Gemeinde

Schondorf am Ammersee

Städtebaulich-verkehrsplanerische Feinuntersuchungen nach Baugesetzbuch

Auftrag | Aufgabe

Ziele des Gemeinderats | Bürgerbeteiligung

Verkehrskonzept für die Staatsstraße St2055

Detailplanungen

Bestandsaufnahmen und Analysen

Beschlüsse des Gemeinderats

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange

Inhalt

Zukunftsbild für bürgerschaftliches Planen und Bauen 6

Räumliche Vorschläge: der zukünftige öffentliche Raum 7

- Neugestaltung der Staatsstraße St2055 7
- Aktueller Zustand 7
- Städtebauliche Entwurfselemente 8
- Stadtbodenkonzept 8
- Leitidee 8
- Oberflächengestaltungskonzept 8
- Konzept für die Verkehrsberuhigung 8
- Materialkanon 9
- Konzept für die öffentlichen Grünflächen 9
- Möblierung der öffentlichen Räume 10
- Konzept für das Licht im öffentlichen Raum 10
- Tiefbaukonzept 10
- Energiekonzept 10

Entwurf Staatsstraße St2055 und ihre Teilräume 13

- Teilbereich 1 - Ortseinfahrt Nord 17
- Teilbereich 2 - Ortskern Schondorf am Ammersee 19
- Teilbereich 3 - Uttinger | Schulstraße 21
- Teilbereich 4 - Uttingerstraße 23
- Teilbereich 5 - Bergstraße 25
- Licht im Öffentlichen Raum 26

Quellen /Unterlagen/ Literaturverzeichnis siehe Heft NN

4

Bahnübergang Süd an der Uttinger Straße

Zukunftsbild für bürgerschaftliches Planen und Bauen

Der Gemeinderat Schondorf am Ammersee beschreitet mit dem Ansatz, im Rahmen des Besonderen Baurechts zusammen mit Bürgerinnen, Bürgern und Behörden städtebaulich-verkehrsplanerische Feinuntersuchungen für die Staatsstraße St2055 zu erarbeiten, neue Wege des bürgerschaftlichen Planens und Bauens. Ziel des Gemeinderates ist, ein gemeinsam erarbeitetes Konzept zur Grundlage des Handelns seiner Verwaltung bei der Verkehrsberuhigung zu machen. Kern des Zukunftsleitbilds „Schondorf am Ammersee: Öffentliche Flächen für alle - Verkehrsberuhigung“ ist die Frage, durch welche Aktivitäten die hohen Qualitätsstandards der Gemeinde erhalten und mit welchen strategischen und räumlichen Projekten diese weiter verbessert werden sollten.

Dieses städtebauliche Zukunftsbild ist der Rahmen für zielgerichtetes Handeln aller Beteiligten. Es ist auf allgemeinen gesellschaftlichen Grundprinzipien aufgebaut.

Diese basieren auf:

1.
Sozialer Gerechtigkeit von Maßnahmen

2.
Ökonomischer Tragfähigkeit

3.
Ökologischer Nachhaltigkeit

4.
Berücksichtigung des Bedarfs zukünftiger Generationen.

Das Zukunftsbild stützt sich auf funktionale und räumliche Vorstellungen sowie auf die vorgefundenen Strukturen.

Um kontroverse Meinungen auszutragen und gemeinsame Vorstellungen zu formulieren, ist darüber zu sprechen. Das Zukunftsbild spiegelt somit die gesellschaftlichen Ziele der Bevölkerung, aber auch Wertvorstellungen der Fachgutachter wider.

Das Zukunftsbild ist nicht statisch. Es wird sich während des Umsetzungsprozesses weiterentwickeln, damit also niemals abgeschlossen sein.

Richtschnur für zukünftiges Handeln müssen auch beim Verkehr Innenentwicklung und Nachhaltigkeit von Maßnahmen sein.

Sozioökonomische, naturräumliche und städtebauliche Potenziale bilden den Rahmen dafür. Zudem werden Kunst und Kultur, soziale Infrastruktur, Dienstleistungen, Handwerk, Handel und Gewerbe, die Gastronomie und das Wohnen beitragen und diese weiter stärken.

Vor dem Hintergrund des Zukunftsbildes wird vorrangig der öffentliche Raum rund um die Staatsstraße umgebaut und deutlich aufgewertet, funktionale und räumliche Bezüge zu den Wohn- und Geschäftsgebäuden aufgewertet und attraktiv aufgewertet, Mobilität, Lärmschutz und Feinstaubbelastet neu geordnet.

Ergebnis der Diskussion um das Zukunftsbild Schondorf am Ammersee sollte sein, die neuen Herausforderungen fundiert umzusetzen.
Diese sind:

* Sparsamer Umgang mit Grund und Boden in der Gemeinde
* Ausbau von Kultur und sozialer Infrastruktur
* Nachhaltige Klimaschutz
* Verkehrsberuhigung und Lärmschutz.

Konsens ist:

* Der Ortskern Schondorf am Ammersee als politischer, kultureller, sozialer, ökologischer und wirtschaftlicher Mittelpunkt ist dauerhaft zu stärken und weiter auszubauen.

Räumliche Vorschläge: der zukünftige öffentliche Raum

Um ein annähernd realistisches Bild den langfristigen Umbau des fließenden und ruhenden Verkehrs beschreiben zu können, sind die Ziele zur lokalen Verkehrsentwicklung (vgl. dazu Heft 2) so weit wie möglich umzusetzen. Sie bilden die Grundlage für das räumliche Gesamtkonzept und für alle räumlichen und nicht räumlichen Maßnahmen (vgl. Heft NN Maßnahmen).

Im Planungszeitraum der kommenden 5 bis 8 Jahre sind verstärkt Synergien zu suchen und zu bündeln, wenn mit Hilfe von Bürgerinnen, Bürgern und Betriebsinhaber, der Öffentlichen Hand (Gemeinde | staatlicher Programme: Umwelt- und Straßenplanung | Städtebauförderung) das ehrgeizige Zukunftsleitbilds „Schondorf am Ammersee: Öffentliche Flächen für alle - Verkehrsberuhigung“ verwirklicht werden soll.

Die politisch Verantwortlichen haben diesen Weg im NN 2022 einstimmig beschlossen.

Der Beschluss des Gemeinderats ist die Voraussetzung für alle weiteren Schritte zur organisatorischen und baulichen Umsetzung.

…und wie geht es weiter?

Der Planungs- und Umsetzungsprozess ist nun angestoßen.
Eine Objektplanung Staatsstraße 2055 wird im nächsten Schritt in Auftrag gegeben, vom Gemeinderat beschlossen, mit der Städtebauförderung einvernehmlich abgestimmt und vergeben.
Parallel dazu wird es Veranstaltungen geben, bei denen weiterhin Planungs- und Umsetzungsvorstellungen mit den Bürgerinnen und Bürgern Schondorfs diskutiert und im Detail entschieden werden.

Neugestaltung der Staatsstraße St2055

Die Lebens- und Arbeitsbedingungen der Bevölkerung werden dann verbessert sein, wenn verkehrsberuhigende Maßnahmen im Ortskern von Schondorf am Ammersee dauerhaft umgesetzt sind und die Mitte wieder gestärkt ist.
In Absprache mit der Regierung von Oberbayern-Städtebauförderung (Schreiben vom NN 2019) wurde der Weg frei, die Verkehrsberuhigung im betroffenen Straßenraum mit städtebaulich-verkehrsplanerischen Feinuntersuchungen vorzubereiten.

Aktueller Zustand

Breit und auf hohe Fahrgeschwindigkeiten angelegt führt die Staatsstraße auch durch den Ortskern. Gut nutzbare Gehwege fehlen ebenso wie Fahrradstreifen. Nur punktuell besteht die Möglichkeit, im Straßenraum zu parken. Die Oberflächen sind großflächig asphaltiert, teils höhenmäßig angehoben, überwölbt, mit großzügigen Abbiegespuren ausgestattet und kaum begrünt.
Die Lebens-, Arbeits- und Aufenthaltsbedingungen im und am Straßenraum (vgl. Heft 1 Aufgabe) sind bei stetig wachsendem Verkehrsaufkommen von derzeit rund 17.000 Fahrzeugen/ Tag im Norden und rund 11.000 Fahrzeugen/ Tag im Süden mittlerweile untragbar. Zum Nachteil von Bevölkerung und Besucher entstand ein erhebliches Missverhältnis zwischen den Funktionen (Wohnen | Verwaltung | Einzelhandel | Dienstleistungen | Gastronomie).

Maßnahmen zur Verkehrsentlastung

Räumliche Enge und mangelnde Verfügbarkeit öffentlicher Flächen behindern umfassende Maßnahmen zur „Verkehrsberuhigung“. Öffentliche Verkehrsflächen einschließlich privater Vorflächen können deshalb nur in kleinem Rahmen umgestaltet werden.

Städtebauliche Entwurfselemente

Die Gemeindeverwaltung erwartet städtebaulich verkehrsplanerische Entwurfsvorschläge. Erste Konzepte wurden dem Gemeinderat in mehreren Schritten, letztlich am NN zum Beschluss vorgelegt, die funktional und gestalterisch Entlastung für die Bewohner bringen könnten.
Unter den Aspekten „Funktionen, Gestaltung und Grünordnung“ sind erste planerische Aussagen zur Entlastung und Aufwertung gemacht, städtebauliche Einzelelemente zu den Funktionsbereichen zur Verkehrsführung, zu Straßenbreiten, zum fließenden und ruhenden Verkehr (Fahrbahnen, gemischt genutzte Flächen, Radwege, Fußgänger- und Grünflächen etc.), zu Materialien, Formen und Farben sowie zur Lichtraumgestaltung liegen vor.

Stadtbodenkonzept

Der für den Ort bedeutende öffentliche Raum Greifenberger Straße Uttinger wird saniert und den veränderten Bedürfnissen angepasst, um dem Ortskern seine Bedeutung entsprechend zurückzugeben, sowie funktional und gestalterisch aktuellen Ansprüchen zu genügen.

Den Erfolg der „Verkehrsberuhigung“ wird die angemessene Gestaltung der öffentlichen Räume wesentlich beeinflussen. Materialien, Formen und Farben mit Alleinstellungsmerkmalen sind einzusetzen und charakteristische Grünelemente zu pflanzen. Ortstypische Bäume, Vorgärten und Ranker werden dazu beitragen, Zug um Zug dem Ortskern samt seinem Wohnumfeld zu einem unverwechselbaren Raum aufzuwerten, in dem sich Menschen gerne aufhalten.

Leitidee

Die öffentlichen Freiflächen haben zukünftig verstärkt vielfältige Funktionen zu erfüllen: Sie sind Aufenthaltsort der Anwohner, Verkaufsfläche der Geschäfte und Dienstleistungsunternehmen, Stellfläche für Fahrzeuge, Ort der Erholung vor Cafes und Gaststätten und Raum zum Gespräch und für Feste bieten.

Im verkehrsberuhigten, öffentlichen Raum bewegen sich zukünftig verstärkt Fußgänger, private Pkws, Motor- und Fahrräder, landwirtschaftliche Fahrzeuge, Busse und Lieferfahrzeuge, der barrierefrei ausgebaut ist und zur Erschließung, zum Liefern und dem ruhenden Verkehr dient

Die Ansprüche an die räumliche Umsetzung und die Qualität der Ausführung sind hoch. Vorgeschlagen wird deshalb, den gesamten öffentlichen Raum und die Übergänge zu den privaten Anwesen mitzubetrachten.

Vorgelege, Mauern, Zäune, Türen und Hoftore sind ebenso wie Verkaufsstände im Freien, Ruhebänke, Schirme vor den Gaststätten sowie das gesamte öffentliche Mobiliar zu planen.

Oberflächengestaltungskonzept

Die Gemeindeverwaltung erwartet für die rückgebaute Staatstraße grundsätzlich unterschiedliche Vorstellungen mit gestalterischen Aussagen zu den Fahrbahnen, deren Funktionen und Breiten sowie Flächen für Fußgänger Radfahrer und den ruhenden Verkehr.

Konzept für die Verkehrsberuhigung

Für den öffentlichen Raum im gesamten besiedelten Bereich (von der nördlichen Ortseinfahrt bis Bergstraße im Süden) gilt die Geschwindigkeitsregel „Tempo-30“.

Im gesamten besiedelten Bereich sind die Fahrstreifen auf 5,50m Breite zurückgebaut.

Im Ortskern, dem sog. „Shared Space“, der Mischfläche, gelten folgende Regelungen:

* Fußgänger dürfen die Straße in ihrer ganzen Breite nutzen;
* Der Fahrzeugverkehr muss Schrittgeschwindigkeit einhalten;

* Fußgänger dürfen durch Fahrzeuge weder gefährdet noch behindert werden; wenn nötig, müssen diese warten.
* Fußgänger dürfen den Fahrverkehr nicht unnötig erschweren.
* Das Parken ist außerhalb gekennzeichneter Flächen unzulässig, ausgenommen zum Ein- oder Aussteigen, Be- oder Entladen.
* Die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums ist durch gewerbliche und gastronomische Aufstellflächen erhöht.
* Hinzu gewonnene Flächen werden dem kulturellen, sozialen und wirtschaftlichen Leben dienen und für Freizeit, Erholung und Spiel, für Märkte, Veranstaltungen und Feste genutzt.

Materialkanon

Vorschläge zur Neugestaltung der öffentlichen Räume werden vorgelegt, diskutiert und mit den Fachbehörden (Regierung von Oberbayern | Staatliches Bauamt Weilheim I LRA) einvernehmlich abgestimmt.

Der Materialkanon für die Oberflächen der verkehrsberuhigten Mischzone, für Kfz-Stellplätze, Geh- und Radwege, für Rinnen sowie für Einfahrten und Eingänge zu den privaten Anwesen wird erarbeitet und vom Gemeinderat festgelegt.

Konzept für die öffentlichen Grünflächen

Vorschläge zur Begrünung der öffentlichen Freiflächen werden vorgelegt.

* Vor den Ortseingängen werden „Tempotunnel“ (mit Alleebäumen bepflanzte Straßenränder) realisiert.
* Vorschläge für Laubbäume, Hecken und Zäune werden vorgelegt.

Planungsgrundsätze und Ziele

1
Die Landschaftsstruktur Schondorfs ist ökologisch nachhaltig weiterzuentwickeln
2
Den Auswirkungen des Klimawandels ist aktiv vorzubeugen
3
Die Elemente der Kulturlandschaft und ortstypische, prägende Grünelemente und Strukturen sind zu pflegen und zu erhalten
4
Die Wohnqualität ist zu verbessern
5
Die Angebote an Einrichtungen für Freizeit und Erholung sind zu verbessern
6
Der Anteil an großen Laubbäumen ist zu erhöhen.

Baumbestand

Ein Planungsziel ist die Erhaltung aller vorhandenen wüchsigen **Laubbäume** im Bearbeitungsgebiet (mit Ausnahme der Bäume auf den Verkehrsinseln und kranker Bäume). Die Bäume werden baumpflegerisch behandelt (Kronenpflege, Standortverbesserung etc.), um eine lange Lebensdauer zu erreichen. Das Ziel ist die Erhöhung des Laubbaum-Anteils im Bearbeitungsgebiet und an den Rändern zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und des Kleinklimas in der Zeit des Klimawandels.

Planung

Zusätzlich besteht das Ziel, die Anzahl der Laubbäume durch **Neupflanzungen** an den Straßenrändern und in den angrenzenden Flächen zu erhöhen, um das Kleinklima zu verbessern.

Die Baumarten-Auswahl erfolgt nach Resilienz der Laubbäume und gemäß den Empfehlungen der Gartenamtsleiter-Konferenz (GALK), die nach langjährigen Erfahrungen und Versuchen mit Straßenbäumen in den Städten die Ergebnisse mit Empfehlungen veröffentlicht haben.

Es werden vor allem Laubbäume ausgewählt, wegen der Klimaverbesserung, die als Hochstämme gepflanzt werden, um die Nutzbarkeit der Flächen darunter zu ermöglichen und zu erhalten.

Weitere zusätzliche Baumstandorte sind entlang der Tempeltunnel, z.B. als straßenbegleitende Baumreihen und Alleen und z.B. in der Kreisel-Mitte vorzusehen.

Möblierung der öffentlichen Räume

Entscheidungen über die Möblierung (Bänke, Papierkörbe, Fahrradtreff, Plakatierung) können beim derzeitigen Planungsstand noch zurückgestellt werden.

Konzept für das Licht im öffentlichen Raum

Während der Abend- und Nachtstunden sind alle öffentlichen Räume behaglich zu beleuchten. Aufenthaltsqualität und Sicherheit sollen hoch, die visuellen Verbindungen räumlich prägender Sichtachsen ausgebaut und die Orientierung soll verbessert sein.

Tiefbaukonzept

Neben der funktionalen und gestalterischen Objektplanung für den öffentlichen Raum wird wegen tiefbautechnischer Details (Oberflächenwasser | Revisionsschächte | Schieber) und wegen der Leitungen für elektrischen Strom, Breitband und Telekommunikation wird parallel ein Tiefbaukonzept erarbeitet.

Energiekonzept

Gleichzeitig werden bei allen öffentlichen und privaten Anwesen an der Staatsstraße Vorbereitungen für Nahwärmeanschlüsse getroffen.

Frühzeitige Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern-Städtebauförderung, dem Staatlichen Bauamt Weilheim und dem Landratsamt Landsberg am Lech

Die frühzeitige Abstimmung der Planung mit Vertretern der Regierung, dem Staatlichen Bauamt und dem Landratsamt Landsberg am Lech wird durchgeführt.
Erste, gemeinsame Termine mit den Fachbehörden sind bereits durchgeführt worden.

Entwurf Staatsstraße St2055 und ihre Teilräume:

Mit den „Städtebaulich-verkehrsplanerischen Feinuntersuchungen“ werden funktionale, gestalterische und räumliche Vorstellungen zur Umgestaltung des öffentlichen Raums in der Ortsdurchfahrt Schondorf vorgelegt.

Sie dienen dem Gemeinderat, dem Staatliches Bauamt und der Bewilligungsbehörde an der Regierung von Oberbayern als Entscheidungsgrundlage für eine Objektplanung.

Grundsätze

Bei der Umgestaltung der öffentlichen Flächen gelten folgende Grundsätze:

* Neuaufteilung des öffentlichen Raums:
  Die öffentlichen Flächen werden zugunsten des nicht motorisierten Verkehrs neu aufgeteilt;
* Tempo 30:
  Im besiedelten Bereich der Gemeinde wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung eingeführt;
* 5,50m Straßenbreite:
  Die beiden Fahrbahnen werden auf das Mindestmaß zurückgebaut;
* Mischzone:
  Ein Shared Space ausgewiesen.
* Ortseingänge: Zwei gepflanzte „Tempotunnel“ werden an die Eingänge gesetzt;
* Kreisverkehre werden zur Verkehrsberuhigung gebaut.

Dem „Entwurf zur Umgestaltung der öffentlichen Flächen Schondorfs“ sind zwei Vorentwürfe vorausgegangen, in denen Varianten für die Straßenraumgestaltungselemente vorgeschlagen sind.

Der Entwurf „Städtebaulich-verkehrsplanerische Feinuntersuchungen“ ist in fünf Teilräume gegliedert:

Teilraum 1

Ortseinfahrt Nord

* Tempotunnel: Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten
* Verschmälerung der Fahrbahnen
* Umgestaltung: Größere Flächen für Fußgänger- und Radfahrer
* Begrünung

Teilraum 2

Ortskern Schondorf am Ammersee

* Verkehrsberuhigung
* Verschiebung der Fahrbahnen
* Ausbau von Mischflächen für Fußgänger, Radfahrer und den ruhenden Verkehr
* Begrünung
* Gestalterische Aufwertung

Teilraum 3

Schulstraße

* Kreisverkehr
* Umbau der Flächen für Fuß- und Radwege

Teilraum 4

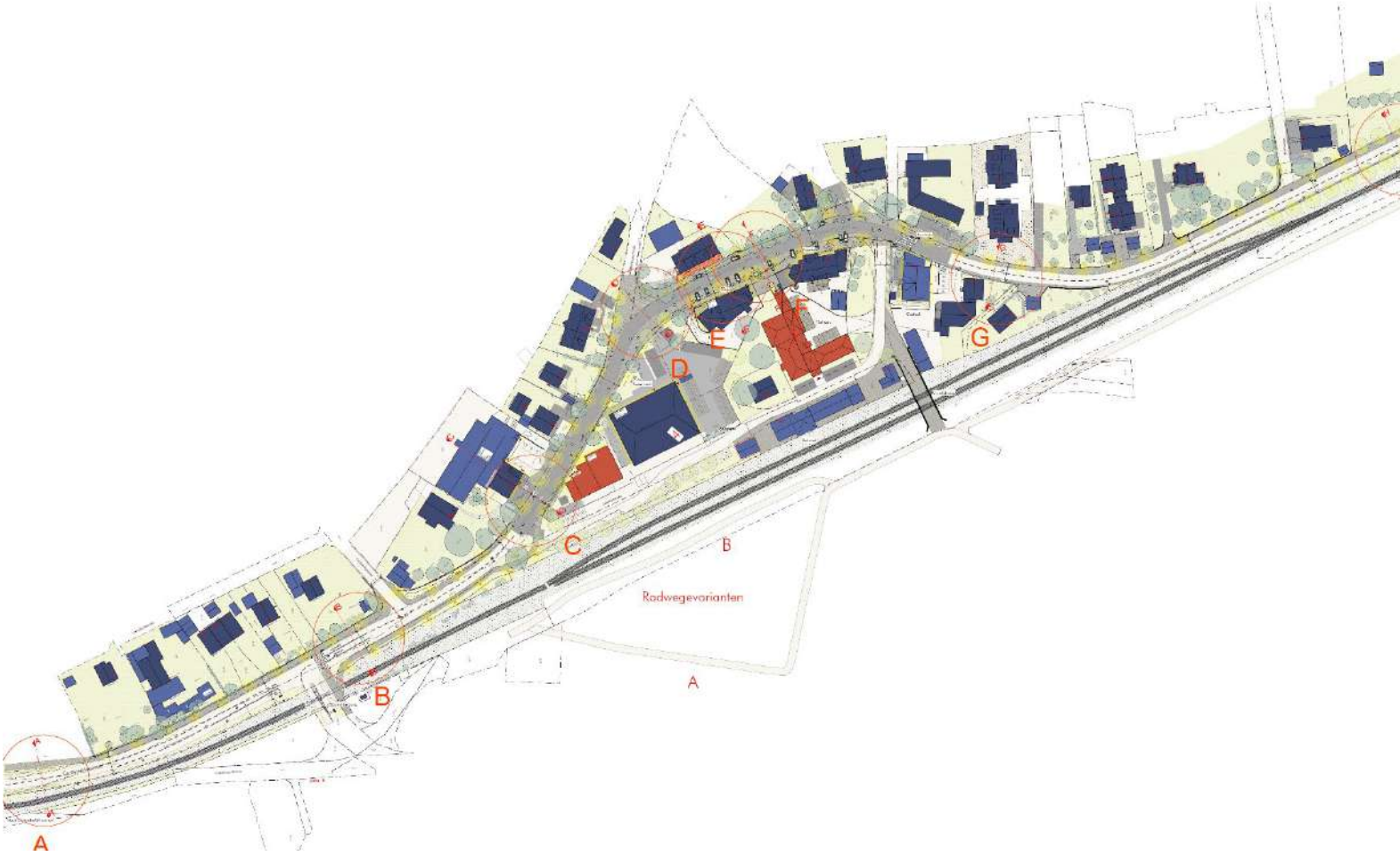
Uttinger Straße

* Verkehrsberuhigung durch Straßenführung
* Umbau der Flächen für Fuß- und Radwege
* Begrünung

Teilraum 5

Bergstraße

* Tempotunnel: Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten
* Kreisverkehr
* Verschmälerung der Fahrbahnen
* Begrünung


A
B
C
D
E
F
G
B
Radwegevarianten
A

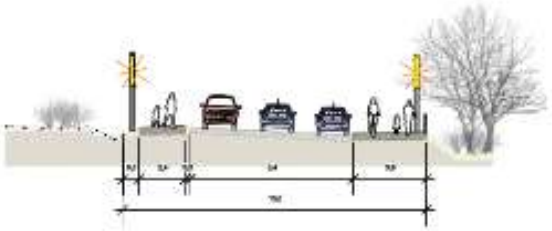
H
I
J
K
L
M
N
O
Legende
0m
25m
50m

Teilraum 1

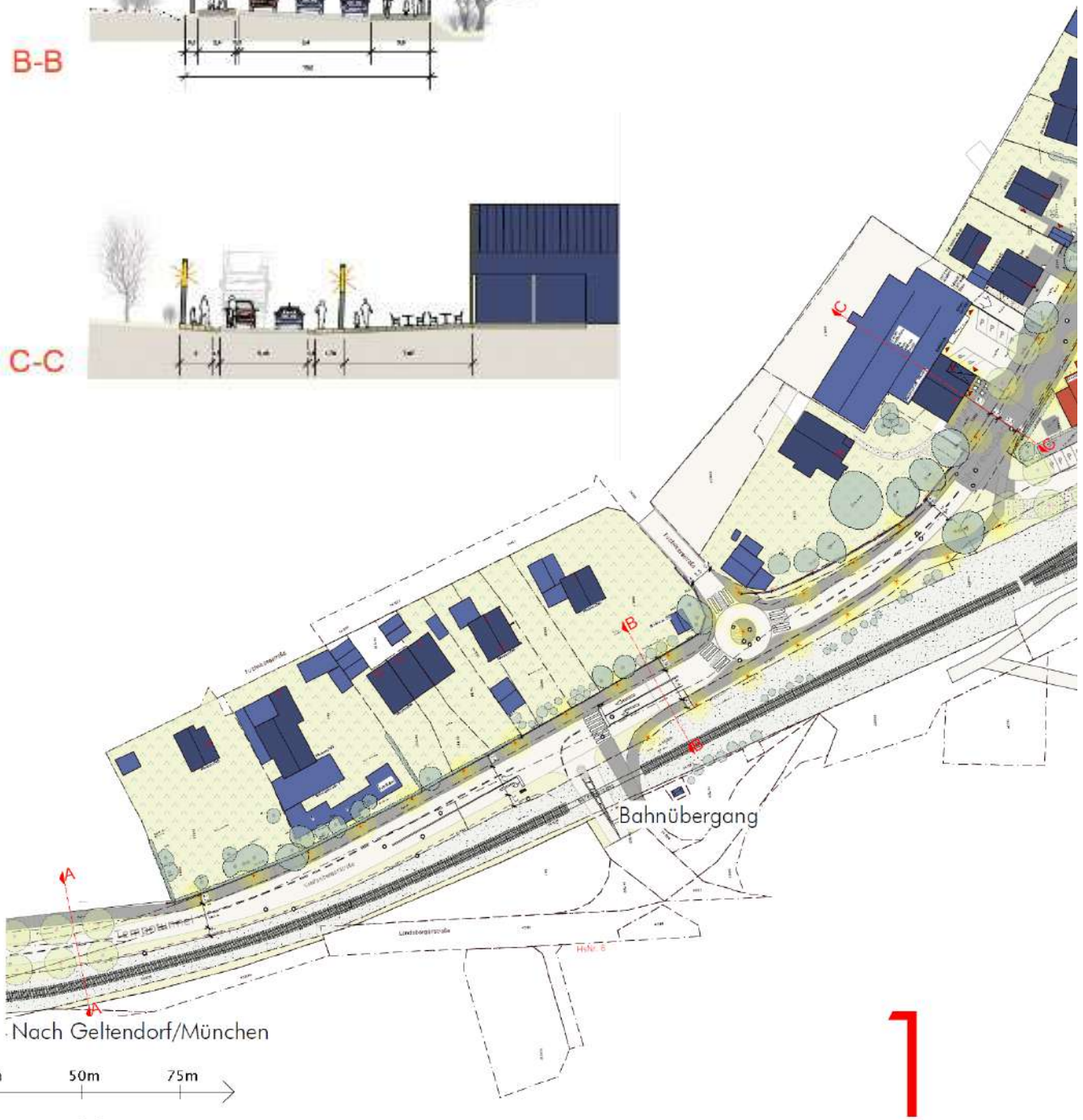
Ortseinfahrt Nord

A-A

B-B



C-C



Maßstab: 1:1500

1

Teilraum 1

Ortseinfahrt Nord

Städtebaulich-funktionale Aspekte

Fahrgeschwindigkeiten

Straßenführung und Straßenbreite der Staatsstraße sind geprägt durch Planungsvorgaben für qualifizierte, überörtliche Straßen mit großzügigen Ausrundungsradien nach Richtlinie für hohe Geschwindigkeiten beim Kfz-Verkehr. Folgen sind zu schnelles Fahren des Individualverkehrs mit meist überhöhten Geschwindigkeiten in der Ortseinfahrt.

Tempotunnel

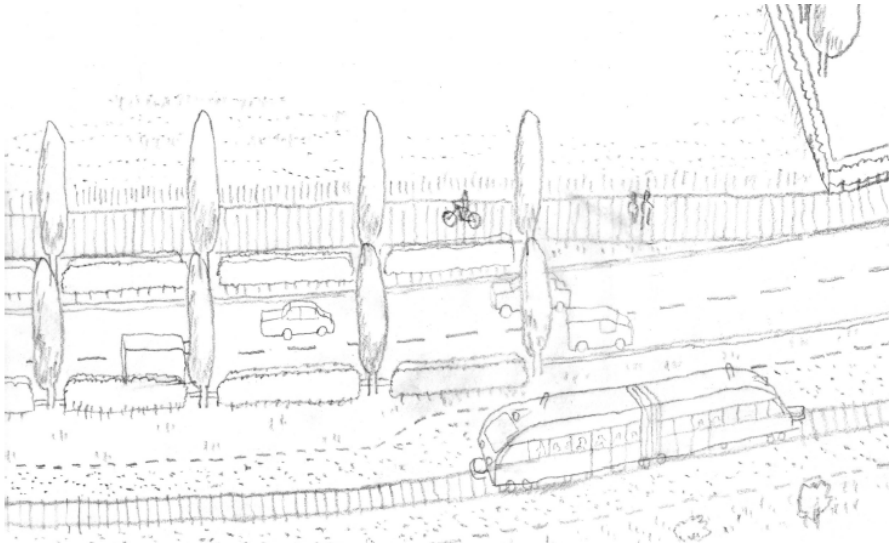
Ziel ist, die Geschwindigkeiten des Individualverkehrs erheblich zu reduzieren, um Anwohner, Beschäftigte und Fußgänger vor den Gefahren und Belästigungen (Gestörte Nachtruhe | Aufenthalt im Garten | Lärm | Abgase | Feinstaub) wirkungsvoll zu schützen.

Der Ortsrand Nord

Wegen mangelnder räumlicher „Bremsen“ wird die Fahrbahnbreite auf 5,50m reduziert.

Der Straßenabschnitt wird damit deutlich erkennbar als schmälere, verkehrsberuhigte Verkehrsfläche umgestaltet.

Der Hochbord bleibt erhalten. Fußgänger und Radfahrer erhalten sichere, breitere Verkehrsflächen.



Tempotunnel an der nördlichen Ortseinfahrt

Städtebaulich-grünordnerische Maßnahmen

Wegen Platzmangels werden im Tempotunnel kleinkronige Bäume (Linden-Sorten | Blumeneschel Robinien) in Kombination mit Hainbuchenhecken gepflanzt.
Ein breiter Wiesenstreifen setzt den Tempotunnel nach Süden fort, trennt die Fahrbahnen der Staatsstraße vom Gleiskörper der Eisenbahn und wertet gestalterisch den innerörtlichen Straßenraum auf.

Städtebaulich-gestalterische Aspekte

Materialen-Formen-Farben

Der sanierte öffentliche Raum wird ortstypisch umgebaut, um wieder positiver auf das menschliche Empfinden zu wirken.

Oberflächen

Nach den Aspekten der Farbpsychologie werden bei allen Baumaterialen zukünftig helle Farbtöne gewählt. Der Asphalt des Straßenbelags, aber auch die Flächen für Fußänger und Fahrradfahrer wird mit hellen Zuschlagsstoffen lichter gestaltet.

Sonderelemente

Am wichtigen Fußgängerübergang an der Einmündung Landsberger Straße werden besondere Elemente (Prellsteine | helle Natursteinriemchen) im Straßenraum verbaut.

Mischfläche – Shared Space

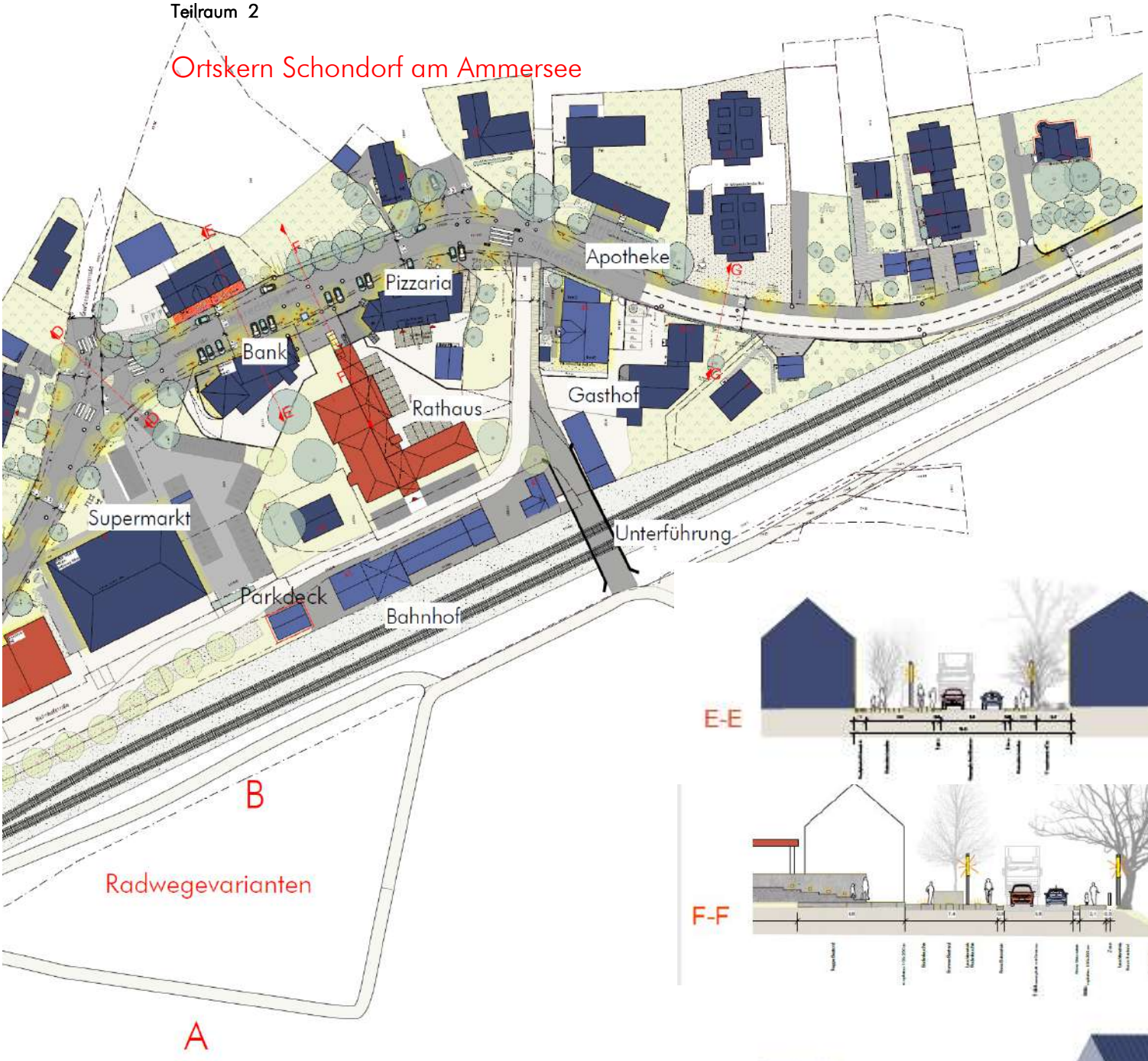
Unmittelbar an der Einmündung Bahnhofstraße beginnt im Süden die Mischfläche. Sowohl die Oberfläche der Fahrbahn als auch die Seitenflächen werden kleinteilig mit hellem Naturstein gestaltet. Die Oberflächen der Natursteinriemchen sind gesägt und haben gebrochene Kanten.

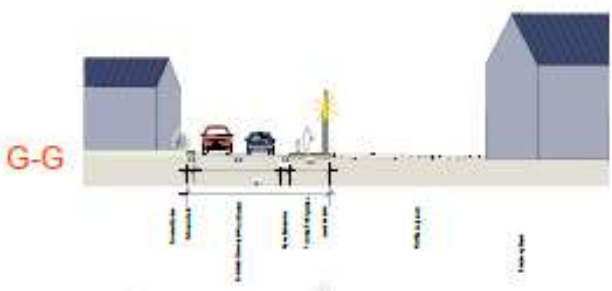
Licht im öffentlichen Raum

Entlang des Fuß- und Radwegs in Richtung Greifenberg wird der Straßenraum gut mit Mastleuchten ausgestrahlt.

Teilraum 2

Ortskern Schondorf am Ammersee





2

Teilraum 2

Ortskern Schondorf am Ammersee

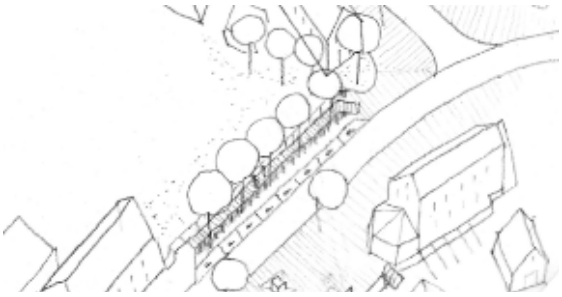
Städtebaulich-funktionale Aspekte

Fahrgeschwindigkeiten

Im Ortskern sind die Fahrgeschwindigkeiten des motorisierten Straßenverkehrs weiter gedrosselt, weil häufigere Fußgängerbewegungen zu erwarten sind: Der Ortskern ist Treffpunkt für Jugendliche oder sind auf dem Weg zur Schule. Senioren und Kunden, Besucher von Rathaus und Bücherei, Geschäften oder Büros, Patienten auf dem Weg zu den Praxen Laubbäume oder Lieferanten werden die Mischfläche des Ortskerns vielfach und intensiv nutzen.

Die 5,50m breite Fahrbahn ist nach Osten verschoben, damit vor dem Rathaus, der Bank, dem Arzt, dem Restaurant oder der Musikschule im Blauen Haus großzügige, bis zu 7m breite Mischflächen angeboten werden.

Die Mischfläche wird aber auch punktuell zum Kurzzeitparken genutzt, um schnell in der Sparkasse Geld abzuholen oder ein Eis zu kaufen. Derzeit wird noch versucht, einen Geländestreifen zu erwerben, um einen Fußweg östlich einer Baumreihe zu schaffen. Sollte



dies gelingen, könnte die Mischfläche auf rd. 10 m Breite vergrößert werden.

Städtebaulich-grünordnerische Aspekte

Grün im öffentlichen Raum

Die Erhaltung aller vorhandenen wüchsigen Laubbäume ist ein Planungsziel. Zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und des Kleinklimas sollen möglichst viele für das Stadtklima geeignete Hochstämme gepflanzt werden, wie z.B. Winterlinde (Tilia cordata Rancho) oder Blumenesche (Fraxinus ornus)

Städtebaulich-gestalterische Aspekte

Materialien-Formen-Farben

Der sanierte öffentliche Raum des Ortskerns wird ökologisch und gestalterisch aufgewertet mit Baumpflanzungen und wasserdurchlässigen befestigten Flächen.

Oberflächen

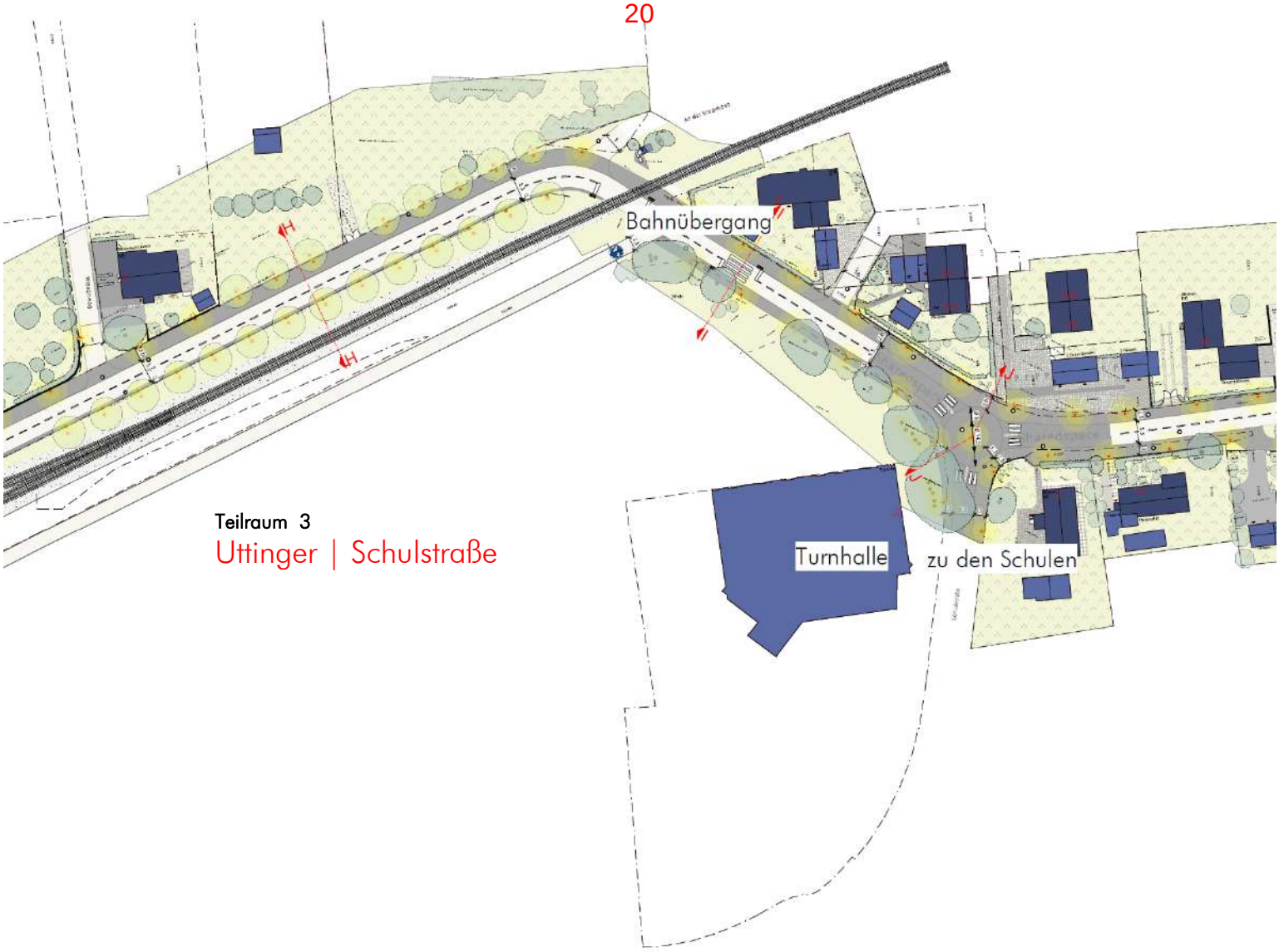
Die Mischfläche samt Straße wird zukünftig barrierefrei (3cm Homburger Kante) mit hellen Natursteinriemchen gestaltet sein. Die Oberflächen der sind gesägt und haben gebrochene Kanten. Fußgänger-, Radfahrer-, Verkaufs- und Straßenflächen sind kleinteilig mit hellem Naturstein gepflastert. Gelegentlich sind Poller gesetzt.
Als Attraktion steht der Brunnen im Zentrum.

Sonderelemente

Der Steg östlich der Baumreihe ist aus heimischem Holz konstruiert.

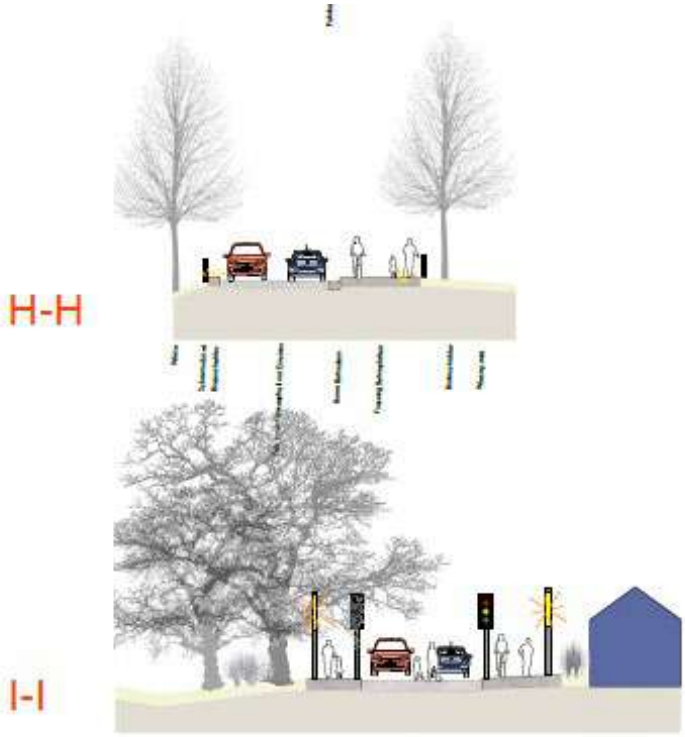
Licht im öffentlichen Raum

Die Mastleuchten werden ebenfalls auf der Mischfläche aufgestellt, die den Ortskern einladend ausstrahlen.



Teilraum 3

Uttinger | Schulstraße



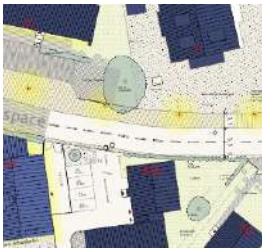
3

Teilraum 3

Uttinger I Schulstraße

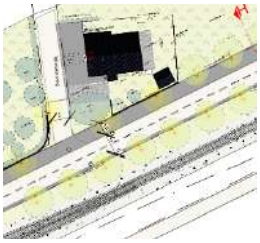
Städtebaulich-funktionale Aspekte

Fahrgeschwindigkeiten

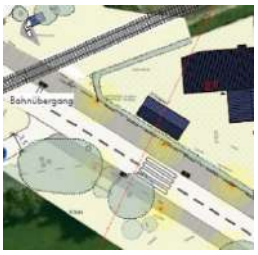


Ende der Mischfläche
Südlich von Apotheke und Restaurant Schondorfer endet die Mischfläche.
Dem Individualverkehr ist eindeutig wieder eine Fahrstraße zugeordnet. Die Fahrbahnen sind jedoch nach Westen verschoben.

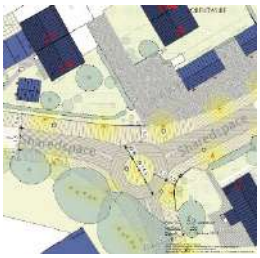
Gemeinsamer Fuß- und Radweg
Der Fußweg an den Gleisen ist abgebaut und zukünftig zum Geh- und Radweg entlang der östlichen Grundstücksgrenzen zusammengelegt. Der bequeme Weg ist bis zu 3,10m breit, um insbesondere Kinder an diesem Straßenabschnitt und Radfahrer besser zu schützen.



Bepflanzung
Entlang der Straße ist östlich der Gleisanlagen eine Baumreihe gepflanzt.
Ziel ist, den eintönig gestalteten Straßenraum der einseitig bebauten Uttinger Straße optisch zu verengen und gleichzeitig stadträumlich aufzuwerten.



Neuer Fußgängerüberweg
Unmittelbar nach dem südlichen Bahnübergang liegt in den Fahrbahnen ein komfortabler Überweg (Zebrastreifen | Lichtsignal) für Fußgänger und Radfahrer.
Der Überweg aus den östlichen Wohngebieten bzw. zum Nord-Süd-Radweg entlang des Gleiskörpers wird damit deutlich sicherer.



Kreisverkehr an der Schulstraße
Die Fahrvorgänge der Kfz werden durch den überfahrbaren Kreisel beruhigt. Zusätzlich ist zur Sicherheit der übrigen Verkehrsteilnehmer eine Mischfläche gebaut. Kraftfahrer aus der Schulstraße fahren bequemer auf die Staatsstraße ein. Vor zwei Anwesen ist zudem der Fuß- und Radweg breiter.

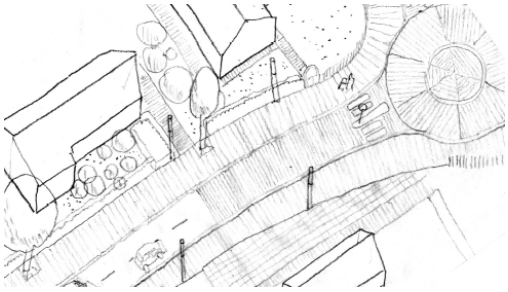
Zwischen Fußgängerüberweg und Kreisel ist der Fußweg an der Schule breiter ausgebaut.

Städtebaulich-grünordnerische Maßnahmen

Alle in den angrenzenden Grundstücken vorhandenen, wüchsigen Laubbäume werden erhalten. Im Straßenraum werden Laubbaum-Hochstämme, die stadtklimafest und Hitze verträglich sind, wie z.B. Winterlinde (Tilia cordata Rancho), Robinia monophylla oder Blumenesche (Fraxinus ornus) gepflanzt.

Städtebaulich-gestalterische Aspekte

Materialien-Formen-Farben



Die Mischzone an der Schule geht, beginnend am Kreisel, in drei Fahrbahnen mit Breiten von je 5,50m über.

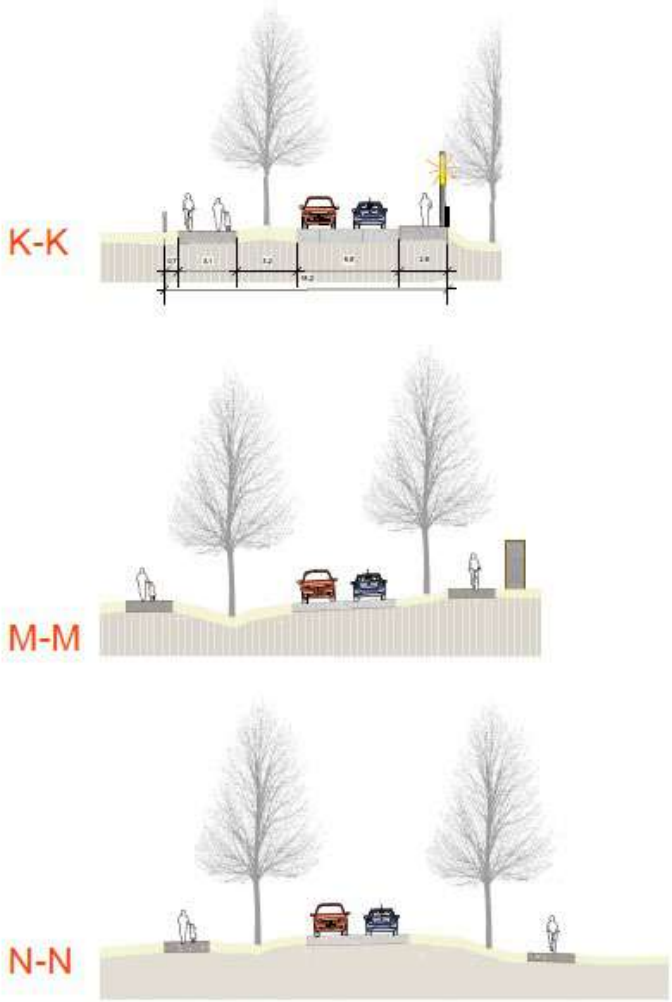
Oberflächen
Mischfläche, Kreisel und Fahrbahnen, sind barrierefrei (3cm Homburger Kante) gebaut und mit hellen Natursteinriemchen gepflastert.

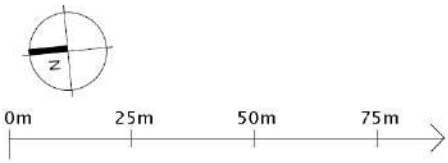
Die Oberflächen der Steine sind gesägt und haben gebrochene Kanten.
Bei Bedarf sind auch hier Poller aus Naturstein gesetzt.

Licht im öffentlichen Raum
Um den öffentlichen Raum deutlich auszuleuchten, werden um die Mischfläche moderne Mastleuchten aufgestellt. Sie strahlen den Kreisverkehr, die Fußgänger- und die Radfahrerflächen einladend aus.

Teilraum 4

Uttinger Straße





Maßstab: 1:1500

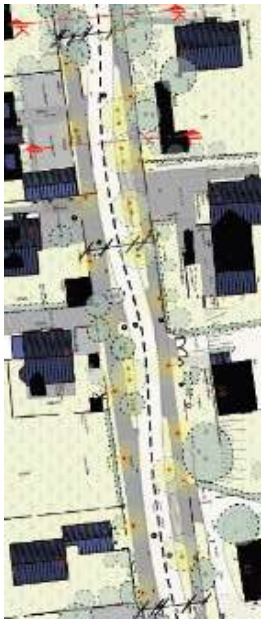
4

Teilraum 4

Uttinger Straße

Städtebaulich-funktionale Aspekte

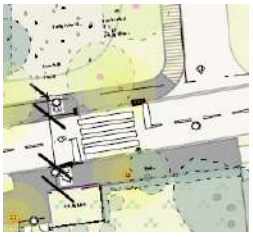
Fahrgeschwindigkeiten



Gradiente der Uttinger Straße
Nach der Einmündung Schulstraße in die Uttinger Straße endet die Mischfläche an den Schulen.

Danach sind Gradiente und Streckenverlauf der südlichen Uttinger Straße neu trassiert. Zur gestalterischen Aufwertung des Straßenraums und zum sichereren Umbau von Ein- und Ausfahrten aus privaten Grundstücken sind anstelle des geradlinigen Verlaufs leichte Schwünge in die Staatstraße eingebaut, die zusammen mit neu gepflanzten Bäumen und neuen Lichtstelen das Straßenbild erheblich aufwerten und ein abwechslungsreicheres Erscheinungsbild schaffen.

Der öffentliche Raum ist aufgewertet, das funktionale Angebot für Fußgänger und Radfahrer verbessert und das Wohnumfeld für die Anwohner bequemer nutzbar.



Kreuzungshilfe
Nördlich der Einmündung Ortsstraße „Am Eichet“ ist ein komfortabler Überweg (Zebrastreifen | Lichtsignal) für Fußgänger und Radfahrer in die beiden 5,5 m breite Fahrbahnen eingebaut.
Fußgänger und Radfahrer, die von Süden nach Schondorf kommen, kreuzen die Ortsstraße „Am Eichet“ und wechseln dann nördlich am Überweg über die Staatsstraße (Zebrastreifen | Lichtsignal) die Straßenseite.

Einmündung
Straßenbreite und Ausrundungsradien an der Einmündung „Am Eichet“ sind ebenfalls auf 5,50 m verkleinert.

Städtebaulich-grünordnerische Aspekte

Grün im öffentlichen Raum

Entlang der Staatsstraße wird in Richtung Utting eine Allee gepflanzt. Als Baumarten werden Laubbaum-Hochstämme aus der von der GALK empfohlenen Liste gewählt, wie z.B. Winterlinde (in Sorten), Robinia und Blumenesche (Fraxinus ornus)

Städtebaulich-gestalterische Aspekte

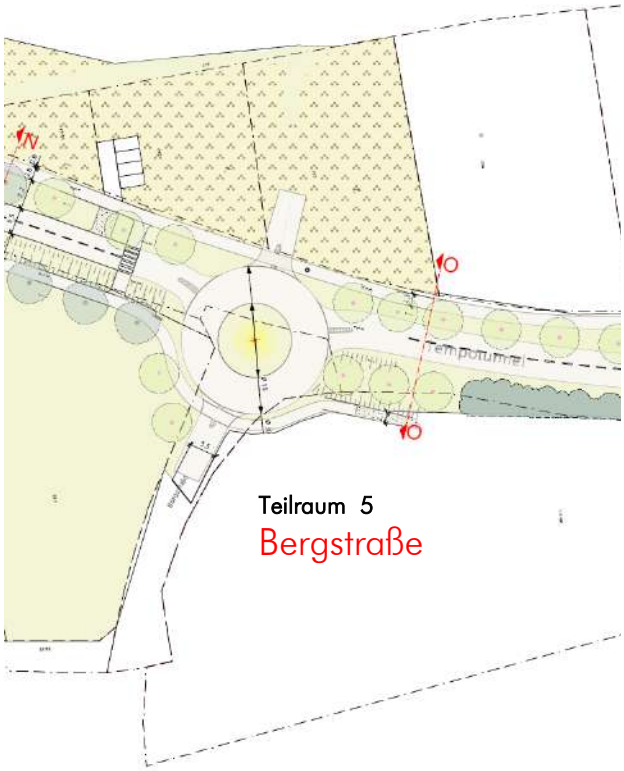
Materialen-Formen-Farben

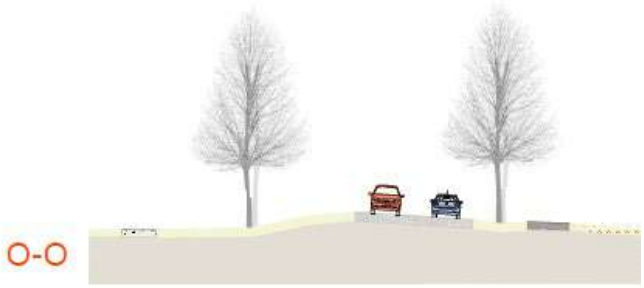
Oberflächen
Auch im südlichen Abschnitt der Staatsstraße wurden bei allen Baumaterialen helle Farbtöne gewählt. Der Asphalt des Straßenbelags, aber auch die Flächen für Fußgänger und Fahrradfahrer sind mit hellen Zuschlagsstoffen lichter gestaltet.

Sonderelemente
Der Fußgängerübergang „Am Eichet“ im Straßenraum ist mit besonderen, einprägsamen Elementen (Lichtsignal | helle Natursteinriemchen) umgebaut.

Oberflächen
Der Fußgängerübergang ist barrierefrei gebaut. Die Oberflächen der Steine sind gesägt und haben gebrochene Kanten.

Licht im öffentlichen Raum
Um den öffentlichen Raum deutlich auszuleuchten, sind im Straßenverlauf moderne Mastleuchten aufgestellt. Diese enden an der Einmündung „Am Eichet“.





Öffentliche Freiflächen

Oberflächen

- Asphaltbelag
- Betonoberfläche | Platten
- Natursteinbelag | KS | GS, wasserdurchlässig
- Kiesfläche | Splitt | Erde
- Treppe
- Pflanzfläche

Nutzung | Infrastruktur

- Shared Space
- Unterführung
- Fußweg | Radweg
- Öffentlicher Kfz-Stellplatz (Anzahl)
- Möblierung
- Ampel | Zebrastreifen
- Leuchten (Stele, Bodenstrahler, Wandstrahler)
- Grundstückserwerb

Private Anwesen

- Gebäudenutzung (privat, öffentlich)
- Kfz-Stellplatz (Anzahl)
- Eingang | Einfahrt
- Einfriedung:
  Holzzaun | Metallzaun | Pfosten | Gabionen | Mauer
  Höhe in cm
- Baudenkmal

Bewuchs

- Raumwirksamer Gehölzbestand: Laubbaum
  Nadelbaum
- Baum Planung
- Hecke, freiwachsend, geschnitten
- Garten
- Wiese | Gras

Plan Nr.: 86
Datum: 18.Juli 2022

Teilraum 5

Bergstraße

Städtebaulich-funktionale Aspekte

Fahrgeschwindigkeiten

Führung der Staatsstraße südlich von Schondorf ist ebenfalls geprägt durch eine komfortable Trassierung mit großzügigen Straßenbreiten und Ausrundungsradien, und entworfen nach Planungsvorgaben für überörtliche, qualifizierte Straßen. Folge sind meist überhöhte Geschwindigkeiten und zu schnelles Einfahren in den Ort.

Kreisverkehr

Eine wichtige Baumaßnahme mildert diesen Zustand. Auf Höhe der Bergstraße ist ein großzügiger Kreisverkehr gebaut, der die Kfz-Verkehrsvorgänge beruhigt.
Kraftfahrer fahren aber auch mitreduzierter Geschwindigkeit durch Schondorf oder erreichen zukünftig bequemer die kommunalen Sportanlagen an der Bergstraße.

Nördlich des Kreisels ist in die Fahrbahnen ein Überweg (Zebrastreifen | Lichtsignal) für Fußgänger und Radfahrer eingebaut, damit diese gefahrlos die parallelen Erschließungswege erreichen.

Tempotunnel

Ziel ist, mit dieser räumlichen Maßnahme die Geschwindigkeiten des Individualverkehrs zu reduzieren. Anwohner, Beschäftigte, Radfahrer und Fußgänger sind wirkungsvoller vor Belästigungen (gestörte Nachtruhe | Aufenthalt im Garten | Lärm | Abgase | Feinstaub) geschützt.

Der Ortsrand Süd

Wegen mangelnder räumlicher „Bremsen“ ist die Fahrbahnbreite auf 5,50m reduziert.

Der Straßenabschnitt wird damit deutlich erkennbar als schmälere, verkehrsberuhigte Ver kehrsfläche umgestaltet.

Städtebaulich-grünordnerische Aspekte

Grün im öffentlichen Raum

Wegen des starken Bewuchses entlang der Staatsstraße muß die Pflanzung des Tempotunnels-Süd nochmals diskutiert werden.

Entlang der Staatsstraße ist in Richtung Utting eine Allee gepflanzt.

Städtebaulich-gestalterische Aspekte

Materialen-Formen-Farben

Der sanierte öffentliche Raum wird ortstypisch umgebaut, um wieder positiver auf das menschliche Empfinden zu wirken.

Oberflächen

Nach den Aspekten der Farbpsychologie werden bei allen Baumaterialen zukünftig helle Farbtöne gewählt. Der Asphalt des Straßenbelags, aber auch die Flächen für Fußgänger und Fahrradfahrer wird mit hellen Zuschlagsstoffen lichter gestaltet.

Sonderelemente

Am wichtigen Fußgängerübergang an der Einmündung Landsberger Straße werden besondere Elemente (Prellsteine | helle Natursteinriemchen) im Straßenraum verbaut.

Mischfläche – Shared Space

Unmittelbar an der Einmündung Bahnhofstraße beginnt im Süden die Mischfläche. Sowohl die Oberfläche der Fahrbahn als auch die Seitenflächen werden kleinteilig mit hellem Naturstein gestaltet. Die Oberflächen der Natursteinriemchen sind gesägt und haben gebrochene Kanten.

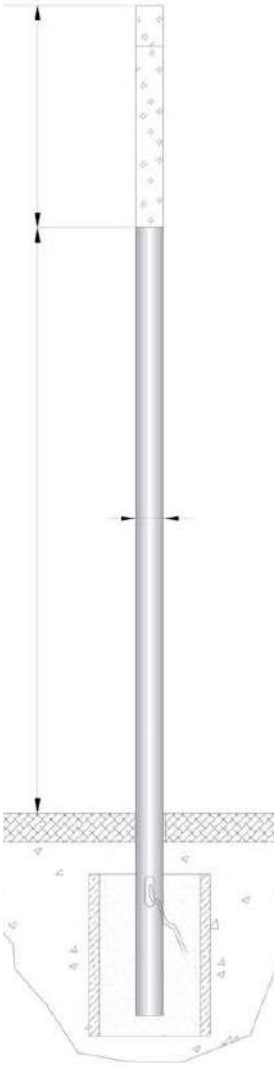
Licht im öffentlichen Raum

Entlang des Fuß- und Radwegs in Richtung Greifenberg wird der Straßenraum gut mi Mastleuchten ausgestrahlt.

Licht im öffentlichen Raum

Ziel des Lichtkonzepts für Schondorf ist, auch während der Abend- und Nachtstunden alle Räume behaglich und mit hoher Aufenthaltsqualität auszustatten, die Orientierung zu verbessern und visuelle Verbindungen zwischen prägenden Achsen (Fernwirkung) zu bewirken.

Die wahrnehmungspsychologischen Zusammenhänge des menschlichen Sehvorganges bei Nacht sind berücksichtigt, aus denen sich Vorgaben für die Lichtintensitäten, Lichtfarben, Farbtemperaturen und Farbwiedergabeeigenschaften in Verbindung mit den Bodenmaterialien und Oberflächen (Reflexionsgrad, Glanzgrad, Struktur, Farbe) ableiten.



„Lichtstelen im öffentlichen Straßenraum“

Ein wesentliches, lichttechnisches Kriterium für die positive Empfindung bei Nacht ist, die Blendungsbegrenzung des Lichtsystems zu optimieren, da in der Dunkelheit der optische Sehvorgang (Adaptation, Kontrastempfindlichkeit, Farberkennung, Wahrnehmungsgeschwindigkeit, Sehschärfe) sehr empfindlich ist und auf zu hohe, unterschiedliche Lichtintensitäten (Lichtquellen) besonders reagiert. Die Wahrnehmung durch Blendungswirkungen wird beeinträchtigt und kann sogar vollkommen gestört werden.

Bei der Lichtgestaltung müssen auch wirtschaftliche Aspekte berücksichtigt werden. Die Auswahl energieeffizienter Leuchtmittel (Leistung, Lebensdauer) und einfach durchzuführender Wartungsinspektionen sind wesentliche Faktoren. Eine sparsame Betriebsführung mit geringen Strom- und Instandhaltungskosten ist zu erreichen.

Die Materialität der Oberflächen öffentlicher Räume, deren horizontale und vertikale Boden- und Gebäudestrukturen sowie eine gute Blendungsreduzierung der Lichtsysteme sind einzubeziehen.

Die Bestimmung der richtigen Intensitäten (Beleuchtungsstärken, Leuchtdichten) und die behaglichen Lichtfarben mit guten Farbwiedergabeeigenschaften der Lichtquellen ist für eine visuelle Akzentuierung und Führung durch die Lichtinszenierung ebenso wichtig wie Aspekte der Lichtimmission, Lichtemission oder Insektenschutz.

Kriterien zur Beleuchtung des öffentlichen Raums in Schondorf sind:

* Die Identität des öffentlichen Raums durch Licht stärken;
* Die funktionalen, strukturellen und räumlichen Zusammenhänge der öffentlichen Räume herausstellen;
* Die Beleuchtungsstärke und Leuchtdichtewerte sowie Lichtfarben einhalten;
* Die objektive Sicherheit (beleuchtungsbezogen | konstruktiv) gewährleisten;
* Die subjektive Sicherheit (sicher wohl fühlen | geeignete Beleuchtungssituationen | Personenerkennung) stärken;
* Eine raumbildende Beleuchtung (Fassaden | Baudenkmäler | Bäume, etc.) erzielen;
* Eine stabile optische Wahrnehmung (Raumwahrnehmung | Blendungsbegrenzung | Farbwiedergabe) umsetzen;
* Die Behaglichkeit (Lichtfarben) fördern;
* Die Orientierung (Erkennung von Gefahrenstellen und Hindernissen) verbessern;
* Die visuelle Führung (Anstrahlung von Gebäuden) unterstützen;
* Die Nah- und Fernwirkung (Lichtsymbole | Lichtleitung) unterstreichen;
* Die Wartungsfreundlichkeit erhöhen;
* Die Umweltverträglichkeit (Lichtimmission | Lichtemission | Insekten) sichern;
* Die Wirtschaftlichkeit anstreben.