ziehen zusätzlichen Verkehr an.

* Die vorhandenen Querungshilfen sind kontraproduktiv und bergen erhebliche Gefahren.
Sie sind menschenunwürdig und gefährlich, weil sie zu schmal gebaut wurden. Für Erwachsene, Radfahrer mit Kinderanhängern oder E-Bikes sind diese ungenügend breit ausgelegt. Die Insel in der Greifenberger Straße zum Beispiel ist zudem im Gefüge des Ortes äußerst schwierig platziert, nur für Autofahrer flüssig gebaut. Die Smilies sind da nur eine geringe Hilfe.

* Die vorhandenen Radwege bergen große Gefahren in sich und sind letztlich ebenfalls kontraproduktiv, weil ihre Trassen ständig unterbrochen sind. Ein durchgehendes Wegeangebot von der Bergstraße bis zum Bahnübergang Nord müsste geschaffen werden. Zudem müssten bei den großen Geschäften Parkplätze für Radler und E-Bikes ausgewiesen werden.

* Alle Gehwege im Ort sind viel zu schmal konzipiert. Durch ein- und ausfahrenden PKWs zum Beispiel bei EDEKA oder beim Café Manhart entstehen ständig Behinderungen für Fußgänger.

* Wenn die Umweltbedingungen verbessert werden sollen, müssten Fahrzeuge deutlich langsamer durch den Ort fahren, müssten zudem vernünftige Fahrrad- und Gehwege angeboten werden.

MASSNAHMEN

Verkehrsrechtliche Maßnahmen

* Rechts- vor Links-Regelung: Um Geschwindigkeiten der Kraftfahrer etwas reduzieren zu können, sollte dieser Ansatz weiter vertieft werden.
* Shared space: Für die Gemeinderätin ist diese Form der Verkehrsberuhigung im Ortskern gut vorstellbar und sollte planerisch weiterbearbeitet, diskutiert und umgesetzt werden.

Flächenmäßige Maßnahmen

* Geschwindigkeitsbeschränkungen: Eine Tempo- 30km/h-Zone auf der gesamten Staatsstraße im Ort sollte von den Behörden eingefordert werden.

Bauliche Maßnahmen

* Ortskern: Gemischt nutzbare, differenziert gestaltete Flächen sollten im zentralen Bereich gebaut, die Gleichberechtigung von Verkehrsteilnehmern könnte damit erreicht werden. Ob der Vorschlag „Gemeinschaftsstraße" auf weitere Bereiche ausgedehnt werden könnte, wäre zu prüfen.
* Ortseingang Süd: Um eine „optische Initiative" zu starten, sollte anstelle eines Kreisverkehrs an der Bergstraße über deutliche Verschwenkungen der Fahrbahnen nachgedacht werden.
* Aufpflasterungen: Frau Gall könnte sich die Umgestaltung der Kreuzungen | Einmündungen in diese Richtung gut vorstellen.
* Verschmälerung der Fahrstreifen: Zugunsten der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer sollten diese Überlegungen weitergedacht und geprüft werden.
* Vergrößerung der Fußgängerflächen: Für Mitbürger, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad im Ort unterwegs sind, sollten die Bereiche so groß wie möglich ausgewiesen sein.

PERSÖNLICHE ZIELE UND VORSCHLÄGE

Gefühlt hat die Gastronomie Schondorfs keine Nachteile durch den starken Straßenverkehr. Für das Café zum Beispiel kommen die meisten Fahrten aus dem Umland.

München, den 17.Dezember 2020

Klaus J. Schulz
Büro für Städtebau und Freiraumplanung

5 GESPRÄCHSNOTIZ

14.Dezember 2020, 14:00 –15:00 Uhr

Teilnehmerin: Frau Stefanie Windhausen-Grellmann, Herr Klaus J. Schulz, Stadtplaner-Architekt

ERWARTUNGEN AN DIE FEINUNTERSUCHUNGEN „STAATSSTRASSE“

Frau Windhausen-Grellmann hat eine klare Vorstellung darüber, wie die Gemeindeverwaltung beim Staatlichen Bauamt vorankommen könnte: Die Verwaltung sollte so viel wie möglich an Verkehrsberuhigung einfordern, die Situation vor Ort so schlecht wie möglich darstellen. Die Gemeinderätin ist Fahrradfahrerin aus vollem Herzen und schildert beängstigende Verhältnisse für Radfahrerinnen und Radfahrer, aber auch für Fußgänger.

* Die Gemeinderätin ist keine Freundin einer weiträumigen Umgehungsstraße.
* Aktuell wäre die Lösung nur eine Entschleunigung des Kfz-Verkehrs im gesamten Ort.
* Für die Gemeinderätin ist der gesamte Innenbereich der Gemeinde eine „Katastrophe“ für Fußgänger und Radfahrer.

Frau Windhausen-Grellmann beschreibt drastisch die Situationen an den Bushaltestellen rund um das Rathaus. Die Fahrgäste müssen sich am Zaun gegenüber dem Rathaus oder vor den Gebäuden auf viel zu schmal ausgelegten Freiflächen zusammendrücken. Schon aus diesem Grund muss im Kern eine Aufwertung für alle Verkehrsteilnehmer Schondorfs erfolgen.

* Die Umweltverhältnisse für das Wohnumfeld entlang der Staatsstraße St 2055 müssen ebenso verbessert werden wie die Standortqualitäten der öffentlichen Einrichtungen | Kultur | Einzelhandel | Dienstleistungen.
* Die Uttinger Straße sollte in Richtung Süden zurückgebaut werden, um einen durchgehenden Radfahrweg ausweisen zu können. Für die Gemeinderätin wäre eine durchgehende Fahrradstraße von Süden über die Schulstraße und das Schulgelände hinaus nach Norden stimmig.
* Nach Aussagen von Frau Windhausen-Grellmann sind die Fußgängerübergänge größtenteils schwierig zu nutzen, teils sogar sehr gefährlich.

MASSNAHMEN

Verkehrsrechtliche Maßnahmen

* Rechts- vor Links-Regelung: Über diesen Ansatz sollte weiter nachgedacht werden.
* Shared space: Für die Gemeinderätin wäre diese Vorstellung zur Verkehrsberuhigung des Ortskerns gut vorstellbar, um Einzelgefahrenpunkte zu beseitigen.

Flächenmäßige Maßnahmen

* Geschwindigkeitsbeschränkungen: Wegen zu hoher Fahrgeschwindigkeiten fordert Frau Windhausen-Grellmann eine Tempo-30-Zone. Diese sollte an der Fuchsberger Straße im Norden beginnen und bis zur Apotheke im Süden des Ortskerns ausgewiesen werden.

Bauliche Maßnahmen

* Ortskern: Eine grundsätzliche Aufwertung für alle Verkehrsteilnehmer könnte über gemischt genutzte und differenziert gestaltete Flächen erreicht werden.
* Ortseingang Süd: „Am Eichet“ sollte eine Anforderungsampel eingerichtet werden, um das derzeit gefährliche, weil schräge Überqueren der Straße durch kids zu erleichtern.
* Aufpflasterungen: Die Umgestaltung der Kreuzungen | Einmündungen wäre denkbar und eine Vorstellung, den Verkehr zu verlangsamen.
* Verschmälerung der Fahrstreifen: Diese Überlegung sollte weiterverfolgt werden.
* Vergrößerung der Fußgängerflächen: Für alle, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad in der Gemeinde unterwegs sind, sollte dies umgesetzt werden.

PERSÖNLICHE ZIELE UND VORSCHLÄGE

An neuralgischen Punkten sollten im südlichen Bereich deutlich mehr Querungshilfen, zum Beispiel in dem Abschnitt rund um die Schule, eingebaut werden. Frau Windhausen-Grellmann wüsste zudem gerne, wie häufig von den Nutzern die Fußgängerampel angefordert wird?

München, den 17.Dezember 2020

Klaus J.Schulz
Büro für Städtebau und Freiraumplanung

6 GESPRÄCHSNOTIZ

10.Dezember 2020, 15:15 –16:00 Uhr
Teilnehmer: Herr Rudi Hoffmann, Herr Klaus J.Schulz, Stadtplaner-Architekt

ERWARTUNGEN AN DIE FEINUNTERSUCHUNGEN „STAATSSTRASSE“

Der Gemeinderat, der die Gruppe der Fahrradfahrer Schondorfs vertritt, hat sehr geringe Erwartungen an die Planungen für die Staatsstraße, da er kaum Möglichkeiten des dauerhaften Eingriffs sieht. Herr Hoffmann ist sehr skeptisch, da für einen Straßenumbau private Flächen nötig wären, die jedoch nicht zur Verfügung stehen und Enteignungen unrealistisch sind.

* Ziel der Aufwertung der unhaltbaren lokalen Verhältnisse muss sein, die Fahrgeschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs zu reduzieren. Zudem müsste der Ort massiv fahrradfreundlich umgebaut werden.
* Wenn die Qualität der Umweltbedingungen, und hier des Wohnumfelds verbessert werden soll, müssten die Fahrzeuge deutlich langsamer durch den Ort fahren. Zudem müssten vernünftige Fahrradwege, eine eigene Trasse für die Radfahrer gebaut werden. Kraftfahrer, die schon jetzt eine sehr effektive Lobby haben, benötigen keine weiteren Zugeständnisse an Fläche und Fahrkomfort, während die übrigen Verkehrsteilnehmer im öffentlichen Raum weiterhin unterrepräsentiert sind.
* Die Qualitätsstandards der Standorte öffentlicher Einrichtungen (Rathaus | Bücherei | Bahnhof) bzw. von Geschäften, Gastronomie, Praxen oder Büros könnten entscheidend gesteigert werden, wenn viel mehr Bürger mit dem Fahrrad in den Ortskern führen.
* Herr Hoffmann ist absoluter Gegner einer Umgehungsstraße, weil der Verlust | die Zerstörung von Landschaft nicht zu verantworten wäre. Wenn die Hälfte der Schondorfer mit dem Fahrrad in den Ortskern kämen, wäre das Problem „unerträgliche Verkehrsverhältnisse“ geklärt. Im Ort gibt es praktisch keine Fußgänger.

MASSNAHMEN

Verkehrsrechtliche Maßnahmen

* Rechts- vor Links-Regelung: Um die Fahr-Geschwindigkeiten in beschränktem Maß reduzieren zu können, sollte dieser Ansatz geprüft, ggf. weiter vertieft werden.
* Shared space: Der Gemeinderat freut sich über diesen planerischen Ansatz. Die Umsetzung dieser Vorstellung sollte daher weiterverfolgt werden. In anderen Fraktionen des Gemeinderats gibt es jedoch Vorbehalte dagegen.

Flächenmäßige Maßnahmen

* Geschwindigkeitsbeschränkungen: Derr motorisierte Verkehr müsste im gesamten besiedelten Bereich auf 40, besser noch auf 30 km/h reduziert werfen.

Bauliche Maßnahmen

* Ortskern: In einem abgegrenzten Bereich sollten gemischt nutzbare Flächen gebaut werden. Eine gewisse Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer könnte damit erreicht und umgesetzt werden. Die Lösung einer „Gemeinschaftsstraße“ sollte auf die Bahnhofstraße (zwischen Bahnhof und Rathaus) ausgedehnt werden.
* Aufpflasterungen: Herr Hoffmann kann sich einen Umbau von Kreuzungen | Einmündungen dann vorstellen, wenn diese zur Beruhigung des Verkehrs und der Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten beitragen könnten.
* Verschmälerung der Fahrstreifen: Dies sollte zugunsten der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer angestrebt werden.
* Vergrößerung der Fußgängerflächen: Um mehr Raum für Menschen, die doch noch zu Fuß im Ort unterwegs sind oder dort das Fahrrad nutzen, sollten diese Bereiche so groß wie möglich sein. Geh- und Radwege sollten auf vereinten Flächen geführt werden.

PERSÖNLICHE ZIELE UND VORSCHLÄGE

* Fahrradtangente: Die Idee, eine Fahrradtangente durch den Ort zu bauen, sollte in den Planungen thematisiert, weiter untersucht und möglichst realisiert werden.
* Radwegstreifen: Auf der Landsberger Straße sollte auf die Fahrbahn bergauf ein Streifen aufgebracht werden, der dem Radfahren vorbehalten ist.
* Ladestationen: Außer am Bahnhof und an Gaststätten sollte auf öffentliche Ladestationen für die lokalen E-Biker verzichtet werden.

München, den 11.+13.Dezember 2020

Klaus J. Schulz
Büro für Städtebau und Freiraumplanung

7 GESPRÄCHSNOTIZ

10.Dezember 2020, 16:00 –17:00 Uhr
Teilnehmer: Frau Bettina Hölzle, Herr Klaus J. Schulz, Stadtplaner-Architekt

ERWARTUNGEN AN DIE FEINUNTERSUCHUNGEN „STAATSSTRASSE“

Frau Hölzle beschreibt eindrucksvoll die Wohnsituation im nördlichen Bereich des Ortes. Gelegentlich kommt sie bei dem sehr hohen Verkehrsaufkommen kaum aus der Fuchsbergstraße auf die Greifenberger Straße hinaus. Das Wachstum der Gemeinde beschreibt die im Ort gebürtige Gemeinderätin als Glück, es hat aber auch Nachteile. Derzeit wird zwar jedes Grundstück bebaut, Arbeit vor Ort gibt es jedoch kaum. Die meisten Bürger müssen zur Arbeit oder in die Schule pendeln. * Ziel der Verbesserung muss sein, auch die Sicherheit der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer deutlich und dauerhaft zu erhöhen. Ein Beispiel: Für Kinder und Schüler müssen ständig neue Routen gesucht werden, auf denen diese gefahrlos durch den Ort, zur Schule oder zum Sport laufen können. * Ziel der Reduzierung der lokalen Verkehrsbelastungen muss aber auch sein, das zu hohe Verkehrsaufkommen abzubauen. Eine Reduktion wird jedoch schwierig werden, weil wahrscheinlich auch zukünftig nicht weniger Fahrzeuge im Ort unterwegs sein werden.

* Gemeinderätin und Stadtplaner sprechen über die Fahrradwege an der Staatsstraße. Frau Hölzle wünscht sich bessere Angebote, da diese punktuell unterbrochen sind; Fahrradfahrer müssen immer wieder die Seite wechseln oder illegal auf Fußwegen radeln. Frau Hölzle spielt mit dem Gedanken, die Fußwege an der Uttingerstraße zusammenzulegen. Damit entstünde ein kombinierter Weg für Radler und Fußgänger, ähnlich wie am südlichen Ortseingang. Da der komfortable Weg kurz vor der Einmündung Schulstraße endet, müsste eine tragbare Lösung gefunden werden. Wenn der Weg bis zur Apotheke weiterführen würde, wäre sehr viel gewonnen.

Die Gemeinderätin stellt gleichzeitig fest, dass eine weiträumige Umfahrung von Schondorf politisch umstritten ist und erst einmal eine lokale Lösung der Verkehrsprobleme gefunden werden muß.

MASSNAHMEN

Verkehrsrechtliche Maßnahmen

* Ortseingang - Nord (Tempotunnel): Die Gemeinderätin schlägt vor, im nördlichen Straßenabschnitt vor der besiedelten Fläche einen „Tempo-Tunnel“ auszuweisen. Vorstellbar ist, ab dem Verkehrsschild „Wildwechsel“ eine auf 70km/h beschränkte Zone beginnen zu lassen. Ziel ist, dass die Kraftfahrer in dieser Zone die Geschwindigkeiten ihrer Fahrzeuge bis zum Ortseingang auf 50 km/h reduzieren.

Die Fahrbahnen für Rechts- und Linksabbieger sind auf jeden Fall zu erhalten. Sie dürfen auf keinen Fall angetastet werden, um Verkehrsstaus ohne Ende zu vermeiden. Ein begrünter Mittelstreifen sollte nicht entworfen werden.

* Ortseingang - Süd: Ein Kreisel an der Bergstraße sollte trotz des derzeit noch fehlenden 4. Straßenastes entstehen. Neben der Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten hätte dieses Entwurfselement erhebliche Sicherheitsorteile für Radfahrer und Spaziergänger, die sich von Süden her auf den Ort zubewegen.

* Rechts- vor Links-Regelung: Dieser Gedanke wurde beim Gespräch kurz angerissen, konnte jedoch aus Zeitgründen nicht vertieft werden.

* Shared Space: Einen zeitlich großen Raum nahm das Nachdenken über dieses Entwurfselement ein. Frau Hölzle hat Bedenken, dass im Ortskern Schondorf dadurch weitere Kfz-Stellplätze verloren gehen könnten. Falls die Lösung „Gemeinschaftsstraße“ gebaut würde, auf der alle Verkehrsteilnehmer, (vom Lkw-, Pkw- und Radfahrer über Senioren und Schüler) gleichberechtigt wären, würde dies nicht zur Verkehrsberuhigung beitragen.

Daraus entwickelte sich eine intensive Diskussion; der Stadtplaner setzte den Argumenten positive Lösungen entgegen. Mit Hilfe gebauter Beispiele (Internet | Stadtplatz Landsberg|Lech | Stadtkern Seßlach | Untere Hauptstraße Thüngersheim | Gemünda) wurde die Betrachtungsweise erweitert und differenzierter.

Die Gemeinderätin bittet um Material zu gebauten Beispielen. Eine Vertiefung des Themas sollte folgen.

Flächenmäßige Maßnahmen

* Geschwindigkeitsbeschränkungen: Der motorisierte Straßenverkehr muss im gesamten besiedelten Bereich unbeschränkt geführt werden.

Bauliche Maßnahmen

* Ortskern: Aus Zeitgründen wurde das Thema nicht weiter vertieft.
* Aufpflasterungen: Aus Zeitgründen wurde das Thema nicht vertieft.
* Verschmälerung der Fahrstreifen: Aus Zeitgründen wurde das Thema nicht vertieft.
* Vergrößerung der Fußgängerflächen: Aus Zeitgründen wurde das Thema nicht vertieft.

München, den 13., 30. + 31.Dezember 2020

Klaus J. Schulz
Büro für Städtebau und Freiraumplanung

8 GESPRÄCHSNOTIZ

10.Dezember 2020, 17:00 –18:00 Uhr
Teilnehmer: Frau Franziska Königl, Herr Klaus J. Schulz, Stadtplaner-Architekt

ERWARTUNGEN

Für die Gemeinderätin Königl, ist die nicht abreißende Kette von Kraftfahrzeugen, die Tag und Nacht durch die Greifenberger und die Uttinger Straße rollen, viel zu massiv geworden. Sie fordert dringend, dass der Verkehrsfluss auf der zukünftig umgebauten Staatsstraße spürbar behindert, und dass im besiedelten Bereich deutlich langsamer gefahren werden muss.

* Frau Königl schlägt vor, dass auf dem Teilstück der Staatsstraße im Ortskern Schondorf Hindernisse eingebaut werden sollten und regt an, eine versetzte Straßenführung zu entwerfen und baulich umzusetzen. Frau Königl beschreibt straßenbauliche Lösungen, bei denen im Wechsel sich Bäume oder sonstige Hindernisse im Straßenraum gegenüberstehen und der Kraftfahrer in „Schlangenlinien" durch die Straße fahren muss.

* Die Gemeinderätin schildert plastisch an den Beispielen EDEKA und der Konditorei die Probleme, die für private Anlieger an der Straße entstanden sind. Insbesondere in der Rushhour ist dort ein Einfädeln nach links kaum noch möglich. Wenn parkende Kraftfahrer von dort zurück auf die Staatsstraße einbiegen wollen, ist dies nur mit größeren Umwegen (rechts ab und über die Bahnhofstraße nach Norden) möglich.

* Damit auch Kinder die Staatsstraße queren können, werden Hindernisse angemahnt. Die Gemeinderätin schildert die Situation am Rathaus, wie sie sagt: das „Riesenproblem". Täglich spielt es sich zwischen 13:00 und 15:00 Uhr ab, wenn ganze „Trauben" von Schülern auf ihre Busse warten.
Die Jugendlichen müssen sich dann auf dem viel zu schmalen Gehsteig drängeln, weil viel zu wenig Raum zum Warten vorhanden ist, während die Kraftfahrer „bequem vorbeirauschen" können. Schülerinnen und Schüler der Realschule müssen von den Bussen ebenso transportiert werden wie diejenigen der Karl-Orff-Schule und der Waldorf-Schule-Landsberg.

* Die Wege für das Zufußlaufen | Spazierengehen im Ortskern sind durch den Straßenlärm definiert. Man wählt Strecken (Rosenweg | Steig | Landheim), auf denen weniger Lärm herrscht, man Freude am Draußensein hat und sich auch erholen kann.

MASSNAHMEN

Verkehrsrechtliche Maßnahmen

* Rechts- vor Links-Regelung: Bei dieser Regelung sind wegen des „Tunnelblicks" der Kraftfahrer Unfälle programmiert. Sie sollte nicht kommen.
* Shared space: Die Gemeinderätin erhofft sich damit mehr Kfz-Stellplätze. Die bestehenden Parkplätze (Bank | Zahnarzt | Pizzeria) müssen unbedingt erhalten bleiben.

Flächenmäßige Maßnahmen

* Geschwindigkeitsbeschränkungen: Im gesamten besiedelten Bereich müssen die Fahrgeschwindigkeiten auf 40 bis 30 km/h beschränkt werden.

Bauliche Maßnahmen

* Ortseingang-Nord: Die Gemeinderätin schlägt vor, im nördlichen Straßenabschnitt einen „Hügel" und Bodenwellen einzubauen.
* Ortseingang Süd: Weil die Kfz mit Vollgas in den Ort einfahren, Fußgänger die Straße kaum gefahrlos überqueren können, sollte ein Kreisel an der Bergstraße entstehen.
* Ortskern: Die Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer sollte unbedingt angestrebt werden.
  * Aufpflasterungen: Frau Königl kann sich dieses Gestaltungselement an Kreuzungen | Einmündungen zur Beruhigung des Verkehrs gut vorstellen.
  * Verschmälerung der Fahrstreifen: Die Gemeinderätin ist sich unschlüssig, ob die Verschmälerung der Fahrstreifen und die Verbreiterung der Fußgängerflächen kommen soll.

PERSÖNLICHE ZIELE UND VORSCHLÄGE

Damit der fließende Verkehr endlich abgebremst wird, sollen rund um das Rathaus Bodenwellen gebaut werden.

München, den 14. Dezember 2020

Klaus J. Schulz
Büro für Städtebau und Freiraumplanung

9 GESPRÄCHSNOTIZ

14.Dezember 2020, 14:00 –15:00 Uhr
Teilnehmende:
Frau Sabine Pittroff, Herr Wolfgang Schraml, Herr Klaus J. Schulz, Stadtplaner-Architekt

ERWARTUNGEN

Die Gemeinderätin hat den Planern vor dem Fachgespräch Äußerungen des Fachverbands FUSS e.V. mit der Bitte gesendet, bereits vorab einige der darin formulierten Ziele und Forderungen auszuwerten. Diese sind u.a. nun Grundlage für den Gestaltungsansatz von Frau Pittroff und sollten bei den Feinuntersuchungen Schondorf ihren planerischen Niederschlag finden. Zum Thema „Fußverkehr Deutschland" sind dort Thesen veröffentlicht sowie Aussagen zu „kommunalen Fußverkehrsstrategien" formuliert. Aus mehreren deutschen Kommunen werden zudem Vorschläge aufgeführt, wie eine sicherere Fußwegplanung ausgestaltet sein sollte.

* Frau Pittroff stellt fest, dass sich nachhaltige Stadt- und Verkehrsplanung, also auch in Schondorf, zum Ziel haben sollte, Fußwegeverbindungen besser zu vernetzen und diese möglichst zu verkürzen. Gefahren für die schwächsten Verkehrsteilnehmer, für Kinder, Senior*innen und Fahrradfahrende, sollten in erster Linie an der Quelle, also beim motorisierten Fahrverkehr eingedämmt werden.
* Fußgängerinnen und Fußgänger dürfen nicht ausgrenzt werden, weil die Gefahr besteht, dass Autofahrerinnen und Autofahrer die anderen Verkehrsteilnehmer weniger beachten.
* Mittelinseln in belebten Straßen sollten vermieden werden. Sie sind gefährlich und ähnlich schlecht zu bewerten wie Hochborde an Gehwegen. Mittelinseln in belebten Straßen reizen die motorisierten Nutzer zu Unachtsamkeit; sie haben erhöhte Unfallgefahren zur Folge.
* Der Grundsatz der Straßenverkehrsordnung [StVO§9(3)] ist auch in Schondorf gültig, dass geradeaus zu Fußgehende ausnahmslos Vorrang vor abbiegenden Fahrzeugen haben. Vor diesem Hintergrund sollten Abbiegeradien so klein wie möglich gehalten werden, um Querungslängen zu verkürzen.

MASSNAHMEN

Verkehrsrechtliche Maßnahmen

* Rechts- vor Links-Regelung **im gesamten besiedeltem Ortsgebiet umsetzen.**
* Shared space: Die Gemeinderätin könnte diesem planerischen Ansatz folgen, weil dessen Umsetzung die schwächsten Verkehrsteilnehmer besser schützen würde.

Flächenmäßige Maßnahmen

* Geschwindigkeitsbeschränkungen: Der motorisierte Fahrverkehr sollte im gesamten besiedelten Bereich auf 30 km/h reduziert werden, teilweise sogar auf 20 km/h oder als Spielstraße am Seeufer entlang (Café Forster bis Pension Schwarz). Als Pilotprojekt 30 km/h auch auf der gesamten Landsberger Straße.

Bauliche Maßnahmen

* Ortskern: Die Durchfahrt durch Schondorfs Mitte sollte so „unangenehm" wie möglich gestaltet werden. Gemischt nutzbare Flächen sollten dort entstehen und Mittelinseln abgebaut werden, um eine tatsächliche, eine fühlbare Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer*innen zu erreichen.

Ortseingang Süd: Ein Kreisverkehr sollte an der Bergstraße entstehen. Neben der Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten hätte dies erhebliche Sicherheitsvorteile für Radfahrer*innen und zu Fußgehende.

* Aufpflasterungen: Teilaufpflasterung an Kreuzungen und Einmündungen bauen (Beispiel Dießen).
* Verschmälerung der Fahrstreifen: Die Fahrbahnen sollten zugunsten nicht motorisierter Verkehrsteilnehmenden auf das absolut notwendige Maß reduziert werden.
* Vergrößerung der Flächen für zu Fußgehende: Um mehr Raum für Menschen, die zu Fuß im Ort unterwegs sind oder das Fahrrad nutzen, sollten diese Bereiche möglichst und extensiv ausgeweitet werden.

PERSÖNLICHE ZIELE UND VORSCHLÄGE

* Bushaltestellen: Diese sind baulich so zu gestalten, dass auch Fahrgäste mit Handicaps den ÖPNV problemlos nutzen können. Die Barrierefreiheit ist auch für absenkbare Busse zu realisieren.
* Grüne Ampel: Am Bahnübergang-Nord ist eine Ampel zu installieren, die dem geradeaus fahren Kfz die freie Fahrt anzeigt, um das häufige Hupen für Anwohnende zu reduzieren.
* Der Fahrradweg auf der Uttinger Straße | Ecke Schulstrasse nach Süden führend erweitern, indem ein Teil des Privatgrundstücks gekauft und die Hecke versetzt wird.
* Eine korrekte Radwegauszeichnung planen, so wie dies die Gruppe „sicher durch Schondorf" vorschlägt-
* Autos teilweise über die Bahntrasse führen (Zwei-Ebenenmodell mit Überdachung gegen Lärm).
* Die Steuerung der Bahnschranken sollte individualisiert werden, damit nicht beide Schranken nicht gleich lang geschlossen bleiben. Die Fahrtrichtung des Zuges sollte ausschlaggebend sein. Zielgruppe Pendler und ÖPNV Nutzende aufnehmen. Sowie Touristen im Sommer mit ausgewiesenen Parkplätzen/Leitsystem.

München, den 16.+22.Dezember 2020

Klaus J. Schulz
Büro für Städtebau und Freiraumplanung

10 GESPRÄCHSNOTIZ

14.Dezember 2020, 15:00 –16:00 Uhr

Teilnehmer: Herr Marius Polter, Herr Klaus J. Schulz, Stadtplaner-Architekt

ERWARTUNGEN AN DIE FEINUNTERSUCHUNGEN „STAATSSTRASSE"

Herr Polter erwartet von den Planungen, dass zur Unterstützung von Gemeinderat und Bevölkerung „Ziele zur Zukunft des Verkehrs" entwickelt, Ideen gesammelt und konkrete Maßnahmen vorgelegt werden.

* Zukunft: Die Verkehrswende wird umgesetzt. Dazu sind die Mandatsträger in der Pflicht, um Belastungen zu minimieren und andere Autotypen (E-Auto | Brennstoffzelle) voranzubringen. Einkaufs- und sonstige Fahrten mit dem Auto werden zugunsten des Lastenfahrrads (SB | Freizeit | Schule | KiGa) ersetzt.

* Ziel der Aufwertung der unhaltbaren lokalen Verhältnisse muss sein, die Fahrgeschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs zu reduzieren. Zudem müsste der Ort massiv fahrradfreundlich umgebaut werden.

* „Öffentliche Räume ohne Angst, der Entschleunigung und der Sicherheit" für Eltern, Kinder, Senioren sollen entwickelt werden. Neue Verkehrstugenden der Autofahrer werden eingefordert.

* Aussagen zur „Zukunft der Fahrradmobilität" sollten konkret gemacht und ein breites Angebot mit dem ÖPNV sollte entwickelt werden. Um die Kfz-Belastungen zu reduzieren soll mit den Oberbehörden der Metropolregion für das Ammersee-Westufer der Aufbau der S-Bahn (20-Minuten-Takt) vorangetrieben werden.

* Öffentliche Einrichtungen, Gastronomie, Einzelhandel, Praxen oder Büros würden bei häufiger Nutzung des Fahrrads aufgewertet.

* Parkplätze sollten obsolet werden. Die Verkehrsführung des öffentlichen Raums mit entsprechenden Oberflächen muss auf Fahrradfahrer ausgelegt werden.

MASSNAHMEN

Verkehrsrechtliche Maßnahmen

* Rechts- vor Links-Regelung: Diese Regelung wäre nicht zielführend. Es gibt zu vielen Straßen, wo kaum jemand mit dem Auto fährt. Zudem wäre die Übergangsphase viel zu gefährlich.

* Shared space: Der Gemeinderat sieht bei dem hohen Verkehrsaufkommen auf der Staatsstraße weitere, große Gefahren auf die Verkehrsteilnehmer zukommen. Andererseits ist dieses Element erwünscht, weil es die Aufwertung des öffentlichen Raums deutlich fördert Die Stellplätze an der Pizzeria könnten zum Beispiel entfallen, weil Gäste andere Verkehrsmittel nutzen werden.
Letztlich sollte die Umgestaltung des öffentlichen Raums jedoch mit „kleineren Maßnahmen" erfolgen.

Flächenmäßige Maßnahmen

* Geschwindigkeitsbeschränkungen: Im gesamten Ort sollten die Fahrgeschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs auf 30 km/h reduziert werden.

Bauliche Maßnahmen

* Ortskern: In einem abgegrenzten Bereich sollten gemischt nutzbare Flächen den motorisierten Fahrverkehr langsamer machen. Eine gewisse Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer könnte erreicht und umgesetzt werden.

* Aufpflasterungen: Herr Polter beurteilt das Entwurfselement trotz geringer Erfahrungen positiv. Natursteinpflaster brächte eine höhere Gestaltqualität in den öffentlichen Raum, würde den Grad der Versiegelung reduzieren und die Versickerungsfähigkeit der Oberflächen erhöhen.

* Verschmälerung der Fahrstreifen: Wenn die Mindestbreiten für Kfz eingehalten werden, sollte dieser Ansatz weiterverfolgt werden.

* Vergrößerung der Fußgängerflächen: Um mehr Raum für Radfahrer und Fußgänger zu schaffen, sollten möglichst zusätzliche Flächen angeboten werden.

PERSÖNLICHE ZIELE UND VORSCHLÄGE

„Fahrrad-Allee": Von der Bergstraße über das Prix-Gelände bis zur Landsberger Straße sollte eine Fahrradallee entstehen, Fragen des Grunderwerbs sollten dabei gelöst werden.
„So wie bisher können wir nicht weitermachen."
Fahrzeuge müssen deshalb kleiner, langsamer und leistungsschwächer werden.

München, den 15.Dezember 2020

Klaus J. Schulz
Büro für Städtebau und Freiraumplanung

11 GESPRÄCHSNOTIZ

14.Dezember 2020, 16:00 –17:00 Uhr

Teilnehmer: Herr Wolfgang Schraml, Herr Klaus J. Schulz, Stadtplaner-Architekt

ERWARTUNGEN

Obwohl auf der Ortsdurchfahrt viel zu viel und zu schneller motorisierter Verkehr unterwegs ist, am nördlichen Ortseingang über EDEKA, Sparkasse, Eisdiele und Apotheke immer wieder gefährliche Situationen für Fußgänger und Radfahrer beim Überqueren der Straße entstehen, sollte auf keinen Fall eine weiträumliche Umgehungsstraße der Gemeinde gebaut werden.

Während an der Greifenberger Straße 1995 10.500 Kfz, 2002 13.300 Kfz, 2008 15.400 Kfz gezählt wurden, waren es 2020 17.300 Fahrzeuge (Steigerung 2020-2020 um 23%).

Bei geschlossener DB-Schranke-Süd stauen sich die Kfz bis zur Apotheke. Der Verkehrskollaps ist damit nicht mehr zu verhindern, eine Reduzierung des Verkehrsaufkommens zwingend notwendig.

VERKEHRSVARIANTEN

Um die Rückstauthematik dauerhaft zu lösen werden folgende Varianten vorgeschlagen:

a) Ortsumfahrung
Ein Tunnel unter dem Hügel von Oberschondorf wird gegraben mit Unter- oder Überquerung der Bahnstrecke im Norden und einer Ausfahrt am Sportgelände.

b) Tiefer gelegte Straße westlich der Bahn (Tempo 70km/h).
Einfahrt: nahe Landsberger Straße. Ausfahrt: Bahnübergang Süd nahe der Schulstraße.
Durchfahrtssperre für Lkw, Abstufung der aktuellen Trasse zur Gemeindestraße (Tempo 30km/h).

c) Gemeinsame Trasse DB | Kfz–Verkehr auf dem Bahngelände
Brückenbauwerk: unten - Kfz-Verkehr, oben - DB. Darüber Fußgänger- und Fahrradübergänge.
Einfahrt: nahe Landsberger Straße. Ausfahrt: Bahnübergang Süd nahe der Schulstraße + Variante.
Bau mehrerer Fußgänger- und Fahrradübergänge.

d) Stilllegung des DB-Verkehrs Augsburg–Schongau
Neubau der Staatsstraße auf der aufgelassenen Bahntrasse
Einfahrt: nahe Landsberger Straße am heutigen Bahnübergang. Ausfahrt: Bahnübergang Süd nahe der Schulstraße + Variante.
Auflösung aller Bahnübergänge, Ersatz der DB durch Bus-ÖPNV, Querungsfreie Fuß- und Radwege, Aufhebung der Trennung von Ober- und Unterschondorf´; Verbreiterung des Fußgängertunnels.

QUEREN DER BESTEHENDEN STAATSTRASSE

* Menschen mit Behinderung sind auf freiwillig haltende Kfz angewiesen.
* Menschen mit Fahrrad + Anhänger | Lastenfahrrad können die Verkehrsinseln kaum nutzen.
* Das Queren durch Kinder ist lebensgefährlich, weil diese Kfz´s nicht rechtzeitig wahrnehmen.
* Die Bushaltestellen für rd.30 Schüler, die vielleicht rangeln oder stolpern, sind viel zu schmal.

Das bedeutet:
a) Verlegen der Haltestellen
b) Vergrößern des Aufstellbereichs in das östlich gelegene Gartengrundstück
c) Verlegen in das Gartengrundstück und zusätzlich Bau von Bushaltebuchten.

FAHRGESCHWINDIGKEITEN ZWISCHEN SCHONDORF-NORD UND APOTHEKE

Während auf den restlichen Straßen der Gemeinde Tempo 30km/h gilt, darf auf der Staatsstraße Tempo 50km/h gefahren werden. In der Ortsmitte, der Fuchsberg-, Bahnhof- und Schulstraße sowie am Eichet ist dies, auch wegen Unübersichtlichkeit und der Kurven, eindeutig zu schnell.
Weil Schul- und KiGa-Kinder immer in Gefahr sind, wird Tempo 30km/h für die Ortslage gefordert.

FAHRGESCHWINDIGKEITEN

* Ortseingang Nord: Die Verkehrsdisziplin hat sich durch die Messstellen verbessert.

* Ortseingang Süd: Trotz Ortsschild und Smileys werden die Geschwindigkeiten kaum gedrosselt. Ein Kreisverkehr ist deshalb die Lösung sowie eine Tempo70km/h-Zone 200m vor den Ortsschildern.

(Zusammenfassung des Schriftstücks von Herrn Schraml vom 14.12.2020).

München, den 15.Dezember 2020

Klaus J. Schulz
Büro für Städtebau und Freiraum

12 GESPRÄCHSNOTIZ

8.Dezember 2020, 17:00 –18:00 Uhr
Teilnehmer: Herr Zweiter Bürgermeister Martin Wagner, Herr Klaus J. Schulz, Stadtplaner-Architekt

ERWARTUNGEN AN DIE FEINUNTERSUCHUNGEN „STAATSSTRASSE“

Herr Bürgermeister Wagner stellt fest, dass man für den Ort den Königsweg nicht erzielen wird. Die städtebaulich-verkehrsplanerischen Feinuntersuchungen werden jedoch das beste Fundament darstellen und eine ausgezeichnete Faktengrundlage sein für das Gespräch mit dem Straßenbauamt zu den Themen Verkehr | Lärm | Geschwindigkeiten.
Die Staatstraße im Ortskern bildet ein „Funktionales Zentrum“, das zum Einkaufen, zum Rathaus- oder Arztbesuch dient, aber nicht als Zone des harmonischen Aufenthalts. Anzustreben ist, den öffentlichen Raum zu sanieren, zu verbessern, Gefahren durch den motorisierten Verkehr abzubauen sowie Lärm und Schwebstoffe für die Anwohner zu reduzieren.
Für die Staatsstraße darf es keine weiträumigere Umgehung geben. Man streut den Bürgern mit der Aussicht „Sand“ in die Augen, weil die Naturzerstörung und die Lärmbelästigung der Nachbarorte übergroß wären.
Zum Wohl der Anwohner muss der Fahrverkehr auf der Staatsstraße vielmehr tiefgreifend „eingebremst“ werden.

MASSNAHMEN

Verkehrsrechtliche Maßnahmen

* Rechts- vor Links: Der Gemeinderat hat an diese Möglichkeit noch nicht gedacht. Mit der Regelung könnten tolle Dinge erreicht werden. Sie ist selten umgesetzt, sollte aber näher untersucht und versuchsweise umgesetzt werden.

* Geschwindigkeiten: Herr Wagner kann sich eine Zone-30 im Ortskern vorstellen.

* Shared Space: Der zweite Bürgermeister ist skeptisch. Er tritt vielmehr für eine strikte Trennung der Verkehrsarten ein. Falls eine „Gemeinschaftsstraße“ gebaut würde, würden damit zusätzliche Staus produziert.

Flächenmäßige Maßnahmen

* Geschwindigkeitsreduzierung: Eine Tempo-30-Zone sollte auf keinen Fall im gesamten besiedelten Bereich kommen. Erinnert wird an die starke Lkw-Belastung in den frühen Morgenstunden.

Bauliche Maßnahmen

Der 2. Bürgermeister regt mit Nachdruck an, bei den Verkehrskonzepten unbedingt eine „Einbahnstraßenlösung“ beiderseits der Bahnanlagen zu untersuchen und zu diskutieren. Nach dem teilweisen Ersatz eines Fuß- und Radwegs (Prix-Gelände westlich der Gleisanlagen) könnte ein komfortabler Straßenast entstehen. Positives Ergebnis wären zudem ungeahnte Verkehrsberuhigungsmöglichkeiten im Bereich „Greifenberger-Uttinger Straße“.

* Ortseingang Nord: An der Greifenberger Straße müssten unbedingt verkehrslärmmindernde Maßnahmen eingeleitet werden.
* Ortskern: Im Abschnitt Manhardt – Apotheke wäre evtl. eine Geschwindigkeitsbeschränkung denkbar.
* Uttinger Straße: Die beiden zu schmalen Gehwege sollten zu einer bequemeren, gemeinsamen Fläche zusammengelegt, eine Querungshilfe an der Schulstraße sollte gebaut werden.
* Ortseingang Süd: An der Bergstraße muss ein Kreisel entstehen.
* „Homburger Kante“: Eine 3-cm-Höhenabgrenzung zwischen Fahrbahn und Gehwegen, die sog. „Homburger Kante“, ist keine Lösung. Statt einer Beruhigung wird diese eine Beschleunigung auslösen.
* Aufpflasterungen wären denkbar. Sie sollten an Kreuzungen | Einmündungen entstehen, um sinnvolle Minderungen des Lärms zu erreichen. Hochborde müssen dennoch gebaut werden.
* Schmälere Fahrbahnen: Optisch-bauliche Verengungen sollten realisiert werden.
* Gemeinschaftsnutzung öffentlich-privater Parkplätze: Eine Prognose zum Beispiel für den EDEKA-Parkplatz kann nicht abgegeben, andere Bereiche sollten näher geprüft werden.
* Vergrößerung von Fußgängerflächen: Eine Ausweitung der Gehwege hätte eine Reduzierung der Standortqualitäten zur Folge. Entlang der Hauptstraße werden dann noch weniger Kfz-Stellplätze angeboten, Arztbesuche zum Beispiel wären dadurch noch schwieriger.

PERSÖNLICHE ZIELE UNDVORSCHLÄGE

Herr Wagner hofft bei dem emotionalen Thema „Straßenverkehr“ und den persönlichen Befindlichkeiten, die damit verbunden sind, dass es durch die Maßnahmen an der Staatsstraße kein Draufdoppeln der Verkehrsbelastungen in der Landsberger Straße geben wird.

München, den 9.Dezeember 2020

Klaus J. Schulz
Büro für Städtebau und Freiraum

13 GESPRÄCHSNOTIZ

17.Dezember 2020, 13:00 –14:00 Uhr

Teilnehmer: Herr Rainer Jünger, Herr Klaus J. Schulz, Stadtplaner-Architekt

ERWARTUNGEN AN DIE FEINUNTERSUCHUNGEN „STAATSSTRASSE"

Herr Jünger vermutet, dass vor dem Hintergrund der Boom Region München (Wohn- und Freizeitentwicklung) „blauäugig" bei der Verkehrsplanung in Schondorf vorgegangen wird; er ist über die Art des öffentlichen Diskurses etwas überrascht: „Das Boot ist voll".

* Der Gemeinderat ist fest davon überzeugt, dass dringend eine Umgehungsstraße gebaut werden müsste, auf der der wachsende Verkehr zu bündeln wäre. Bekanntlich weist unsere Gemeinde die stärksten Verkehrsbelastungen der Region auf, die zudem weiter zunehmen werden. Die Abgasbelastungen sind derzeit noch verträglich und der Feinstaubausstoß wird im Rahmen bleiben.

* Zur nachhaltigen Verkehrsentlastung müsste langfristig und dringend die weiträumige Umfahrung (Beispiel: Gemeinden am Bodensee) bzw. ein Straßentunnel geplant und gebaut, ab sofort und unbedingt in der Kommune jedoch eine Tempo-30-Zone eingerichtet werden.

* Gemeinderat | Verwaltung müssten zudem bewusster auf das beständige Bevölkerungswachstum einwirken. Weitere Wohnbaulandausweisungen (Prix-Gelände) werden die Verkehrsbelastungen steigern.

* Besonders schmerzlich ist für Herrn Jünger die „extrem teilende Wirkung" der Straßentrasse. Sie ist das unangenehmste Ergebnis der steigenden Verkehrsströme, ein elementares Hemmnis für die „Freizügigkeit" der Bevölkerung. Als Lebensraum und Zone der Begegnung für ältere Menschen und Kinder ist der öffentliche Raum nicht mehr nutzbar. Beide Ortskerne, der des Herzens (Wilhelm-Leibl-Platz) und der der Funktionen (Staatsstraße) müssten möglichst bald wieder miteinander verbunden werden.

MASSNAHMEN

Verkehrsrechtliche Maßnahmen

* Rechts- vor Links-Regelung: Die angeblich verkehrsregelnde Wirkung dieser Maßnahme wäre auf einer Staatsstraße von Schondorf mit den hohen Belastungen nicht durchführbar.

* Shared space: Für die durchfahrenden Kfz bedeutete diese Regelung ein echtes Verkehrshindernis, eine zu starke Gefährdung und Irritation.
Aber auch für Fußgänger und Radfahrer, die im Ortskern unterwegs sein werden, entstünden auf der Gemeinschaftsfläche große Gefahren, falls dieses bauliche Element umgesetzt wäre. Bei diesem „Hoffnungsprojekt" scheinen viele Argumente an den Haaren herbeigezogen zu sein. Diese Idee der Verkehrsberuhigung sollte planerisch nicht weiterverfolgt, noch sollte es baulich umgesetzt werden.

Flächenmäßige Maßnahmen

* Geschwindigkeitsbeschränkungen: Von den Behörden sollte im Ort vehement eine Tempo-30km/h-Zone auf der gesamten Staatsstraße eingefordert werden.

Bauliche Maßnahmen

* Ortskern: Bei gemischt nutzbaren Flächen sollten die funktionalen Auswirkungen (Rechtsstandards) sowie Art und Umfang der Gefährdungen genau überprüft werden.

* Ortseingang Süd: Ein Kreisverkehr sollte im Süden an der Bergstraße entstehen mit einem vorgeschalteten „Tempo-Tunnel" (Reduzierung der Geschwindigkeiten von 70 auf 50km/h).
Der „Tempo-Tunnel" wäre auch an der nördlichen Ortseinfahrt sinnvoll.

* Aufpflasterungen: Umgestaltungsmaßnahmen an Kreuzungen | Einmündungen werden als nicht zielführend eingestuft und abgelehnt.

* Verschmälerung der Fahrstreifen: Diese Überlegungen, die den nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern zugutekommen sollen, müssten mit räumlichen Vorschlägen planerisch untermauert werden, ebenso wie die Vergrößerung der Fußgängerflächen für den Fußgänger- und den Fahrradverkehr.

PERSÖNLICHE ZIELE UND VORSCHLÄGE

Herr Jünger rät, die innerörtlichen Fahrbahnen mit Flüsterasphalt zu belegen. Ähnlich der gestalterischen Lösung in Dießen (rote Beläge) sollte in Schondorf mit den Oberflächen experimentiert werden.

München, den 17.Dezember 2020

Klaus J. Schulz
Büro für Städtebau und Freiraumplanung

14 GESPRÄCHSNOTIZ

17.Dezember 2020, 14:00 –15:00 Uhr
Teilnehmer: Herr Luzius Kloker, Herr Klaus J.Schulz, Stadtplaner-Architekt

ERWARTUNGEN AN DIE FEINUNTERSUCHUNGEN „STAATSSTRASSE“

Herr Kloker erwartet für den Ort ein umfassendes, schlüssiges Sanierungskonzept, mit dem die Gemeinde Schondorf die amtlichen Straßenbauer von der Notwendigkeit des nachhaltigen Umbaus und der Sanierung der Staatsstraße überzeugt. Der Gemeinderat fordert dazu erhebliche Verbesserungen für Fußgänger und Radfahrer ebenso wie deutliche Änderungen der Bedingungen für den motorisierten Straßenverkehr.

Funktionale und räumliche Vorstellungen

Der Gemeinderat ist der festen Überzeugung, dass motorisierter Individualverkehr (IV) nicht mehr zeitgemäß ist. Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) müsste dagegen massiv ausgebaut werden und bezahlbar sein. Das Angebot ist derzeit armselig und wird kaum genutzt.

* Der Landwirt ist strikt gegen den Bau einer weiträumigen Umgehung des Ortes, weil auch diese Maßnahme nicht zeitgemäß wäre. Er plädiert dafür, dem IV „Steine in den Weg zu legen.“
* Der IV sollte weiterhin auf der vorhandenen Trasse geführt werden, aber deutlich eingedämmt sein. Der Gemeinderat fordert entlang der Bahnstrecke, weder eine tiefergelegte Staatsstraße noch einen Tunnel unter Oberschondorf zu bauen. Beide Vorhaben würden unnötig hohe Finanzmittel binden bzw. wertvolle Naturräume zerstören.
* Der straßenplanerische Grundsatz: „Ausgebaute Straßen ziehen Verkehr an“ sollte ernst genommen und in sein Gegenteil umgekehrt werden. Die Straße müsste danach verengt sein. Mehrere Bedarfsampeln müssten eingerichtet werden und sie müsste mit periodischen Ausweichbuchten ausgestattet sein. Zudem sollten deutlich weniger Kfz-Stellplätze (Kommunale Stellplatzsatzung: Ansätze der Kommune reduzieren | Beispiel Zürich:) angeboten werden.
* Mit dem Fahrrad wird in Schondorf zu wenig gefahren, weil die Radwege zu gefährlich sind. Der schnellste Weg ist derzeit der Fußweg und die Querungen sind häufig zu gefährlich.
Zum Aussiedlerhof Morasch sollte ein Fahrradweg mit Bedarfsampel gebaut werden.
* Kfz-Fahrer müssten konsequent motiviert werden, auf den ÖPNV umzusteigen. In Greifenberg sollte deshalb ein Bahnhof mit großem P+R-Parkplatz gebaut werden, an dem die Kraftfahrer des Ammersee-Westufers in die DB umsteigen.
* Der öffentliche Raum sollte für Fußgänger, Radfahrer und sonstige Verkehrsteilnehmer sicherer ausgestattet sein, und die unhaltbaren Umwelt- und Lärmverhältnisse sowie die Geschwindigkeiten deutlich gesenkt werden.

MASSNAHMEN

Verkehrsrechtliche Maßnahmen

* Rechts- vor Links-Regelung: Die Regelung sollte propagiert werden.
* Shared space: Zwischen Café Manhart und Apotheke muss eine Gemeinschaftsstraße kommen.

Flächenmäßige Maßnahmen

* Geschwindigkeitsbeschränkungen: Um die Straße angstfrei queren zu können, wird für die gesamte Staatsstraße eine Tempo- 30-Zone gefordert mit Vorfahrt für Radfahrer.

Bauliche Maßnahmen

Im gesamten Ort müssten mit weißen Streifen deutlich sichtbare Radwege auf der Staatsstraße aufgemalt sein. Eine Fahrradstraße, teils durch Zusammenlegen von Gehsteigen, sollte zudem im gesamten Ort bebaut werden.

* Ortseingang Nord: Ein „Tempotunnel“ (ausgeschilderte Geschwindigkeitsreduzierung: von 100 über 70 am 50km/h), begleitet von hohem, raumbildendem Bewuchs, sollte auf den nahen Ort aufmerksam machen.
* Ortskern: Gemischt nutzbare, differenziert gestaltete Flächen sollten zur Gleichberechtigung und Sicherheit der Verkehrsteilnehmer gebaut werden.
* Ortseingang Süd: An der Bergstraße sollte ein Kreisverkehr mit „Tempotunnel“ ausgewiesen werden.
* Aufpflasterungen: Herr Kolker kann sich dieses Element an Kreuzungen | Einmündungen vorstellen.
* Verschmälerung der Fahrstreifen: Zugunsten der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer, insbesondere der Radfahrer, sollte diese Entwurfselement vertieft weiter geprüft und entworfen werden.
* Vergrößerung der Fußgängerflächen: Für alle Mitbürger, die nicht motorisiert im Ort unterwegs sind, sollten neu größere Bereiche, die umgestalteten Flächen so großzügig wie möglich sein.

München, den 17.Dezember 2020

Klaus J. Schulz
Büro für Städtebau und Freiraumplanung

15 GESPRÄCHSNOTIZ

17.Dezember 2020, 15:00 –16:00 Uhr
Teilnehmer: Herr Andreas Ernst, Herr Klaus J.Schulz, Stadtplaner-Architekt

ERWARTUNGEN AN DIE FEINUNTERSUCHUNGEN „STAATSSTRASSE“

Herr Ernst erwartet von den Feinuntersuchungen: aktuellen Verkehr optimieren, so viel wie möglich Kfz durchschleusen. Ohne Schikane soll der Individualverkehr zügig Schondorf passieren können. Als wichtiger Gewerbestandort muss der Status quo für das Gewerbe erhalten oder sogar verbessert werden. Möglichkeiten, die Gewerbe selbst zu erreichen und Parkplätze haben Priorität.

Lage der Staatsstraße

* Die innerörtliche Lage der Staatsstraße wird von Herrn Ernst positiv bewertet. Für die Dienstleistungs- und Gewerbebetriebe (Gastronomie | Apotheke | Super- und Getränkemarkt | Bäcker | Friseure etc.) sind die Kundenströme lebenswichtig.
* Parkplätze sind das Lebenselixier des Gewerbes.

Um Umsatzeinbußen zu verhindern, müssten Kfz-Stellplätze erhalten bleiben, Kunden vor den Betrieben parken können. Eine ortsweite „Parkplatzsolidarität“ der Unternehmen, Privaten Personen und der Gemeinde (unbeschränkte Verfügbarkeit und Erreichbarkeit) müsste aufgebaut werden. „Alle müssen mitmachen – Jeder schafft Parkraum nach seinen Kräften – alle haben mehr nach einem solidarischen Prinzip“.

Die Anzahl der Stellplätze müsste erhöht werden: Beispiele: auf den Feldern nördlich des Ortseinganges sollten zusätzliche Pkw-Parkplätze angeboten werden.

Gehwege ab Apotheke Richtung Utting zusammenlegen, Straße nach Westen versetzen: Parken+Gehen am östl. Straßenrand.

Bei Tempo 30 wird Verkehrsinsel unnötig: auf dem gesparten Platz lassen sich ostseitig Parkflächen schaffen.

* Fußgänger: sichere Bereiche. Kinder müssen Fußwege | Parkplätze als klar erkennbare, getrennte Flächen erkennen können.
* Radfahrer: Fahrradfahrer sollten sich unterordnen. Der Gemeinderat erinnert daran, dass der „Zweck der (Staats)straße ist, Fahrzeuge durch den Ort zu befördern“. Radfahrer sollten deshalb auf anderen normalen Straßen geführt werden; das ist sicherer. Eine definierte Fahrradstraße lehnt Herr Ernst ab!
* Anwohner: Könnten über eine Geschwindigkeitsbeschränkung geschützt werden. z.B. Tempo 30 oder 40.
* Der Gemeinderat schätzt die „schöne Optik“, die Gestaltung der Staatsstraße als zweitrangig ein. Verkehrsberuhigung muss zweckmäßig sein, den Verkehrsfluss nicht einschränken und die Bereiche für die Verkehrsteilnehmer klar trennen. (Sicherheit | Zweckbestimmung). Zur höheren Verkehrssicherheit (Geschwindigkeit | Aufmerksamkeit) könnten unterschiedlich farbige Fahrbahnbeläge (Beispiel Dießen) eingebaut werden.

MASSNAHMEN

<u>Verkehrsrechtliche Maßnahmen</u>

* S h a r e d s p a c e: Dieser Sanierungsvorschlag wird abgelehnt, weil er zur Minimierung der Sicherheit führt. Blumenkästen (Beispiel Herrsching) im öffentlichen Raum sollten auf keinen Fall aufgestellt werden, da diese eine nachträgliche Verknappung von Verkehrs- und Parkflächen darstellt. Auch nicht in der Zukunft, als subtiler Weg nachträglich Parkplätze unbemerkt zu streichen!

<u>Flächenmäßige Maßnahmen</u>

* G e s c h w i n d i g k e i t s b e s c h r ä n k u n g e n Aktuell gibt es diese durch die Anzahl der Kfz bereits. Eine Tempo-30-Zone müsste logischerweise auf der gesamten Staatsstraße kommen.

<u>Bauliche Maßnahmen</u>

* Investitionswillen der Gemeinde in das ortsansässigen Gewerbe: „Die Gemeinde, und die Bürger profitieren erheblich von einem funktionierenden Gewerbe und der Versorgung am Wohnort!“ Die Gemeinde muss in den Pool der für das Gewerbe lebensnotwendigen Parkplätze investieren und sich maßgeblich an der „Parkplatz-Solidarität“ beteiligen. Es ist nötig, Baugrund zu kaufen und massiv Parkplätze zu errichten, um den ansässigen Firmen und den Anwohnern Erleichterung und wirtschaftliche Chancen zu verschaffen. Eine Verknappung der Parkplätze spannt die Situation an und verhindert eine solidarische Nutzung der Ressource Parkraum. Derartige Investitionen kosten Geld, refinanzieren sich aber als Gewerbesteuer und sichern Zukunft.
* O r t s k e r n: Bei gemischt nutzbaren Flächen sollte auf das Oberflächenmaterial geachtet werden.
* O r t s e i n g a n g N o r d: Herr Ernst ist kein Freund von Bäumen entlang der Staatsstraße. (Unfallrisiko).
* O r t s e i n g a n g S ü d: Ein Kreisverkehr sollte im Süden an der Bergstraße entstehen mit vorgeschaltetem „Tempo Tunnel“. Ein „Tempo-Tunnel“ wäre auch an der nördlichen Ortseinfahrt zweckmäßig.
* A u f p f l a s t e r u n g e n: Der Gemeinderat lehnt „Geschwindigkeitshuckel“ ab (in der Bahnhofstraße bereits ohne Erfolg)
* Zur V e r s c h m ä l e r u n g d e r F a h r s t r e i f e n oder V e r g r ö ß e r u n g d e r F u ß g ä n g e r f l ä c h e n werden keine Aussagen gemacht.

16 GESPRÄCHSNOTIZ

17.Dezember 2020, 16:00 –17:00 Uhr
Teilnehmerin: Frau Anna Klinke, Herr Klaus J. Schulz, Stadtplaner-Architekt

ERWARTUNGEN AN DIE FEINUNTERSUCHUNGEN „STAATSSTRASSE“

Frau Klinke sieht sich als Sprecherin der Jugend Schondorfs und argumentiert für die Gewerbetreibenden der Gemeinde. Die Gemeinderätin erwartet von den Feinuntersuchungen Aufschlüsse zu der wichtigen Frage: Was kann die Gemeinde Schondorf beim Individualverkehr verbessern, obwohl die Anzahl der Fahrzeuge auf der Staatsstraße nicht verringert werden kann.

* Die Angebote der DB sollten abgebaut werden, weil dafür kein Bedarf mehr besteht. Die Bevölkerung fährt nicht mehr Bahn. Die freiwerdende Trasse sollte der Staatsstraße zur Verfügung gestellt werden. Damit könnte im Bestand eine beruhigte Dorfstraße entstehen, durch die keine Lkw mehr fahren.
* Denkbar wäre zudem, die Staatsstraße auf eine Trasse westlich der Bahnstrecke zu verlegen.
* Eine Verkehrsmittel-App sollte aufgebaut werden, auf der den motorisierten Verkehrsteilnehmern aktuelle Daten über die Verkehrssituation angezeigt werden. Das Angebot an alternativen Verkehrsmitteln sollte zudem erweitert werden. Neben dem prosperierenden Car-Sharing-Angebot sollte sich die Gemeinde zusätzlich bemühen, zum Beispiel „Car-To-Go“ oder „DriveNow“ nach Schondorf zu holen.
* Die Gemeinderätin erwartet, dass im Rahmen der Planungen deutlich bessere Aufenthaltsräume für die Schondorfer Jugend geschaffen werden.
* Frau Klinke geht davon aus, dass die städtebaulichen Planungen neue gestalterische Aussagen und räumliche Vorschläge zum Straßenabschnitt zwischen Bäckerei Manhart im Norden und Apotheke im Süden der Staatsstraße macht. Die Gemeinderätin erhofft sich für diesen Bereich erhebliche Verbesserungen, insbesondere für die Jugend und stellt fest, dass es hier deutlich schöner werden müsste.
* Zudem sollte der zukünftig besonders attraktive Bereich im Ort nicht auf die Staatsstraße beschränkt bleiben. Angeregt wird, den gesamten Block zwischen der Bahnhofstraße und Greifenberger Straße in die Umgestaltungsvorschläge einzubeziehen. Auf den öffentlichen Flächen könnten neben dem Individualverkehr auch die regionalen Produkte des „Grünen Marktes“ angeboten, und lokale Feste, Musikveranstaltungen oder Kunstevents könnten in dieser verkehrsberuhigten Zone der Gemeinde gefeiert werden.
* Schondorf braucht dringend größere Flächen für den ruhenden Verkehr.

Mit dem Eigentümer des Verbrauchermarkts von EDEKA, aber auch der Eisdiele und sonstigen Bereichen sollte darüber gesprochen werden, ob deren private Pkw-Parkplätze in das Konzept der verkehrsberuhigten Zone einbezogen werden könnten. Das öffentlich-private Gesamtangebot zum Parken einschließlich Einkauf, Rathaus-, Bücherei- oder Arztbesuch könnte damit vergrößert, der Verbleib im Ortskern zu verschönert und der entspannte, harmonische Aufenthalt aufgewertet werden.

MASSNAHMEN

Verkehrsrechtliche Maßnahmen

* Rechts- vor Links: Dazu gibt es noch keine Aussagen.
* Geschwindigkeiten: Eine Zone-30km/h im Ort ist vorstellbar mit vorgelagerten „Tempo-Tunneln“ am nördlichen bzw. am südlichen Ortseingang.
* Shared Space: Dazu gibt es noch keine Meinung.

Bauliche Maßnahmen

Frau Klinke schlägt vor, eine neue Trasse „Greifenberger-Uttinger Straße“ östlich der Bahn zu entwerfen. Über die Bahnhofstraße sollte die neue Staatsstraße nach Süden verlängert werden. Mit zwei Grundstückseigentümern müsste jedoch vorab über diese Alternative verhandelt werden.

* Ortseingang Nord: An der Greifenberger Straße könnte eine räumlich wirksame Bepflanzung erfolgen, die möglicherweise geschwindigkeitsreduzierend wirkt.
* Aufpflasterungen Im Zusammenhang mit Fahrradstellplätzen, die mit Fächern für Persönliches ausgestattet sind, wäre dies denkbar und wünschenswert.

PERSÖNLICHE ZIELE UNDVORSCHLÄGE

Frau Klinke regt an, die Schließzeiten der Schranken besser aufeinander abzustimmen.

München, den 23.Dezeember 2020

Klaus J. Schulz
Büro für Städtebau und Freiraum

17 GESPRÄCHSNOTIZ

17.Dezember 2020, 17:00 –18:00 Uhr

Teilnehmer: Herr Simon Springer, Herr Klaus J.Schulz, Stadtplaner-Architekt

ERWARTUNGEN AN DIE FEINUNTERSUCHUNGEN „STAATSSTRASSE“

Herr Gemeinderat Springer wohnt am Rand des großen Verkehrsgeschehens in der Gemeinde. Er rät den lokal Verantwortlichen, die Hoffnungen an eine tiefgreifende Verkehrswende nicht zu hoch zu schrauben und utopische Wünsche an den sehr beschränkt zur Verfügung stehenden öffentlichen Raum zu vermeiden.

* Die Schwächsten in der Gemeinde

Ein großes Ziel müsste sein, die Umbaumaßnahmen der öffentlichen Flächen vorrangig für die schwächsten Verkehrsteilnehmer der Gemeinde, dh für Eltern in Begleitung ihrer Kinder oder für die Heranwachsenden, für Menschen mit Behinderungen und für ältere Menschen ganz allgemein zu gestalten, damit diese einen deutlich besseren Schutz vor den erheblichen Gefahren des Individualverkehrs erhalten.

* Schwachstellen im öffentlichen Raum

Die Gemeindeverwaltung müsste unbedingt darauf achten, dass mit der Sanierungsplanung funktionale Schwachstellen im öffentlichen Raum beseitigt werden, die diese Gruppe unserer Mitbürger gefährden. Gedacht wird insbesondere an Fußgängerüberwege bzw. an unübersichtliche Straßenabschnitte.

* ÖPNV-Angebot

Herr Springer schätzt die Bevölkerung Schondorfs als eine „gemütliche Gesellschaft“ ein.
Er prognostiziert: auch bei Verbesserung des ÖPNV-Angebots wird das Kfz ungebrochen seine Vorrangstellung behalten. Der Zugverkehr würde, auch wenn die Taktzahlen erhöht werden, insbesondere abends und nachts keine Entspannung bringen, weil die Bedürfnisse der Menschen einfach zu unterschiedlich sind.

* Umgehungsstraße

Der Gemeinderat hat sich zu dieser Forderung, zu den Vorzügen und Nachteilen der Maßnahme noch kein abschließendes Urteil gebildet. Ob durch diesen Neubau die starken Verkehrsbelastungen im Ort reduziert, die Belastungen durch Abgase oder Feinstaub im Kern verringert werden, müsste im Detail bewertet werden.

MASSNAHMEN

Verkehrsrechtliche Maßnahmen

* Rechts- vor Links-Regelung: Der Gemeinderat hat sich dazu noch keine Meinung gebildet.

* Shared space: Herr Springer bewertet diese Maßnahme grundsätzlich positiv. Der Umbau, zumindest im Ortskern, sollte in diese Richtung geplant werden. Für Fußgänger | Radfahrer, die im Ortskern unterwegs wären, entstünden auf den Gemeinschaftsflächen bessere Bewegungsmöglichkeiten. Die Idee „Verkehrsberuhigung“ sollte deshalb planerisch weitergedacht, ggf. auch baulich umgesetzt werden.

Flächenmäßige Maßnahmen

* Geschwindigkeitsbeschränkungen Herr Springer fordert mit Nachdruck eine Tempo-30-Zone, weil der öffentliche Raum im Kern derzeit kaum nutzbar, Begegnungen und Bewegungen der schwächsten Bürger deutlich, eigentlich fast ausschließlich eingeschränkt sind.

Bauliche Maßnahmen

* Ortskern: Bei gemischt nutzbaren Flächen wären die Auswirkungen wahrscheinlich nur positiv. Art und Umfang der Umbauten (zB Oberflächenmaterialien) sollten mit den Planungen gut herausgearbeitet werden.

* Ortseingang Süd: Im Süden sollte ein Kreisverkehr entstehen mit „Tempo-Tunnel“ (Geschwindigkeitsreduzierung von 100 über 70 auf 50km/h). Der „Tempo-Tunnel“ sollte auch im Norden kommen.

* Aufpflasterungen: Für den Gemeinderat sind diese Umbauvorstellungen an Kreuzungen | Einmündungen eher fraglich. Er schlägt stattdessen „Verschwenkungen“ bei den Fahrbahnen vor.

* Verschmälerung der Fahrstreifen: Der Versuch sollte unbedingt gemacht werden, in Verbindungen mit besseren Querungshilfen ebenso wie durch Vergrößerung der Flächen für den Fußgänger- und den Fahrradverkehr.

PERSÖNLICHE ZIELE UND VORSCHLÄGE

Herrn Springer erhofft sich während des weiteren Planungsprozesses konstruktivere Auseinandersetzungen im Gemeinderat und den offeneren Dialog über Vor- und Nachteile von vorgeschlagenen Planungselementen.

München, den 29.Dezember 2020

Klaus J. Schulz
Büro für Städtebau und Freiraumplanung

Zusammenfassung der Einzelgespräche

Generelle Ziele zum Verkehr und zur Mobilität

Verkehrskonzept

* Der öffentliche Raum wird neu aufgeteilt: mehr Grün | breitere Gehwege | schmälere Fahrbahnen | Parken. Durch den Umbau des öffentlichen Raums wird der Durchgangsverkehr (Geschwindigkeit, Tonnage, LKW) zurückgedrängt.
* Nach der Rückstufung der Staatsstraße St2055 ist auch das lokale Straßennetz anzupassen und neu zu konzipieren unter den Zielen einer Entschleunigung.

Gefahren

* Die Gefahren durch Kfz für nicht Motorisierte sind zu reduzieren.

Verkehrsberuhigung

* Die Verkehrsberuhigung rund um das Rathaus ist äußerst dringend und wird bald umgesetzt.
* Mit den Verkehrsbaumaßnahmen wird schrittweise der Ersatz des Autos im Ortskern vorbereitet. Deutliche, verkehrsberuhigende Maßnahmen sind umzusetzen.

ÖPNV – Verkehrskonzept

* Bus- und Bahnverbindungen sind weiter auszubauen, das Angebot an Bushaltestellen ist deutlich zu verbessern.
* Mehrere überdeckte Bushaltestellen sind zu bauen.

SeniorenTaxi: Durch diese Einrichtung (SeniorenTaxi | öffentliche bzw. private Zubringer | „Mitfahrbank“) ist das ÖPNV-Angebot aufzuwerten.

Barrierefreiheit

* Das staatliche Ziel „Barrierefreiheit“ muß insbesondere in der Ortsmitte rasch und mit Nachdruck umgesetzt werden (Absenken von Gehsteigen). Hochborde müssen komplett verschwinden, da diese den Besuch öffentlicher Einrichtungen | beim Einkauf | den Weg zum Arzt oder zur Naherholung behindern.

Fahrradwege

* In der Gemarkung fehlen klare Radwege. Sichere, gemischte Trassen für Fahrradfahrer | Fußgänger und Wanderer sind zu bauen.
* Der Ausbau eines kommunalen Fahrradwegenetzes mit Anschluss an regionale Radschnellwege ist voranzutreiben.
* Zur Entlastung des Straßenverkehrssystems ist der Ortskern mit den Nachbargemeinden über Radwege zu vernetzen.
* Öffentliches Leben soll zukünftig verstärkt über Radwege stattfinden.
* Breitere Radwege sind zu bauen.

Gehwege

* Der Ortsmitte fehlt ein klares Konzept für Fußgänger.
* Die öffentlichen | privaten Funktionen der Ortsmitte müssen für Fußgänger (Schulkinder | Familien | Senioren | Gäste) leichter, sicherer erreichbar werden.
* Die Gehwege im Ortskern sind aufzuwerten und deutlich zu verbreitern.

Fußgängerüberwege

* Gefahrlose, räumlich klare Überwege und Fußgängerverbindungen im Ortskern sind zu bauen.

Objektplanungen

* Der Bahnunterführung ist einschließlich von Fuß- und Radwegen neu zu strukturieren.

Kreisverkehre

* Einige Kreuzungen | Einmündungen sind durch Kreisverkehre zu entschleunigen.

E-Mobilität

Mit dem Kauf gemeindeeigener Fahrzeuge sind erste, positive Zeichenhin zum Fahrrad zu setzen.

„Mitfahrbank Schondorf“

Das Angebot „Mitfahrbank Schondorf“ ist im Ortskern gestalterisch deutlich aufzuwerten, damit Menschen ohne Auto unkomplizierter mobil bleiben und am öffentlichen Leben besser teilnehmen können.

Fachliche Ergebnisse der Arbeitsgruppen zur Verkehrsentwicklung

Neugestaltung ST2055 – Ergebnispräsentation Arbeitsgruppe 2

Manuel Hiermeyer
Manfred Huber
Rainer Jünger
Leoplold Ploner
Nico Rasp
Richard Rastgooy

1 Ausgangslage / Situation

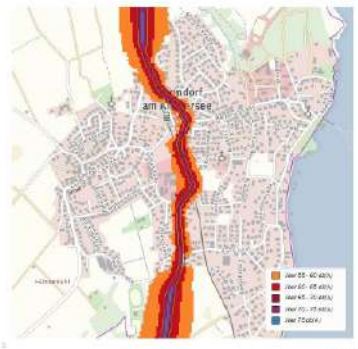
2 Ziele der Umgestaltung

3 Ideen zur Umgestaltung

Ausgangslage St2055 - Maßnahmen dringend notwendig

- Der Verkehr **teilt unser Dorf** und mindert die **Lebensqualität** enorm! Er **gefährdet die Verkehrsteilnehmer und Anwohner** und behindert Junge und Alte in ihrer Mobilität
- Alle nachfolgend beschriebenen **Ideen** und dringend erforderlichen **Maßnahmen** können zu **mehr Sicherheit** und **Lebensqualität** führen, **nicht** aber **zu einer Abnahme** der Anzahl **der Kfz**
- Für direkte **Anwohner** der Uttinger Straße werden die **Effekte zur Lärmminderung nur klein** sein (außer bei Untertunnelung)
- Allerdings wird der **Verkehr** in Schondorf (auch mit einer evtl. Umgehungsstraße) **erheblich bleiben**. Somit sind **Maßnahmen** in jedem Falle wichtig – und zwar **kurzfristig bis langfristig**

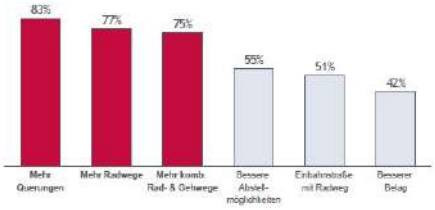
Ausgangslage St2055 - Maßnahmen dringend notwendig



- Der Verkehr **teilt unser Dorf** und mindert die **Lebensqualität** enorm! Er **gefährdet** die **Verkehrsteilnehmer und Anwohner** und behindert Junge und Alte in ihrer Mobilität
- Alle nachfolgend beschriebenen **Ideen** und dringend erforderlichen **Maßnahmen** können zu **mehr Sicherheit** und **Lebensqualität** führen, **nicht** aber **zu einer Abnahme** der Anzahl **der Kfz**
- Für direkte **Anwohner** der Uttinger Straße werden die **Effekte zur Lärmbelästigung nur klein** sein (außer bei Untertunnelung)
- Allerdings wird der **Verkehr** in Schondorf (auch mit einer evtl. Umgehungsstraße) **erheblich bleiben**. Somit sind **Maßnahmen** in jedem Falle wichtig – und zwar **kurzfristig bis langfristig**

Ergebnisse Befragung „Sicher durch Schondorf“ 2018

- **Das sagten 123 Eltern mit 249 Kindern:**
- 83% wollen mehr Straßenquerungen
- 77% wollen (mehr) Radwege
- 75% wollen mehr kombinierte Rad- & Gehwege

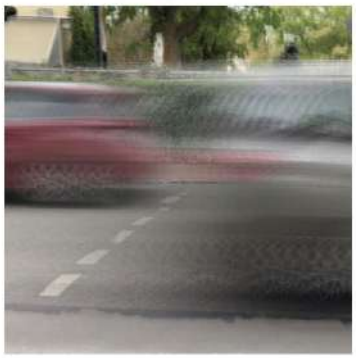


1 Ausgangslage / Situation

2 Ziele der Umgestaltung

3 Ideen zur Umgestaltung

Ziele der Umgestaltung St2055 - Sicherheit & Lebensqualität



- **Mehr Sicherheit** (tatsächlich + gefühlte) **für alle Verkehrsteilnehmer**
  - **Sichere alternative Strecke** für Fußgänger und Radfahrer **in Nord-Südrichtung**
  - **Sichere Querungsmöglichkeiten** der Staatsstraße für alle, also auch Kinder, Senioren oder Menschen mit Bewegungseinschränkungen
  - **Sichere (breitere) Fuß- und Radwege** an der Staatsstraße
- **Weniger Lärm- und Gesundheitsbelastung** für Verkehrsteilnehmer und Anwohner der St2055
- **Mehr Aufenthalts- & Lebensqualität** durch schönere und ruhigere Aufenthaltsplätze

1 Ausgangslage / Situation

2 Ziele der Umgestaltung

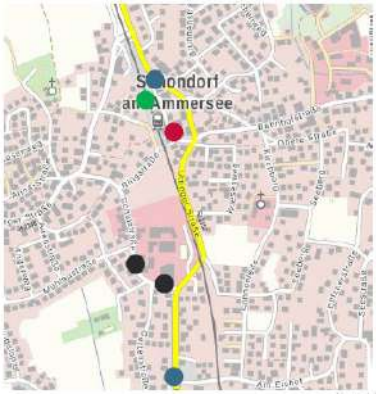
3 Ideen zur Umgestaltung

Ideen zur Umgestaltung - Gesamte St2055

- **Temporeduzierung** (regulatorisch & bauliche Maßnahmen)
  - Tempo 30 auf der gesamten St2055
  - (Tempo 30 für Teile der St2055)
  - bis dahin ab sofort freiwillig 30
- **Flüsterasphalt**
- **Gehwegverbreiterungen** u.a. durch Fahrbahnverengung
- **Gehwege mit Sicherungen** / Geländer an Kurven und gefährlichen Stellen
- **Durchgängiger Radweg**
- Förderung **e-Bikes + Ladestationen**
- **Zusätzliche, bewusstseinsbildende Maßnahmen,** wie z.B. eine Schondorfer Kampagne:

  „Wir machen Schondorf lebenswerter"
  - Ich fahre freiwillig 30. Aufkleber auf dem Auto...
  - Ich klärе meine Mitmenschen auf | Ich melde Gefahren ans Straßenbauamt
  - Ich helfe Älteren und Kindern
  - ..... tbc

Ideen zur Umgestaltung - punktuelle Maßnahmen (1/2)



- **Weitere Fußgängerampeln** an wichtigen Punkten - Uttinger Str Höhe Wasser Zweckverband an der Verkehrsinsel und Höhe Bäckerei Manhardt
- **„Einbahnstraßen Regelung"** für den **Edeka**. Ausfahrt nur über die westliche Seite auf die Bahnhofstraße Richtung Feuerwehr
- **Stilllegung bzw. Beruhigung** der **Bahnhofstraße** zw. Kuba und Edeka - kleine Fußgängerzone oder Platz zum Verweilen schaffen
- **Sperren der Schulstraße** für Nichtanlieger von 7:30-8:00 und 11:30-14:00 Uhr
- **Schulstraße als Spielstraße** – erweiterte Parkverbote für mehr Übersichtlichkeit

Ideen zur Umgestaltung - punktuelle Maßnahmen (2/2)

- **Kreisverkehr** im Süden
- **Absenkung der Fahrbahn**, vor allem in Kurven (Schulstraße, Bahnübergang) um versehentliches Überfahren der Gehsteige von Kfz zu vermeiden
- Lösung zu **Ein- und Ausfahrten** für die neuen Anwohner des **Prix- Geländes?**
- **Gehwege** an der **Uttinger Straße** zwischen Wiesenweg und Stegwiese auf der Ostseite **zusammenlegen** und dafür **verbreitern.**

Ideen zur Umgestaltung - Fuß-/Radtrasse durch Schondorf

- **Durchgängiger Fuß-/Radweg** in Nord/Süd-Richtung

- Unterführung südlich von Am Eichet zur Anbindung an den Radweg nach Utting
- Ausreichend breiter Fuß-/Radweg westlich der Staatsstraße bis zur Schulstraße
- Alternativ: Wegführung über Gartenstraße/Schulstraße
- Anbindung an die Radpromenade Am Alten Anger
- Ab der Bahnunterführung entlang der Ringstraße und weiter parallel zu den Bahngleisen (Verhandlungen mit Bahn und Grundstückseignern)
- Sichere Querung der Landsberger Straße am Bahnübergang
- Unterführung nördlich des Bahnübergangs zur Anbindung an den Radweg nach Eching

Ideen zur Umgestaltung - grüner "Tempotunnel"

- **Grüne Tempotunnel** im Norden und Süden - um **den Verkehr abzubremsen**

Beispiel: Von Greifenberg nach Schondorf
Weitere Beispiele im Backup

Bestand

Vision mit zusätzlichen Bäumen und Insel

Ideen zur Umgestaltung - (Teil)Untertunnelung (1/2)

- **Teiluntertunnelung** der Staatsstraße
- **Tunnelführung** entlang Bahnhofsstraße
- Ein- / Ausfahrten auf Höhe der **Bahnübergänge**
- Dadurch **Verkehrsberuhigung** des jetzigen „Kurvenbereichs" und Gestaltung eines neuen Ortszentrums möglich
- Aber: Mehrbelastung der Anwohner der Uttinger Straße vor/nach dem Tunnel

Vision einer Untertunnelung

Ideen zur Umgestaltung - Untertunnelung (2/2)

- **Komplett-Untertunnelung** der Staatsstraße
- **Tunnelführung** entlang Bahnhofsstraße
- Ein- / Ausfahrten auf Höhe der Bahnübergänge
- Dadurch **Verkehrsberuhigung** des jetzigen „Kurvenbereichs" und Gestaltung eines neuen Ortszentrums möglich
- Und: Entspannung der Situation in ganz Schondorf

Vision einer Untertunnelung

Kurzvorstellung Gruppenmitglieder

Nico Rasp

- Verheiratet, 2 Kinder
- Hotelier
- Anwohner im Wiesenweg

Rainer Jünger

- Verheiratet, 3 Kinder
- Geschäftsführer, Beratung
- Gemeinderat und unmittelbarer Anwohner Uttinger Straße

Manfred Huber

- Dipl. Ingenieur
- Selbstständig
- Schondorfer Bürger

Leopold Ploner

- Mitglied der Initiative „Sicher durch Schondorf"
- Medienrepräsentant Physics Today
- Leidenschaftlicher Fußgänger

Richard Rastgoou

- Verheiratet, Vater von 2, bald 3 Kindern
- Bereichsleiter in der pharmazeutischen Industrie
- Indirekter Anwohner Uttinger Straße

Manuel Hiemeyer

- Verheiratet, Vater einer Tochter
- Abteilungsleiter Unternehmenskommunikation
- Anwohner in Oberschondorf

BACKUP

Von Greifenberg nach Schondorf

Bestand

Vision mit zusätzlichen Bäumen

Von Hechenwang nach Schondorf

Bestand

Vision mit zusätzlichen Bäumen

Von Achselschwang nach Schondorf

Bestand

Vision mit zusätzlichen Bäumen

Arbeitsgruppe 3

Alternative Mobilitätskonzepte

21. Juli 2021

Vorgangsnummer: **20210721613600808418**

ÜBERSICHT

Die nachfolgend beschriebenen Vorschläge wurden gemeinsam im Arbeitskreis erarbeitet und beziehen sich nicht nur auf alternative Mobilitätskonzepte, sondern auch auf eine alternative und sinnvolle Neugestaltung des Ortskerns sowie den Durchgangs- und Ortsverkehr. Hierbei können sich Meinungen und Ideen mit der Arbeitsgruppe "Gestaltungsideen zur Staatsstraße St2055 als innerörtliche Straße" überschneiden, verfolgen jedoch dasselbe Ziel: "Schondorf freundlicher und sicherer zu machen".

Die Idee für eine Umgehungsstraße wurde im Arbeitskreis besprochen und aus verschiedenen Gründen als nicht sinnvoll erachtet.

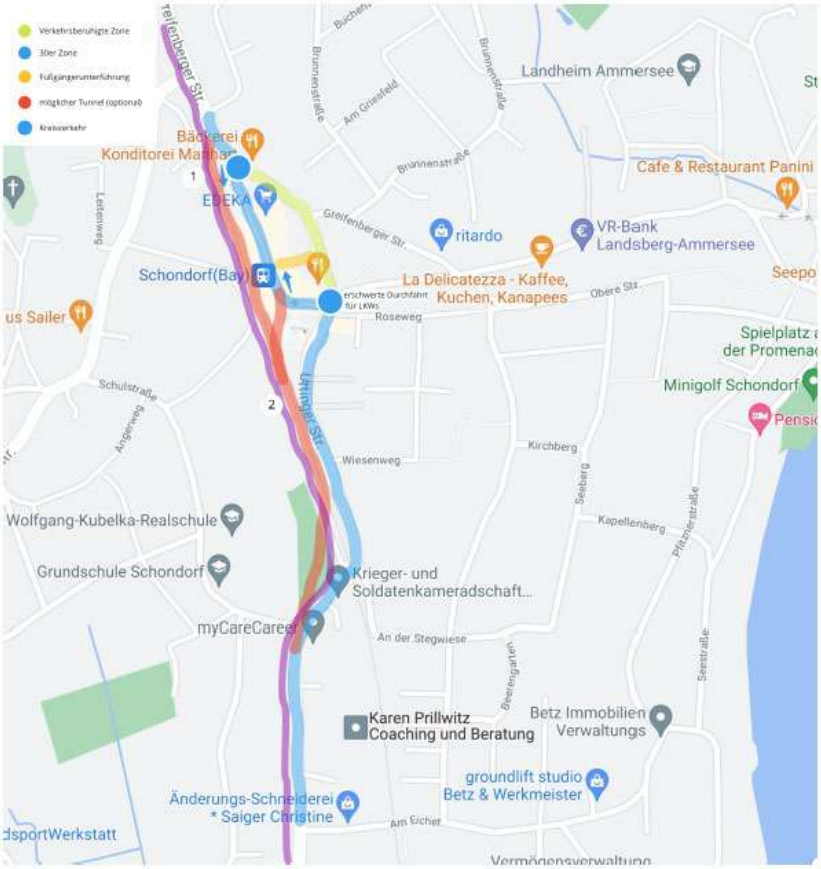
ZIELE

Wir möchten mit unseren Ideen folgende Ziele erreichen:

1. Verkehr für alle Verkehrsteilnehmer sicherer machen
2. Durchgangsverkehr der LKWs reduzieren/ableiten
3. Fahrrad- und Fußwege attraktiver machen
4. Ortskern und Menschen miteinander verbinden

VORSCHLÄGE

Die nachfolgende Karte zeigt einen Entwurf und einen Lösungsvorschlag für die nachfolgenden Punkte zur Gestaltung eines alternativen Verkehrs in Schondorf.
https://miro.com/app/board/o9J_l66C6-o=/



Arbeitsgruppe 4

Arbeitskreismitglieder:
Felix Graser
Barbara Freier
Stefanie Windhausen

Themenbereich
Parken
Lokation:
- Uttinger Str. im Bereich Pizeria „La Fontanina"
Problemstellung:
- Sehr enger Fußgängerbereich zwischen Parkplatz und Hauswand, schlechter Durchgang für Kinderwagen und Rollstühle
- Gehwegstau durch Schlange bei der Eisdiele
Verbesserungsvorschlag:
- Auflösung 3 Parkplätze zugunsten einer Gehwegverbreitung
- Vorteil für Gastronomie: mehr Flaniererlebnis dadurch mehr Gäste. Siehe auch Zusatzidee: zweites Parkdeck bei Edeka.

Themenbereich
Parken
Lokation:
- Edeka Parkplatz Greifenberger Str.
Problemstellung:
- Mangel an ausreichenden und zugänglichen Fahrradstellplätze
Verbesserungsvorschlag:
- Umzug des Behindertenparkplatz um einen zugänglichen (auch mit Anhänger) Fahrradstellplatz zu schaffen ca. 18qm

Themenbereich
Parken

Lokation:

- Bahnhof Schondorf in der Bahnhof Straße

Problemstellung:

- Überfüllter Fahrradstellplatz
- Fahrradständer sind nicht zeitgemäß für moderne Fahrräder
- Witterungsschutz für die Fahrräder ist unzureichend

Verbesserungsvorschlag:

- Fristgerechte Entfernung alter beschädigter Fahrräder
- Austausch der Abstellanlage mit modernen Ständern
- Neues Konzept für die Überdachung von Rädern und unbedingt Erweiterung der Stellplätze

Themenbereich
Barrierefreiheit

Lokation:

- Rathaustreppen, Uttinger Str.

Problemstellung:

- Rampe zum Rathaus ist nicht barrierefrei.
- Die Rampe ist zu schmal.
- Der Übergang zum Gehweg ist uneben und zu eng.

Verbesserungsvorschlag:

- Im Rahmen des Ausbaus des Gehweges (Punkt 1 unter Parken) die Rampe zum Rathaus erweitern und einen leichten Übergang zum Gehweg ermöglichen

Themenbereich
Barrierefreiheit

Lokation:

- Edeka Parkplatz Greifenberger Str.
- Treppen Bahnhofstr. zum Edeka Parkplatz

Problemstellung:

- Keine barrierefreier Zugang zum Edeka aus der Bahnhofstr.
- Kein Fahrrad Zugang vom „Radweg" zum Edeka

Verbesserungsvorschlag:

- Eine Rampe entlang des Edeka Gebäudes um Rollstuhl und Fahrrad Zugang aus der Bahnhofstraße zu gewährleisten

Zusatzidee:

- Ein zweites Parkdeck auf dem hinteren Teil des Parkplatzes errichten, um wegfallende Parkplätze in der Bahnhofstraße zu kompensieren.

Themenbereich

Fahrradfahren

Lokation:

- Greifenberger Str. zwischen Bahnübergang und Bäcker Manhart

Problemstellung:

- Fahrradwegübergang nicht ausreichend ausgeschildert
- Fahrradwegübergang zu schmal für Fahrräder mit Anhänger

Verbesserungsvorschlag:

- Roter Radweg, Zebrastreifen, bessere Ausschilderung

Themenbereich

Fahrradfahren

Lokation:

- Uttinger Str. Höhe Schulstr.

Problemstellung:

- Kein durchgängiger Radweg von der Fahrradpromenade bis zum Radweg in der Uttinger Str.

Verbesserungsvorschlag:

- Verhandlung mit Anwohner der Uttinger Str. 12 und 14 zur Verbreiterung des Fußweges zu einem kombinierten Fuß-Radweg. Dies würde eine uneingeschränkten Radfahrmöglichkeit durch Schondorf von Ortseinfahrt Greifenberger Str. zur Ortsausfahrt Uttinger Str. ermöglichen

Themenbereich

Fahrradfahren

Lokation:

- Uttinger Str. / Kreuzung Bergstr.

Problemstellung:

- Kein Fahrradübergang zur Verbindung vom dem Radweg nach Utting (Ostseite der Straße) mit dem Schondorf „Durchfahrt Radweg" (Westseite der Straße)

Verbesserungsvorschlag:

- Fahrrad/Fußgängerunterführung unter der Uttinger Str.
- Fahrrad/Fußgängerüberführung über die Uttinger Str.
- Kreisverkehr an der Kreuzung Uttinger/Bergstr. mit Bedarfsampel in der Hauptstr. (Uttinger Str.) und Zebrastreifen in der Nebenstr. (Bergstr.) (analog zum Kreisverkehr in Eching Staatsstraße 2070)

Arbeitsgruppe 5

Sehr geehrter Herr Herrmann,
sehr geehrter Herr Schulz,

ich möchte mich herzlich bei Ihnen bedanken für die Möglichkeit des Meinungsaustauschs zur prekären Situation an der ST2055 (Uttinger / Greifenberger Strasse) in Schondorf.

Wertvoller Austausch

Der Austausch heute war aus meiner Sicht sehr wertvoll und sollte auf jeden Fall fortbestand haben und noch weiter ausgebaut werden, so dass auch in Zukunft noch mehr Stimmen gehört werden und gemeinsam eine optimale Lösung gefunden wird.
Ich freue mich auf jeden weiteren Austausch und hoffe sehr, Sie nehmen das Feedback der Arbeitsgruppen bzgl. der Kommunikation wahr. Gerne bieten wir an bei zukünftigen Veranstaltungen zu unterstützen, sollte das Interesse bestehen auch digital weitere Mitbürger aus Schondorf an der Diskussion und Informationsverbreitung teilhaben zu lassen.
Ich denke gerade in „Corona-Zeiten“ ist der digitale Austausch für viele zur Normalität geworden und kann hilfreich sein um eventuelle Hürden bei größeren Kundgebungen zu überwinden.

Sollte in Zukunft, wie von Ihnen Herr Bürgermeister angesprochen, Moderation eines Events problematisch sein oder nicht bewerkstelligt werden können, bieten wir gerne an entweder selbst dabei zu unterstützen oder im Falle unserer persönlichen Befangenheit eine passende Alternative für Moderation zu organisieren.

Blitzer

Darüberhinaus möchte ich gerne wie heute besprochen offiziell das Angebot machen auf der Uttinger Strasse auf Höhe unseres Parkplatzes einen mobilen oder statischen Blitzer zu installieren. Um die kursierenden Hypothesen bzgl. der überhöhten Geschwindigkeit innerorts zu prüfen.
Sollte wie von Ihnen beschrieben die Installation eines Blitzers bisher an einer passenden Freigabe von Privatgelände gescheitert sein, steht einer solchen Messung jetzt nichts mehr im Wege.

Parken an der Uttinger Straße

Zur Rücksichtnahme in unserem Dorf durch motorisierte Verkehrsteilnehmer (innerorts, wie im Durchgangsverkehr). Wie ich Ihnen heute auf dem Markt geschildert habe, habe ich heute auf der Uttinger Str. in Höhe unseres Grundstückes in südlicher Richtung geparkt.

Es gibt keinerlei Rechtsgrundlage, die es uns verbietet innerorts auf einer Staatsstrasse zu parken. Der sich ergebende Rückstau auf Grund des extremen Verkehrsaufkommens verlief wellenartig und erstreckte sich mehrfach bis über den Edeka hinaus. Ich denke dieser Selbstversuch zeigt schnell, wie fragil die Verkehrslage in Schondorf tatsächlich ist. Und in diesem Fall handelte es sich nur um **ein** Fahrzeug.

Auf Rücksichtnahme sind wir bei diesem Versuch nicht gestoßen, hatten wir auch nicht erwartet. Auf Unterstützung der Schondorfer Bürger sind wird jedoch schon gestoßen, der Versuch und das Ziel davon wurden mehrfach bestärkt.

Dass jedoch zuletzt selbst die Polizei ohne rechtliche Grundlage versucht hat uns zu verbieten auf der Durchfahrtsstrasse zu parken, nur weil sich andere Verkehrsteilnehmer dadurch gestört gefühlt haben und sich deshalb bei der Polizeiinspektion in Diessen beschwert haben, verschärft die Situation für mich noch mehr.
Ich nehme zur Kenntnis, das ein geparktes Fahrzeug den Verkehrsfluss unterbricht, dass in diesem Fall jedoch sofort reagiert wird und im Falle von Anwohnern die sich aufgrund überhöhter Geschwindigkeiten und für verletzliche Verkehrsteilnehmer risikobehafteter Strassenführung keine Reaktion stattfindet und auch keine kurzfristigen Lösungen geschaffen wurden stimmt mich nachdenklich.

Angehängt finden Sie den Strafzettel: Auf diesem ist zu lesen „Atypischer Fall: Erhöhung des Verwarnungsbetrags, da 5 Mitteilungen über Ihr Parkverhalten eingingen, Ausfall einer Fahrspur über Stunden“.
Ich Frage mich, wer ein Busgeld bezahlen müsste, wenn X Anwohner Mitteilungen eingehen würden wegen "Ausfall von Sicherheit und Lebensqualität über Jahre".
Ich habe inzwischen mit der Polizeidienststelle telefoniert und erfahren, dass die Verwarnung auf keinerlei Rechtsgrundlage beruht.

Die Dienststelle konnte mir hierzu auch keine weiteren Begründungen liefern. Das Parken ist explizit erlaubt.
Nur weil es nicht typisch ist wird hier von einem atypischen Fall gesprochen. Sie können sich sicher vorstellen, dass eine Ordnungswidrigkeit ohne Rechtsgrundlage nichtig ist.

Parkverbot

Was ist der nächste Schritt? bauen wir ein Parkverbot auf der Uttinger Strasse auf und akzeptieren damit, dass wir dem Durchgangsverkehr nur gewachsen sind, wenn wir den motorisierten Fahrzeugen in unserer Ortsdurchfahrt den absoluten Vorrang gewähren?
Meine Vereinsmitglieder im Ammersee Radverein haben sich übrigens explizit dafür bedankt, dass durch diese Aktion die Geschwindigkeit und gefährlichen Überholmanöver innerorts im Verlauf der Uttinger Strasse am heutigen Tag drastisch reduziert worden sind.

Shared Space

Auch wenn ich mich zu den Ausarbeitungen unserer Gruppen wiederhole. Studien zu bereits existierenden Shared Space Initiativen haben gezeigt, dass die baulichen Veränderungen nur dann zum Erfolg geführt haben, wenn gleichzeitig der Durchgangsverkehr drastisch reduziert/umgeleitet werden konnte.
Wenn dies nicht der Fall war, hat es die Situation sogar noch verschlechtert: Verletzliche Verkehrsteilnehmer wurden noch mehr verdrängt und die Unfallzahlen habe sich sogar noch erhöht.

Gemeinsame Lösungen

Ich freue mich auf jeglichen weiteren Austausch und hoffe wir finden eine gemeinsame Lösung mit dem alle Beteiligten leben können und zugleich eine drastische Verbesserung der Situation erreicht wird, die auch noch viele Jahre, trotz immer höheren Anwohnerzahlen im Westen des Ammersees, trägt.

Ich wünsche einen erholsamen Abend und eine herzliche Feierlichkeit am morgigen Tag, mit unseren netten Gästen aus Italien, die ich vorhin kurz kennenlernen durfte.

Beste Grüße
Friedrich Schweizer

Befragung der Selbständigen zur Ortsdurchfahrt | zur Staatsstraße 2055

Befragung zur Situation
Durchgangsstraße Schondorf am Ammersee

Sehr geehrte Damen und Herren,

aufgrund der Veranstaltung am 1. Juli 2021 in der Schondorfer Mehrzweckhalle hat Herr Springer in seiner Eigenschaft als 1. Vorsitzender des BDS-Ortsverbandes Ammersee Nord-West (Gewerbeverband) per Mail knapp 100 Schondorfer Gewerbetreibende angeschrieben und eine Befragung gestartet. Dazu gab es Rücklauf … auch wenn er etwas spärlich ausgefallen ist.

Anbei sende ich Ihnen informationshalber gerne die Rückläufer zu. Vielleicht sind sie Ihnen bei der Planung/Vorbereitung weiterer Maßnahmen von Nutzen.

Mit freundlichen Grüßen
Johann Springer
(1. Vorsitzender)

i. A.

Iris Köhler

Befragung der Selbständigen zur Ortsdurchfahrt | zur Staatsstraße 2055

21. Juli 2021

Der Erste Vorsitzende des BDS-Bundes der Selbständigen Bayern, Herr Johann Springer, hat eine Befragung unter den Mitgliedern des Ortsverbands Ammersee-Nordwest durchgeführt und das Ergebnis den Planern übersandt. 10 Mitglieder des Verbands haben geantwortet.

1)
Tangiert Sie und Ihr Unternehmen die viel befahrene Ortsdurchfahrt
2)
Würden Sie Maßnahmen zur Neuordnung der Ortsdurchfahrt in Schondorf begrüßen?"
3)
Welche Maßnahmen würden Sie begrüßen?
4)
Schondorf ist eigentlich Luftkurort und hat mit der viel befahrenen Ortsdurchfahrtschlechte Werte bei Abgasen und Feinstaub. Wie ist Ihre Meinung dazu?
5)
Wie sehen Sie Einzelhandel und Gastronomie im Zusammenhang mit der Ortsdurchfahrt? Beeinträchtigt diese das unternehmerische Engagement? Wie kann mehr Lebensqualität im Dorf entstehen?
6)
Welche Projekte müsste die Kommune aus Ihrer Sicht angehen, um im Ort Schondorf ein gutes Miteinander von gewerblicher Tätigkeit, Mobilität und lebenswertem Umfeld zu erreichen?
7)

Wie würde Ihr radikaler Vorschlag zur Verbesserung der Situation ausschauen?

8)

Etwas vergessen?

Erebnisse

1)

Tangiert Sie und Ihr Unternehmen die viel befahrene Ortsdurchfahrt?

Ja: 4x weniger: 5x nein 1x

2)

Würden Sie Maßnahmen zur Neuordnung der Ortsdurchfahrt in Schondorf begrüßen?

Ja: 9x nein 1x

3)

Welche Maßnahmen würden Sie begrüßen?

Geschwindigkeitsbegrenzung	10x
Übergänge verbessern	4x
Bürgersteige ausbauen	4x
Bessere Radwege entwickeln	3x

4)

Schondorf ist eigentlich Luftkurort und hat mit der viel befahrenen Ortsdurchfahrt schlechte Werte bei Abgasen und Feinstaub. Wie ist Ihre Meinung dazu?

Bau einer Umgehungsstraße	6x ja,	1x nein
Verbessertes Parken	3x	

5)
Wie sehen Sie Einzelhandel und Gastronomie im Zusammenhang mit der Ortsdurchfahrt? Beeinträchtigt diese das unternehmerische Engagement?
Wie kann mehr Lebensqualität im Dorf entstehen?

Attraktivere Gestaltung	4x
Verkehrsberuhigung | Entlastung	4x
LKW-Verbot	2x

6)
Welche Projekte müsste die Kommune aus Ihrer Sicht angehen, um im Ort Schondorf ein gutes Miteinander von gewerblicher Tätigkeit, Mobilität und lebenswertem Umfeld zu erreichen?

Kreisverkehre	6x
Schmälere Straße	2x

7)
Wie würde Ihr radikaler Vorschlag zur Verbesserung der Situation ausschauen?

Autofreies Schondorf anstreben | statt DB eine Straße bauen | Untertunnelung | Unterführung | Brücke durch die Gemeinde schaffen

8)
Etwas vergessen? Einzelaspekte:

Aufenthalts- und Lebensqualität anheben | langsamer fahren | mehr Bedarfsampeln schaffen | zusätzliche Bepflanzungen vornehmen | Markthalle bauen | Ausbau des ÖPNV | E-ShuttleBusse einführen