Gemeinde

Schondorf am Ammersee

Städtebaulich-verkehrsplanerische Feinuntersuchungen nach Baugesetzbuch

Auftrag | Aufgabe

Ziele des Gemeinderats | Bürgerbeteiligung

Verkehrskonzept für die Staatsstraße St2055

Detailplanungen

Bestandsaufnahmen und Analysen

Beschlüsse des Gemeinderats

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange

Bahnübergang Süd – Uttinger Straße

Inhalt

Zukunftsbild für bürgerschaftliches Planen und Bauen 1

Räumliche Vorschläge: der zukünftige öffentliche Raum 2

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

Frühzeitige Abstimmung mit den Behörden

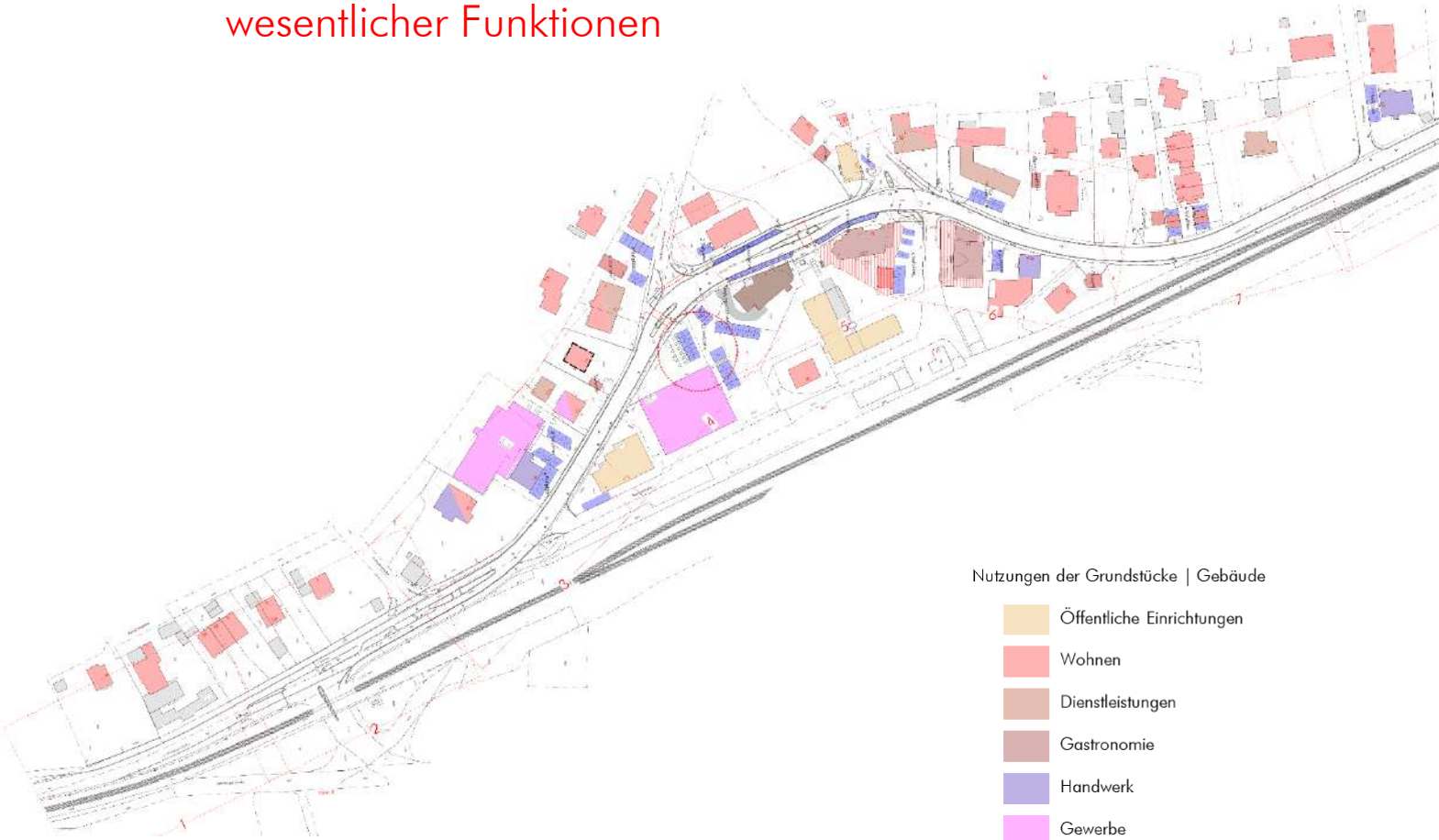
Quellen /Unterlagen/ Literaturverzeichnis siehe Heft NN

4

Bahnübergang Süd an der Uttinger Straße

Bahnübergang Süd an der Uttinger Straße

Analyse
wesentlicher Funktionen



Nutzungen der Grundstücke | Gebäude

- Öffentliche Einrichtungen
- Wohnen
- Dienstleistungen
- Gastronomie
- Handwerk
- Gewerbe
- Gebäudeleerstand

Private Verkehrsflächen

- Oberirdische private Kfz-Stellplätze (Anzahl)
- oberirdische Garagen
- Tiefgaragen: Einfahrt
- Ausfahrt
- 5 Anzahl Stellplätze

Schwerpunkte

- Verdichtung Fußgänger
- wichtige Fußgängerverbindungen
- Gastronomieflächen
- ruhender Verkehr
- Ladezonen
- Mitfahrbänke

Grundstücke und Gebäude

Funktionen

Ortseinfahrt Nord

Die Bebauung beginnt einseitig mit freistehenden Wohngebäuden, deren Gärten unmittelbar an die Staatstraße grenzen.

Ortskern

Der Kern von Schondorf ist ein typisches Mischgebiet eines ländlichen Orts und ist durchsetzt mit vielen Wohngebäuden.

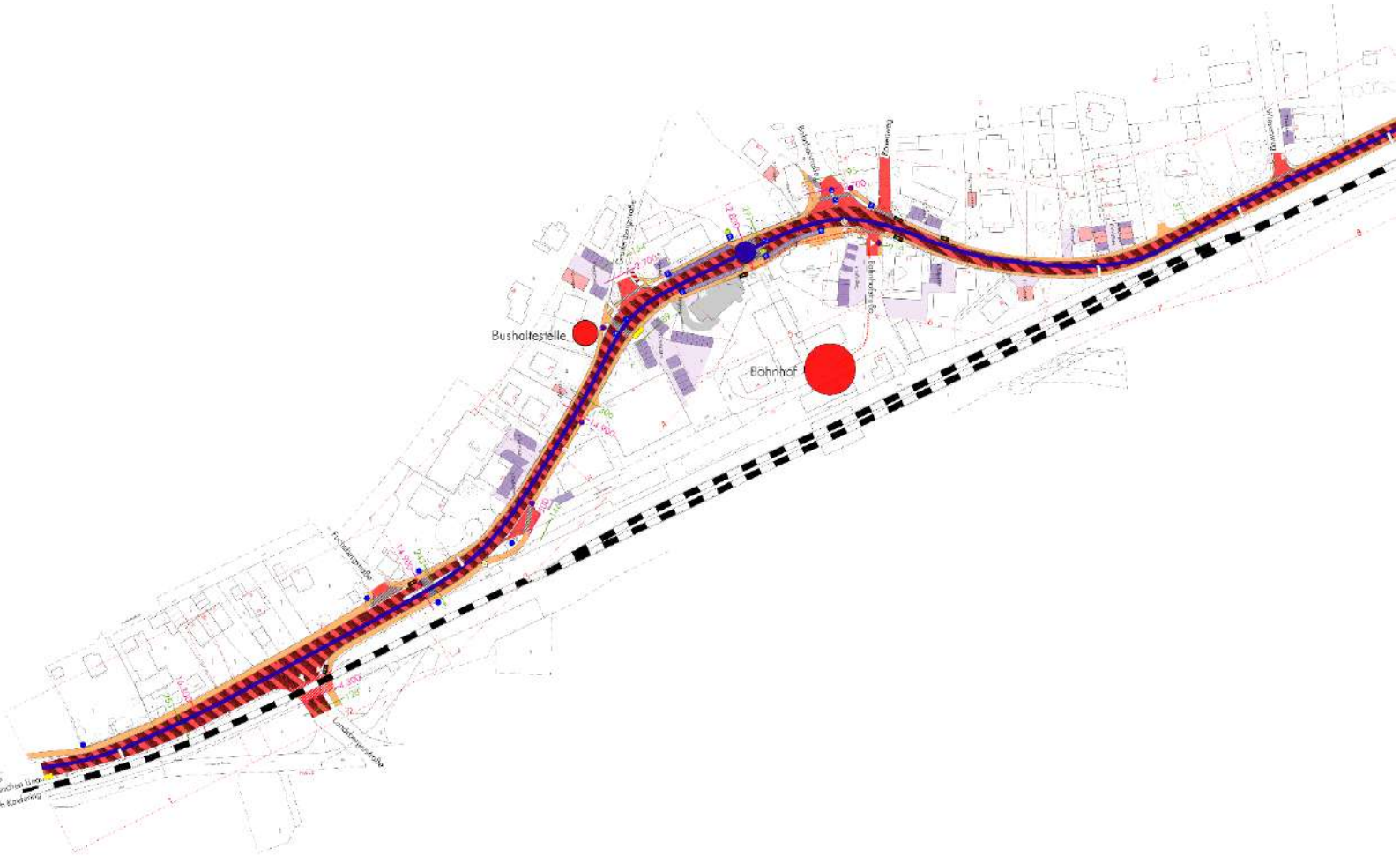
Ab dem Abzweig der Bahnhofstraße sind hier mit mehreren öffentlichen Verwaltungen wie dem Rathaus, dem Bahnhof und der kommunalen Feuerwehr mehrere private Dienstleister wie Ärzte, Büros, einer Konditorei, einem Lebensmittelmarkt und der Gastronomie der öffentlich-wirtschaftliche Kern des Ortes.

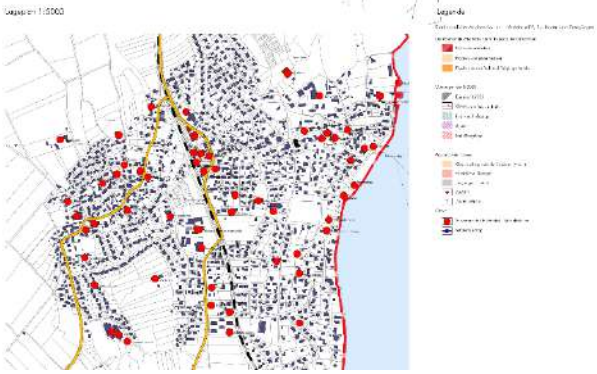
Ortseinfahrt Süd

Die Bebauung zwischen Apotheke und Bergstraße ist geprägt durch Wohngebäude, deren Gärten unmittelbar an die Straße grenzen.

Art und Maß der baulichen Nutzung

Die Bauweise von Schondorf ist weitgehend geprägt durch freistehende, zweigeschossige Baukörper in Massivbauweise, umgeben von Gärten.


Bushaltestelle
Bahnhof



Städtebauliche Analysenkarten - Verkehr MIV, Radfahrer und Fussgänger

Der kommunale öffentliche Raum: Nutzung der Ortsstraßen

- MIV-Verkehrsflächen
- Flächen - ruhender Verkehr
- Flächen für den Rad- und Fußgängerverkehr

Querungen der St 2055

- Barriere St 2055
- ÖPNV: zum Bus, zur Bahn
- Rad- und Fußgänger
- Schüler
- Bahnübergänge

Private Verkehrsflächen

- Oberirdische private Kfz-Stellplätze (Anzahl)
- oberirdische Garagen
- Tiefgaragen: Einfahrt
- Ausfahrt
- 7 Anzahl Stellplätze

ÖPNV

- Schwerpunkte DB-Bahnhof - Bushaltestellen
- Schülerbus-Stop

Verkehrsflächen

Die Staatsstraße St2055 hat südlich der Autobahn BAB 96 (E61) mehrere Funktionen.

Regionale Erschließung

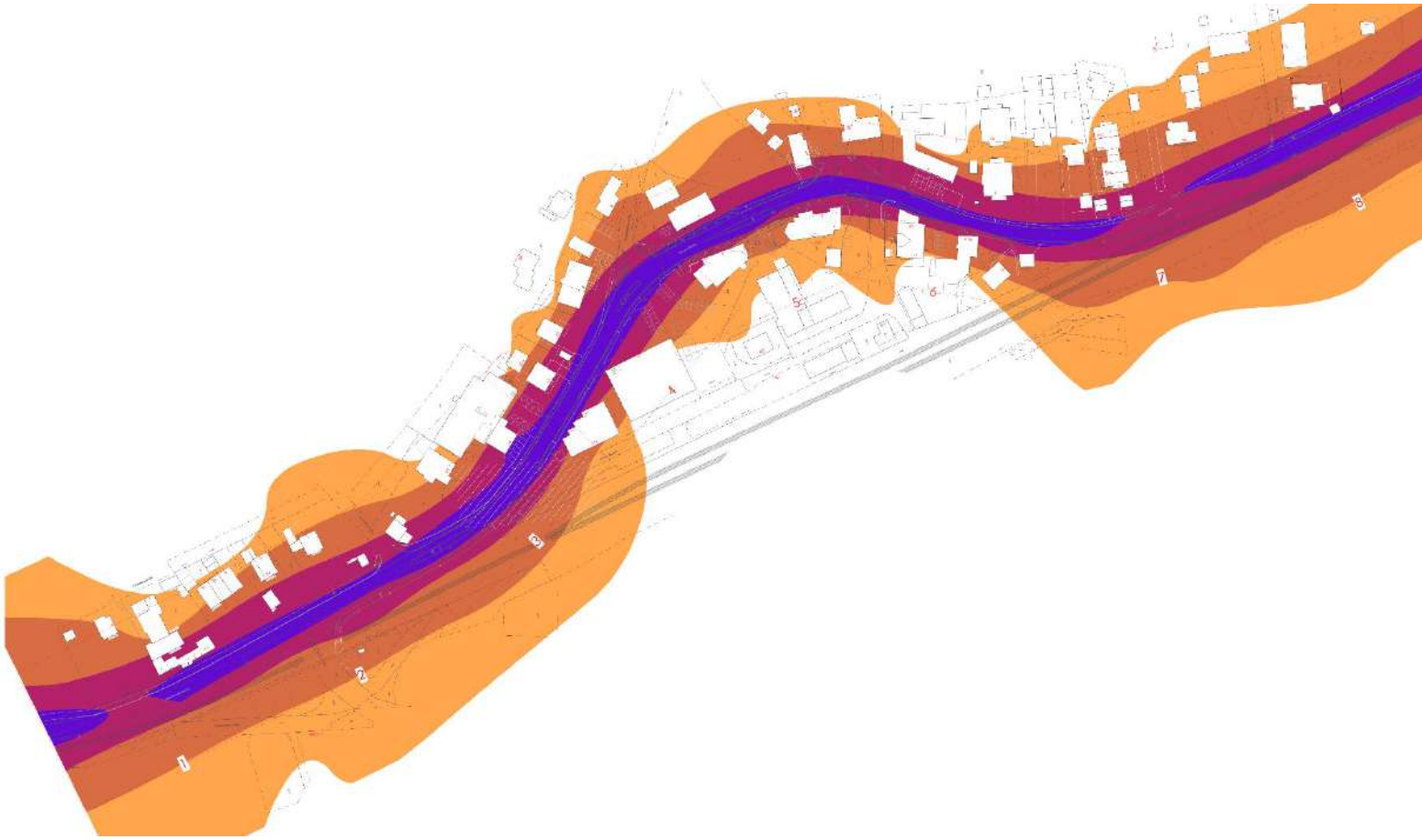
Die Straße ist ein bedeutender Zubringer. Sie erschließt von Greifenberg bis Weilheim alle stark wachsenden Orte westlich des Ammersees.
Der überwiegende Teil der Pendler (Berufstätige | Schüler + Studenten | Kultur | Versorgung | Freizeit) in die nördlichen Städte (LH München | Augsburg | Landsberg-Lech) nutzt den Ortskern Schondorf (vgl. Heft 5: Bestand + Analyse Verkehr). Die Pendler erzeugen damit den ständig wachsenden Strom des privaten Individualverkehrs.

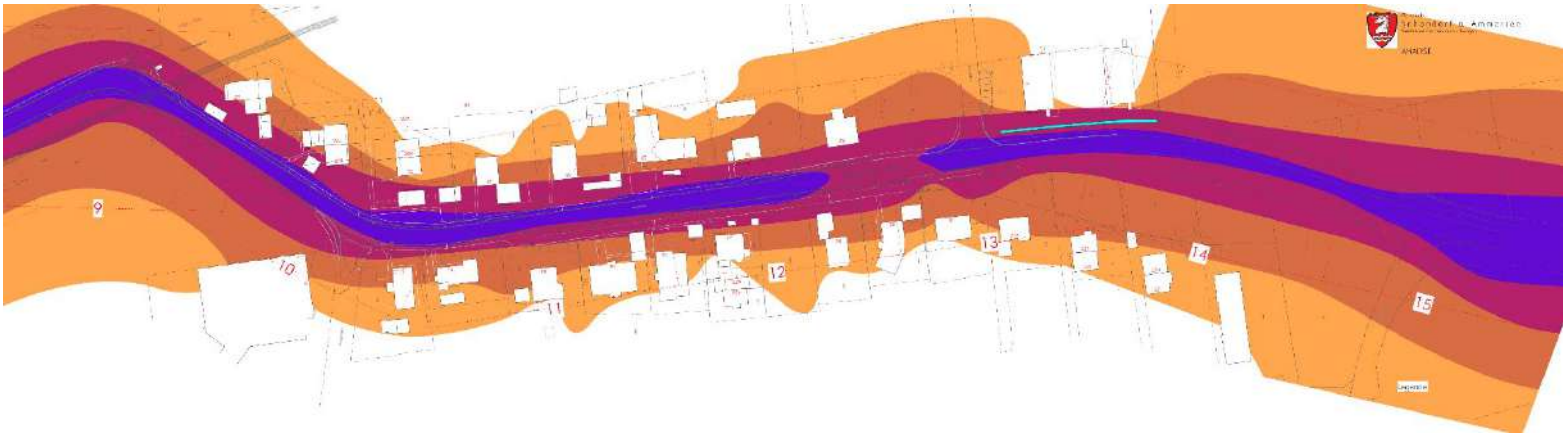
Lokale Erschließung

Den Durchgangsverkehr überlagert der lokale Quell- und Zielverkehr (vgl. Heft 5: Bestandsaufnahme Verkehrsverhalten | Bürgerbefragung). Da die Ortsdurchfahrt mit allen wesentlichen Funktionen auch der wichtigste öffentliche Raum Schondorfs ist, und über den zusätzlich der gesamte Freizeitverkehr des Luftkurorts führt, überlastet der Durchgangsverkehr lokale Funktionen zusätzlich.

Nicht motorisierten Verkehr

Fußgänger und Radfahrer, Kinder und alte Menschen sind seit langem die Verlierer.





Lärm Hauptverkehrstraßen, LDEN

- über 55-60 dB
- über 60-65 dB
- über 65-70 dB
- über 70-75 dB
- über 75 dB
- Lärmschutzeinrichtungern

Umweltbedingungen

Das lfu Bayern (Bayerische Landesamt für Umwelt) hat entlang der Staatsstraße für Schondorf (10m x 10m Raster | Höhe: 4m über Gelände) Lärmindizes (L_{DEN} + L_{Night}) ermittelt.

Neben dem Gelände, der Bebauung und den Lärmschutzeinrichtungen wurden Verkehrszusammensetzung, Geschwindigkeiten und Fahrbahnoberflächen als wesentliche schalltechnische Einflussgrößen berücksichtigt

Die Messungen für die Ortsdurchfahrt Schondorf ergaben, folgende betroffene Einwohner (Pegeln LDEN nach VBEB: Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm):

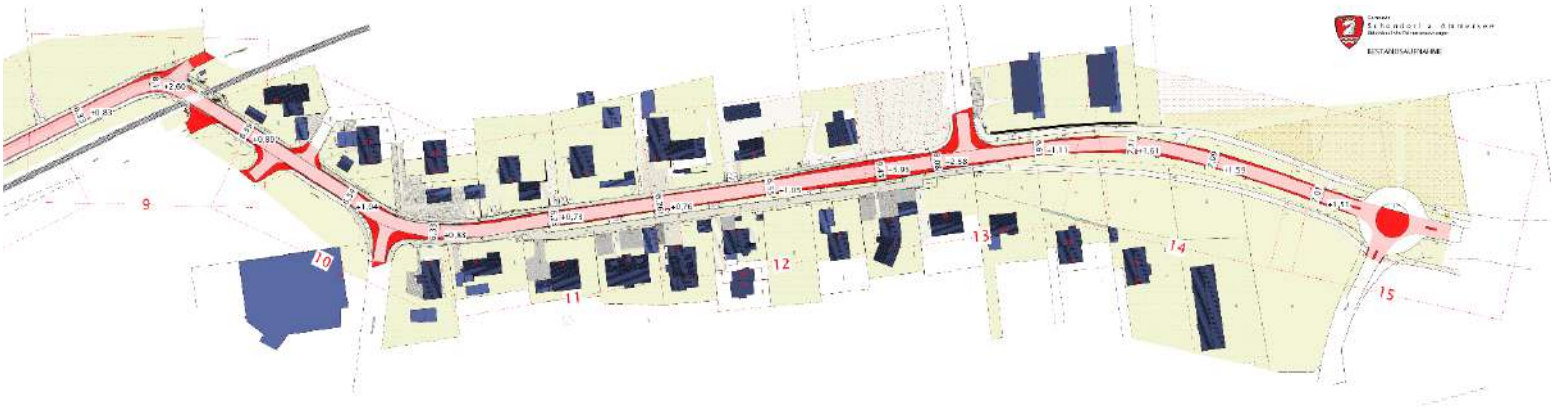
bis 60 db(A)	90 E
bis 65 db(A)	57 E
bis 70 db(A)	13 E

Aktuelle Messungen ergeben andere Werte (vgl. Heft 5: Bestandsaufnahme Lärm+Schwebstoffe).

Lärmaktionsplan

Ziel ist, Lärmprobleme zu analysieren und zu beheben, um die Ortsdurchfahrt vor weiteren Lärmbelastungen zu schützen.

Maßnahmen aus der Lärmaktionsplanung (§ 47 Abs. 6 BImSchG in Verbindung mit § 47d Abs. 6 BImSchG) werden nach Gesetz oder nach anderen Rechtsvorschriften von den zuständigen Trägern öffentlicher Belange festgelegt und durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen durchgesetzt.



Straßenbreite

Flächengewinne durch schmälere Fahrbahnen

Die Gemeinde Schondorf prüft, ob im Straßenverlauf der Durchgangsstraße, also im öffentlichen Raum des besiedelten Bereichs, Flächengewinne erzielbar wären durch Verschmälerung der beiden Fahrstreifen. Im besiedelten Bereich wurde deshalb der öffentliche Raum entlang der Staatsstraße untersucht.

Ergebnis

Aktueller Bestand
(Vermessung 2020)

Beide Fahrstreifen im besiedelten Bereich
(zwischen den Bordsteinkanten ohne Fußgängerflächen):

11.960 m²
(Ortseingang Greifenberger Straße bis Bergstraße)

Vorschlag Verschmälerung 2022

Bei verschmälerten Fahrbahnen auf insgesamt 5,50m Breite stünden mindestens

2.240 m² Verkehrsfläche (18,7%)

für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer (Mischfläche für Fußgänger | Radler | Pkw) zur Verfügung.

Szenarien zur Verkehrsentlastung

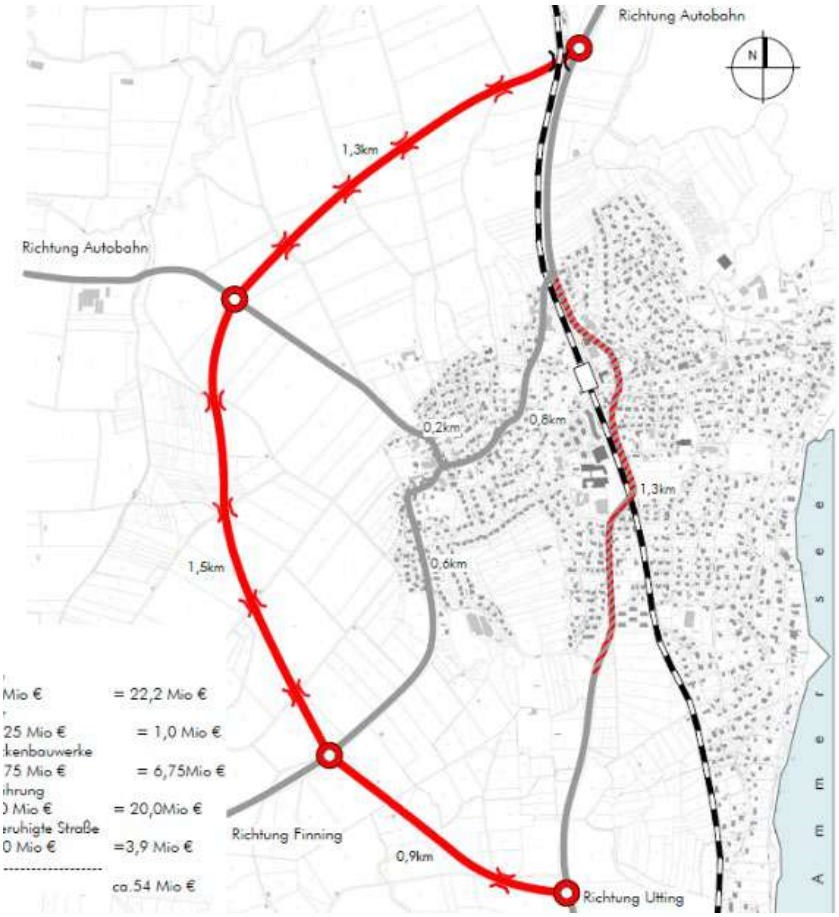
Während des Planungsprozesses wurde im Gemeinderat und in der Bevölkerung heftig um eine sinnvolle Lösung der Probleme für dem Individualverkehr gerungen und wie zukünftig der immense Straßenverkehr durch den Ort mit seinen Belastungen -Gefahren | Lärm | Schwebstoffen (vgl. Heft 5: Bestand und Analyse der Umweltbedingungen) bewältigt werden könnte.

Unbestritten sind die unerträglichen Belästigungen für die Bevölkerung Schondorfs, die durch den Durchgangsverkehr, aber auch wegen des eigenen Ziel- und Quellverkehrs der Bevölkerung die Lebens- und Arbeitsbedingungen im Ort belasten.

Über Lösungen, wie diese Belastungen für Gesundheit, Leib und Leben gemildert werden könnten wird heftig diskutiert.

Obwohl aus nachvollziehbaren Gründen eine Mehrheit der kommunalen Verantwortlichen gegen eine Umgehungsstraße, aber auch gegen eine Tunnellösung votiert, wird aus planerischer Sicht zur Objektivierung des Diskussionsprozesses trotzdem der Versuch unternommen, Vor- und Nachteile einer von drei großen Lösungen aufzuzeigen und gegenüberzustellen.

Stichpunktartig werden im Folgenden grundsätzliche Aspekte dargestellt. Dieser erste, grobe Ansatz zu drei vorgeschlagenen und diskutierten Alternativen soll die Konsequenzen beleuchten sowie den zu erwartenden Kostenrahmen grob aufzeigen.



Bestandsstraßen
Bahnlinie mit Haltestelle
Staatsstraße neu
Verkehrsberuhigte Straße neu
Brückenbauwerk neu
Bahnunterführung neu
Kreisverkehr neu

Szenario 1

Umgehungsstraße

Ansatz

Neue Staatsstraße im Westen der Gemeinde.

Straßenführung

Westlich des Luftkurortes wird in einem Bogen die Ortsumgehung gebaut. Von Greifenberg kommend wird die Fahrbahn abgesenkt, etwa 700 m vor den Wohnbauflächen unter der Bahnstrecke nach Westen geführt und in einen Einschnitt durch die Hangkante gelegt.

Um das bestehende Wegenetz westlich Schondorfs zu erhalten, sind 9 Brückenbauwerke, am Beginn und Ende der Umgehung und bei den beiden, weiteren Staatsstraßen zu erstellen, die von Westen auf die Gemeinde zuführen, insgesamt also vier Kreisverkehre.

Konflikte

Landverbrauch

Bei der Annahme, dass für die verlegte Staatsstraße im LSG "Ammersee-West" ein Straßenkorridor von rd. 25m Breite erworben werden muss, wären dafür rd. 9,3 Hektar Äcker und Wiesen zu erwerben und bereitzustellen.

Emissionen

Die gemessenen und zu erwartenden Belastungen durch Lärm, Abgase und Schwebstoffe würden auf das Landschaftsschutzgebiet und die westlich angrenzenden Orte verlagert.

Wirkung

Da der motorisierte Durchgangsverkehr (Pkw | Lkw | Motorräder) außerhalb des Luftkurortes im Landkreis und in der Metropolregion ansteuert, wäre ein deutlicher Entlastungseffekt (Gefahren | Lärm | Abgase) im Ortskern zu erwarten.

Zeit

Da das bayrische Bauministerium derzeit alle Maßnahmen für Umgehungsstraßen überprüft, meist zurückstellt, ist die Umsetzung unrealistisch.

Kosten

Aufgrund realisierter Straßenbaumaßnahmen im Freistaat sind derzeit (Stand 2022) sind Herstellungskosten (grober Richtwert) von rd. 54 Mio Euro (ohne Grunderwerb) anzusetzen.

Herstellungskosten

Grobe Schätzung nach Richtwerten

Straßenbau 3,7km à rd. 6 Mio €		€ 22,2 Mio
Kreisverkehre 4 Kreise à rd. 0,25 Mio €		€ 1,0 Mio
Straßenbrückenbauwerke 9 Brücken à rd. 0,75 Mio €		€ 6,75Mio
Bahnunterführung 1 Unterführung: rd. 20 Mio €		€ 20,0Mio
Verkehrsberuhigung 1,3 km à rd. 3,0 Mio €		€ 3,9 Mio
Gesamt (ohne Grunderwerb)	rd.	€ 54,0 Mio

Vorschlag A
Kurzer Tunnel

Vorschlag B
Langer Tunnel

Einfahrt | Ausfahrt
Beispiel |Wikipedia

Herstellungskosten A

Erste, grobe Schätzung nach Richtwerten

Straßentunnel 0,7 km x 30 Mio €	21,0 Mio €
Verkehrsberuhigte Straße 0,7 km x 3 Mio €	2,1 Mio €
Tunnelrampen 2 Stück x 900.000 €	1,8 Mio €
Gesamt	24,9 Mio €

Herstellungskosten B

Erste, grobe Schätzung nach Richtwerten

Straßentunnel 1,3 km x 30 Mio €	39,0 Mio €
Verkehrsberuhigte Straße 1,3 km x 3 Mio €	3,9 Mio €
Tunnelrampen 2 Stück x 900.000 €	1,8 Mio €
Gesamt (ohne Grunderwerb)	44,7 Mio €

Szenario 2

Straßentunnel

Ansatz

Für den Staatsstraßenabschnitt wird ein Tunnel unter der Gemeinde gegraben.

Straßenführung

Der Straßentunnel beginnt im Norden rd. NN m auf freier Strecke außerhalb der besiedelten Flächen. Die Rampen der Ein- und Ausfahrten benötigen neben den Zufahrten zum Luftkurort erhebliche Flächen.

Der Straßentunnel wird parallel zur Bahnlinie bis zum Bahnhof im Tagebau erstellt. Der übrige Abschnitt wird bergmännisch als Tunnel unter der Bebauung gegraben. Er endet im nördlichen Abschnitt der Uttinger Straße in Höhe des landwirtschaftlichen Anwesens südlich des Wiesenwegs.

Konflikte

Erhebliche funktional-räumliche und gestalterische Konflikte (lichte Höhe min. 4,80m) sind insbesondere bei den Rampen der Ein- und Ausfahrten (max. 6% Straßenneigung) zu erwarten.
Im Norden und im Süden ist Flächenbedarf für alle Zufahrten zum und unter dem Ortskern groß.

Der "Preis" (Bauministerium) für die Vorteile eines Tunnels ist vergleichsweise hoch (Investitionskosten | Energieverbrauch |laufender Betrieb | Beleuchtung | Lüftung | sonstige Betriebs- und Unterhaltungskosten).

Wirkung

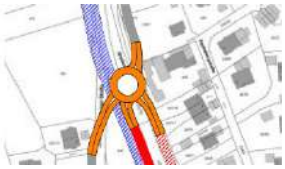
Ein deutlicher Entlastungseffekt (Gefahren für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer | Lärm | Abgase) ist zu erwarten, da der Ortskern vom motorisierten Durchgangsverkehr (Pkw | Lkw | Motorräder) erheblich vermindert wäre.
Die ortsgestalterischen Auswirkungen insbesondere im Süden wären erheblich.

Zeit

Ein Straßentunnel (lange Bauzeiten) ist mit Einschränkungen für die Bevölkerung verbunden.

Kosten

Aufgrund realisierter Tunnelbaumaßnahmen im Freistaat sind derzeit (Stand 2022) Herstellungskosten (grober Richtwert) von rd. 24,9 Mio bis 44,7 Mio Euro (ohne Grunderwerb) anzusetzen.



Verkehrsknoten Nord
(Bahntunnel | Kreisverkehr)

Verkehrsknoten Süd
(Bahntunnel | Kreisverkehr)

Szenario 3

Bahntunnel

Ansatz

Die Bahn wird ab dem nördlichen Ortsausgang in einem Tunnel geführt und erreicht die Oberfläche wieder in Höhe des Übergangs Süd. Dazwischen kann die Staatsstraße auf der ehemaligen Bahntrasse neu gebaut werden.

Straßenführung

Der Bahntunnel beginnt im Norden rd. 200 m außerhalb der besiedelten Flächen.

Die Staatsstraße dagegen schleift in Höhe Landsberger Straße auf die ehemaligen Gleisanlagen ein und erreicht am Bahnübergang Süd wieder die bestehende Straßentrasse.

Der Bahntunnel wird im Tagebau errichtet und mit einem Betondeckel geschlossen. Am Bahnhof entstehen unterirdische Bahnsteige.

In Höhe des landwirtschaftlichen Anwesens erreichen die Züge wieder die Oberfläche.

Konflikte

Erhebliche funktional-räumliche, aber auch gestalterische Konflikte sind insbesondere bei den Ein- und Ausfahrten (max. 6% Neigungswinkel) des Eisenbahntunnels Ort zu erwarten.

Der Flächenbedarf für Ein- und Ausfahren der unterschiedlichen Straßen sowie für die Abfahrten der Züge ist groß.

Wirkung

Ein deutlicher Entlastungseffekt (Gefahren für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer | Lärm | Abgase) für den Ortskern ist zu erwarten Die gerade Straße ist atypisch; Unfallgefahren sind zu erwarten. Ortsgestalterische Auswirkungen sind negativ.

Zeit

Der Bahntunnel ist mit deutlichen Einschränkungen und langen Bauzeiten verbunden.

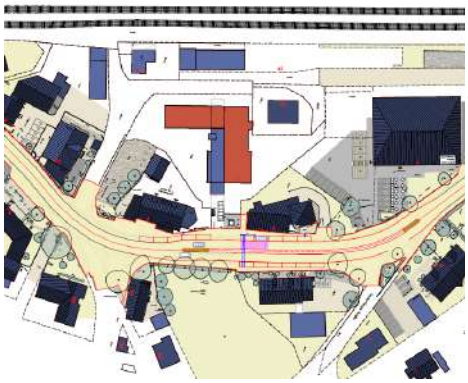
Kosten

Aufgrund realisierter Tunnelbaumaßnahmen sind (Stand 2022) Herstellungskosten (grober Richtwert) von rd. 44,5 Mio Euro (ohne Grunderwerb) anzusetzen. Die Investitionskosten für das Tunnelbauwerk der Bahn samt Deckel für die neue Staatsstraße sind vergleichsweise hoch, einschließlich sonstiger Betriebs- und Unterhaltungskosten.

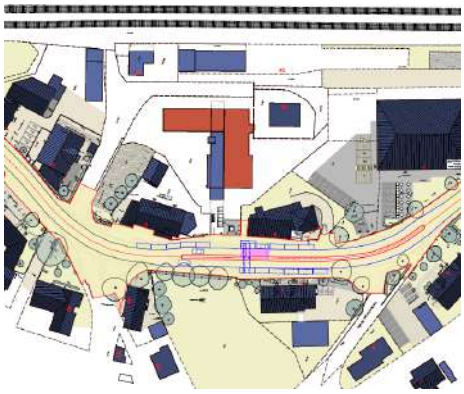
Herstellungskosten
Grobe Schätzung nach Richtwerten

Bahntunnel 1,0 km x 30 Mio €	30,0 Mio €
Verkehrsberuhigte Straße 0,8 km x 3 Mio €	2,4 Mio €
Staatsstraße 0,8 km x 6 Mio €	4,8 Mio €
Kreisverkehr 2 Stück x 0,25 Mio €	0,5 Mio €
Tiefergelegter Bahnhof 1 Stück x NN Mio €	5,8 Mio €
Gesamt	44,5 Mio €

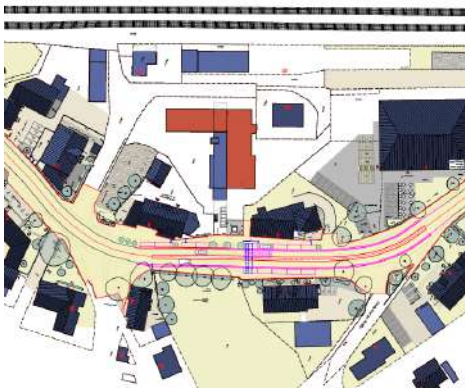
Variante I



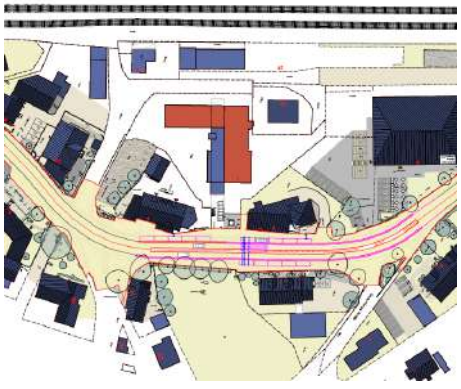
Variante II



Variante III



Variante IV



Vorschläge für eine Mischfläche im Ortskern

Ortskern

Eine Schlüsselmaßnahme zur Verkehrsberuhigung der besiedelten Fläche Schondorfs ist, im Kern des Ortes die öffentlichen Freiflächen für alle Verkehrsteilnehmer ausgewogener neu zu ordnen. Ziel ist, größere Flächenanteile für den nicht motorisierten Verkehr, also für Fußgängerinnen und Fußgänger, für Radfahrerinnen und Radfahrer zu schaffen, während Flächen für den Kfz-Verkehr und für das Parken von Pkw geringfügig zurückgebaut wird. In fünf grundsätzlichen Varianten ist die Bandbreite der Möglichkeiten dargestellt.

Vorgeschlagen wird:

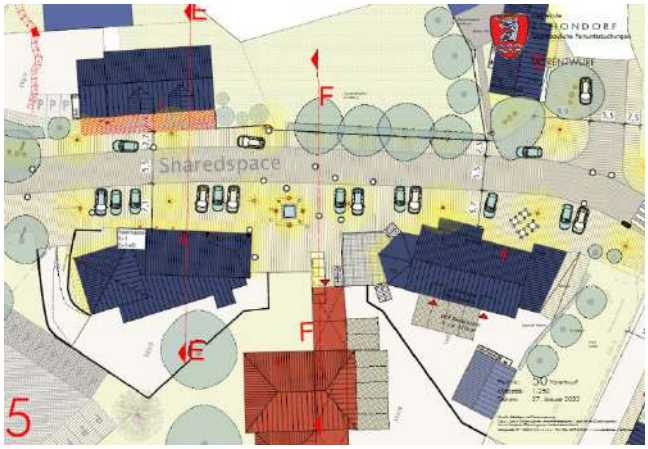
* Verschieben der Fahrbahnen nach Osten
* Verschmälerung der Fahrsteifen auf 5,50m
* Verschmälerung der Parkstände auf 1,80m
* Reduzierung der Anzahl von Parkständen
* Durchgehender, unterschiedlich breiter Mittelstreifen
* Besondere farbliche Gestaltung des Shared Space - Mischfläche
* Punktuelle Bepflanzung mit Solitärbäumen

Gemeinde Wolfurt – Bodensee

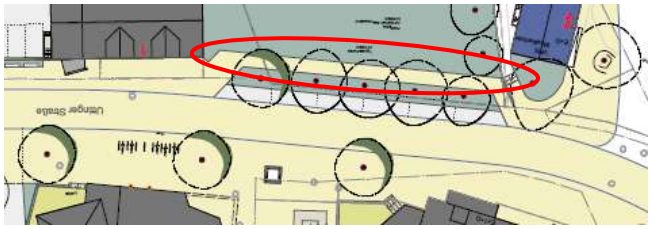
Räumlich-funktionale Überlegungen für den Ortskern

Erschließungskonzept mit Fuß- und Radweg westlich der Bahn

Schondorfer Kultursommer



Punktuelles Parken



Fußgängersteg südlich der Arztpraxis

Mischfläche Ortskern

Shared Space

Für die Schlüsselmaßnahme zur Verkehrsberuhigung „Ortskern Schondorf schlagen wir folgende baulichen Maßnahmen vor:

Öffentlicher Raum:

Mischfläche von Hauskante zu Hauskante

Aus dem linearen Straßenraum wird funktional, aber auch optisch ein lang gezogener Platzraum entstehen, auf dem alle Aktivtäten eines funktionierenden Gemeinwesens angeboten werden: Raum für Gespräche, Markt, Kultur und Kunst.

Erweitertes Ziel ist zudem, die Stellflächen für Pkw vor dem EDEKA-Markt in ein gesamtörtliches Nutzungs- und Gestaltungskonzept einzubinden.

Vorgeschlagen wird, diesen Platzraum hochwertig zu gestalten einschließlich eines besonderen Lichts, das den Raum auch nachts gestalterisch wertvoll hervorhebt.

Am Rathausbrunnen

Rund um den östlichen Zugang zum Rathaus wird eine großzügige Freiflächenlösung angeregt. Um den Brunnen entstehen für Fußgänger und Radfahrer größere Aufenthaltsflächen. Wie die Fahrbahnen nach Osten verschoben sind, können senkrecht auch Pkw kurzzeitig parken, die Fahrer ihre Geschäfte erledigen, zur Bank gehen oder ein Eis kaufen.

Vor der Arztpraxis

Weil der private Vorgarten (rd. 2,80m Tiefe) zukünftig optisch in den öffentlichen Raum der Mischzone eingebunden und allgemein nutzbar ist, vergrößert sich das Gesamtangebot an nutzbaren Freiflächen für Fußgänger und Radfahrerende funktional und optisch deutlich.

Fußweg hinter den Bäumen

Zudem gibt es die planerische Vorstellung, abseits der Fahrbahnen auf einem Steg östlich der Baumreihe einen sicheren Fußweg zu bauen.

Elemente der Mischfläche

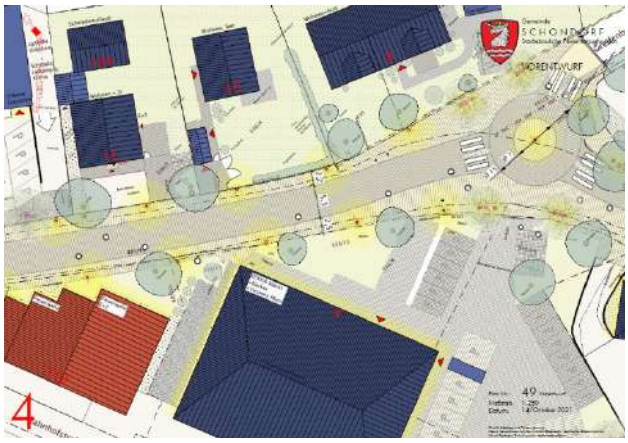
Shared Space

Mischzone- Nördliche Einfahrt: Feuerwehr – Cafe Manhardt

Nördliche Einfahrt in die Mischfläche

Ab der nördlichen Einmündung der Bahnhofstraße in die Staatstraße beginnen die Mischflächen des Ortskerns, ausgestattet mit breiteren Fußwegen und schmäleren Fahrbahnen (Breite max. 5,50m).

Der Übergang soll durch Großbäume unterstrichen werden. Die private, versiegelte Freifläche vor der Konditorei wird mit besonderem Oberflächenmaterial, einem Grasstreifen und drei Großbäumen aufgewertet. In Abstimmung mit dem Eigentümer könnte für die Cafegäste eine Gartenterrasse entstehen.



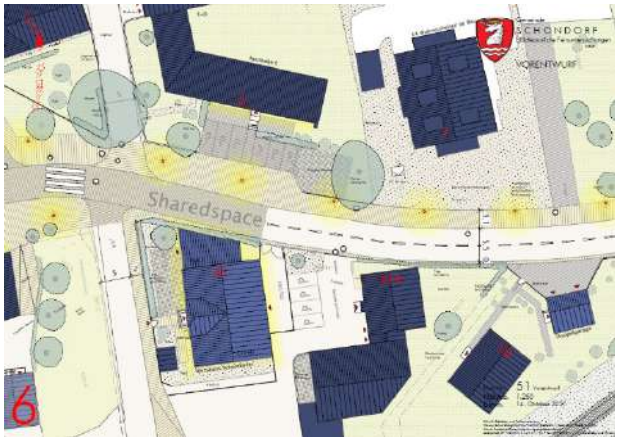
EDEKA: Variante mit Kreisverkehr Greifenberger Straße

Kreisverkehr Greifenberger Straße

Die schräge, spitzwinklige Einmündung der Greifenberger Straße in die Staatstraße könnte geschwindigkeitsmindernd und flüssiger durch einen überfahrbaren Kreisel ausgebaut werden.

Dieses verkehrsberuhigende, technische Element könnte sowohl die Querungsmöglichkeiten der Fahrbahnen für Fußgänger und Radfahrern verbessern und zudem die Nutzung von ein- bzw. ausfahrenden Kfz zum EDEKA-Parkplatz entspannen.

Langfristig sollen die Oberflächen des Parkplatzes deutlich aufgewertet werden.



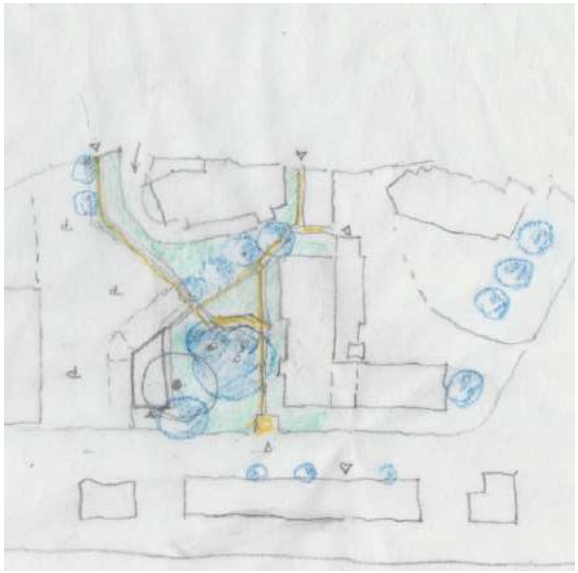
Mischzone-Südliche Einfahrt: Gasthof „Schondorfer“ - Apotheke

Südliche Einfahrt in die Mischfläche

Die Mischflächen des Ortskerns beginnen im Süden am Gasthof „Schondorfer und der Apotheke. Sie nehmen dort den von Süden kommenden, gut beleuchteten und breiten Fuß- und Radweg auf.

Neben der Geschwindigkeitsbegrenzung für Kfz, die dort in den Shared Space übergehen, sind zusätzlich durch Zebrastreifen und Akustikampel die Querungen für Fußgänger und Radfahrer sicherer und deutlich aufgewertet.

Variante A



Variante B

Variante C

Öffentliches Grün „Dorfplatz“

Ein aufstrebender Luftkurort mit neuen Wohnungen und verändertem Verkehrskonzept sollte zwingend einen attraktiv gestalteten, räumlichen Mittelpunkt haben.

In Schondorf sollte der „Neue Dorfplatz“ attraktiv gestaltet sein. Bewohner und Besucher sollen den zentralen Ort genießen. Unter den Gro0bäumen könnten sich Bewohner und Besucher zum Plausch verabreden. Hier trifft man sich zum Einkaufen, nach dem Arzt oder geht zur Bank. Von hier aus macht man seine Erledigungen. Hier treffen sich Jung und Alt genießen das Kulturangebote und feiert die wunderbaren Feste des Jahres.

Variante A

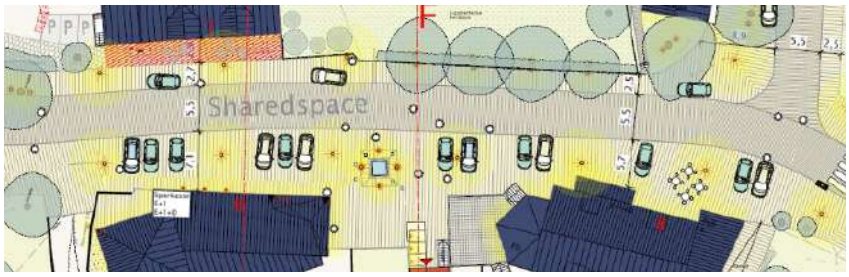
* Die Grünfläche am Rathauses wird nach Norden erweitert und gestalterisch hochwertig umgebaut. Mehrere schmale Fußwege verbinden den Shared Space mit dem Bahnhof.
* Das Jugenzentrum bleibt am Dorfplatz erhalten, wird aber neu entworfen und gebaut.

Variante B

* Die kleine Grünfläche nördlich des Rathauses wird noch großzügiger ausgewiesen und bis zur Mischfläche nach Osten fortgesetzt.
* Die Fußwege werden breiter und sind mit Ruhebänken aufgewertet.
* Die Flächen des Dorfplatzes am Einkaufsmarkt sind befestigt und vielfach nutzbar.
* Das Jugenzentrum bleibt am Dorfplatz, wird aber neu entworfen und gebaut.

Variante C

* Die vergrößerte Grünfläche wird mit Großbäumen bepflanzt. An die Fläche schließen befestigte Kfz-Stellpltze an, die bei Veranstaltungen wie dem Wochenmarkt oder beiFesten von Bewohnern und Gästen genutzt werden.
* Das Jugenzentrum wird an einen Standort nahe Schulen verlagert, neu entworfen und gebaut.



Parken in der Schondorfer Mischzone

Dorfplatz - Oberirdische Stellplätze | der kleine Park

Überbauung
des abgesenkten Rathaushofs

Parken im Ortskern

Um das Ziel so weit wie möglich zu erreichen, den öffentlichen Raum im Ortskern entlang der Staatstraße rund um das Rathaus neu zu ordnen, werden neben den zeitlich begrenzten Stellplätzen in der Mischzone weitere Kfz-Stellplätze auf dem neuen Dorfplatz ausgewiesen. Diese sind neu gegliedert und weitgehend dem Lebensmittelmarkt zugeordnet.

Das private Auto wird also zukünftig auf dem Dorfplatz nur eine Nebenrolle spielen.

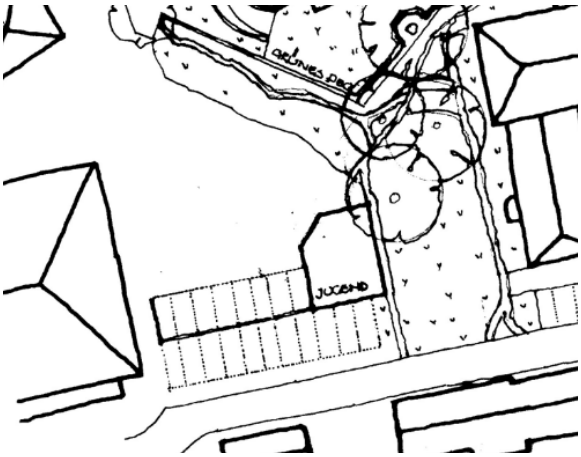
* Die Randbebauung wird aufgewertet.
  Im attraktiv umgebauten Lebensmittelmarkt, in und vor Pavillons werden zum Entspannen und zum Gespräch gastronomische und kulturelle Angebote gemacht.
* Die Platzoberflächen werden deutlich attraktiver, sind gestalterisch aufgewertet und individuell beleuchtet. Sie dienen auch der Entspannung und Erholung.

Kleiner Park am Rathaus

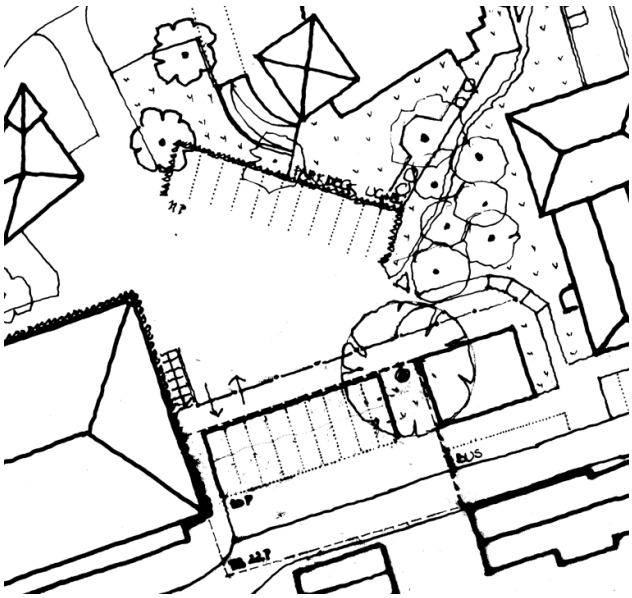
* Dazwischen liegt der kleine Park.
  Aus mehreren Himmelsrichtungen führen unter Großbäumen, entlang duftender Grünflächen und farblich leuchtende Blumenbeete Fußwege zu den östlich gelegenen Wohngebieten, zum Bahnhof, zu den Parkplätzen und zum See.

Parken am Rathaus

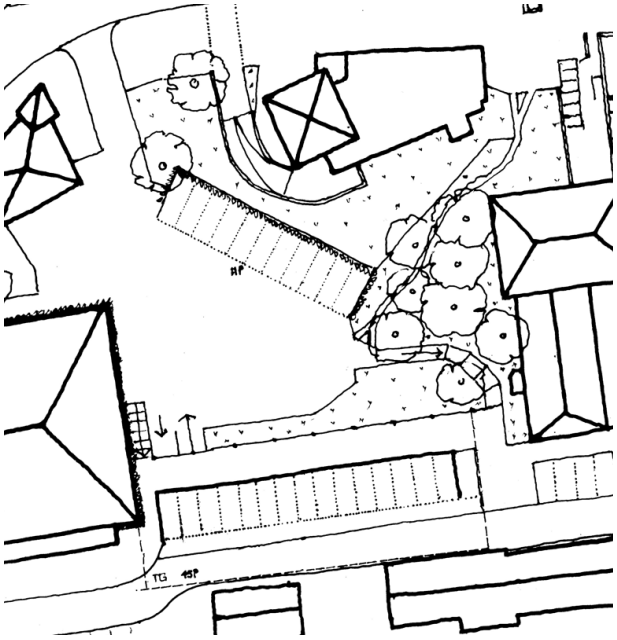
* Der abgesenkte Hof südlich des Rathauses wird intensiver öffentlich genutzt; er wird mit einer Platte überdeckt und auf zwei Ebenen als Kfz-Stellplätze genutzt.
  UG
  Neben dem Fuhrpark der Gemeinde werden Stellplätze für Bescher und Mitarbeiter geschaffen.
  EG
  Die 16 Stellplätze sind öffentlich. Sie können von Gästen des Restaurants, Kunden des Einzelhandels, der Bank oder Patienten der Ärzte genutzt werden.



A Reduziert auf oberirdisches Parken an der Bahnhofstraße



B Dorfplatz: Kleines, zweigeschossiges Parkdeck am Bahnhof



C Dorfplatz Großes, zweigeschossiges Parkdeck am Bahnhof

Parken am Dorfplatz | Jugendzentrum

* Parken

Vorschlag A:

Auf Straßenniveau werden für eilige Kunden östlich des Bahnhofs und südlich des Einkaufsmarktes oberirdische Pkw-Stellplätze angeboten.

Vorschlag B und C:

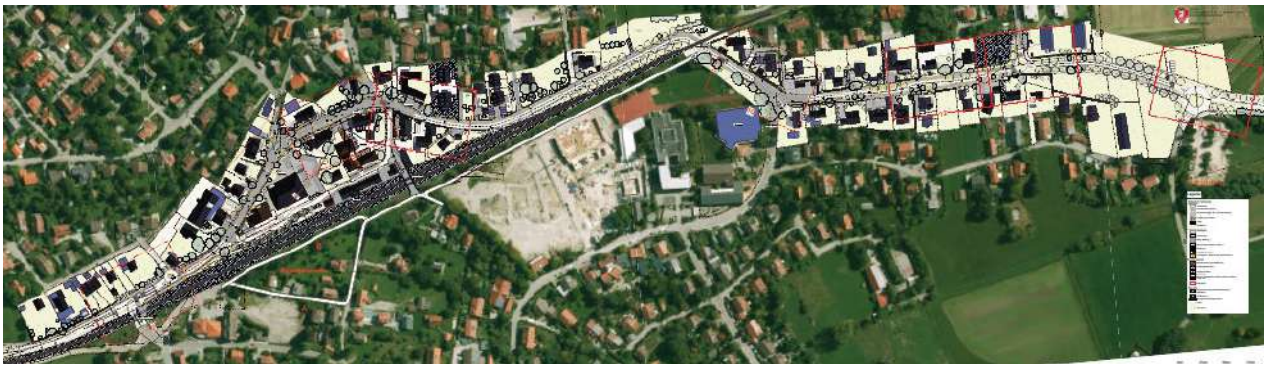
Unter die Bahnhofstraße wird ein kleines (mit 22 Stellplätzen) bzw. ein großes Parkdeck (mit 45 Stellplätzen) geschoben. Auf der Platte auf Straßenniveau stehen maximal weitere 15 Pkw-Stellplätze zur Verfügung.

* Jugendzentrum

Das Jugendzentrum bleibt erhalten und ist funktional und höhenmäßig dem Dorfplatz sinnvoll zugeordnet (Vorschlag B).

Das Jugendzentrum bleibt am Dorfplatz, wird jedoch funktional und höhenmäßig verändert (Vorschlag A).

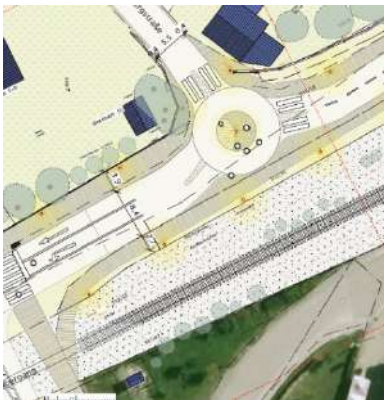
Wegen des wachsenden Stellplatzbedarfs (Park&ride-Stellplätze | Kunden und Besucher des Ortskerns) wird das Jugendzentrum an die Schulen verlagert (Vorschlag C).



Kreisverkehre

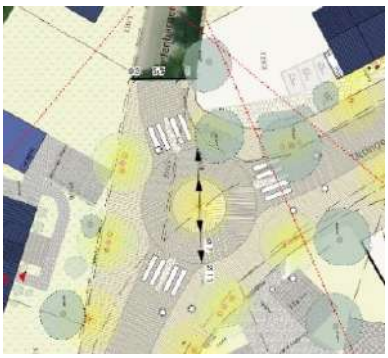
Einige Kreisverkehre, die überfahren werden dürfen und die an Kreuzungen und Einmündungen eingebaut werden, machen die Hoffnung, neben der 30km-Regelung zusätzlich die Fahrgeschwindigkeit zu verringern.
Dazu vier Beispiele:

1



Kreisel an der Fuchsbergstraße.
Nach dem Tempotunnel und dem Bahnübergang reduziert der Kreisverkehr die Fahrgeschwindigkeiten der Kraftfahrzeuge weiter. Zudem wird die Zufahrt auf die Staatsstraße deutlich verbessert, da wegen der Steigung von Ost nach West ein Einfädeln in den starken Durchgangsverkehr deutlich erschwert ist.

2

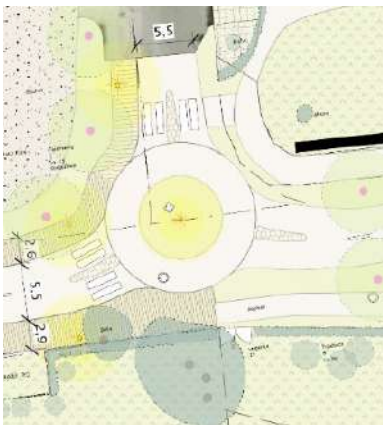


Kreisel bei EDEKA
Die unübersichtliche Einmündung des topografisch ansteigenden, östlichen Straßenasts der Greifenberger Straße in die Staatsstraße sowie der überdurchschnittliche Ziel- und Quellverkehr, also die Abbiege- und Einfädelungsvorgänge auf den Parkplatz des Einkaufsmarkts unterstreicht die Sinnhaftigkeit auch dieses überfahrbaren Kreiselverkehrs.

3

Kreisel an der Schulstraße
Insbesondere aus Sicherheitsgründen für die vielen Schüler, die aus Unterschondorf die Staatsstraße queren, müssen die räumlichen Bedingen verbessert werden. Shared Space, Kreisverkehr, Bedarfsampel und Zebrastreifen werden dazu beitragen, die Bedingungen zu verbessern.

4



Kreisel am Eichet
Kraftfahrzeuge erreichen an der Einmündung erstmals die besiedelten Flächen Schondorfs.

Brenzliche Situationen entstehen häufig dadurch, dass Fahrradfahrer die Fahrbahnseiten wechseln und die Straße gefährlich queren.

5

Ortseinfahrt Süd: Kreisel an der Bergstraße

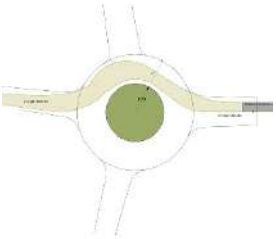
Die Hoffnung des Gemeinderats, der Bewohnerinnen und Bewohner Schondorf wird hoffentlich erfüllt, dass durch den Bau von Kreisverkehren die Fahrgeschwindigkeiten der Verkehrsteilnehmer deutlich verringert werden, um das Lebensgefühl in ihrem Luftkurort verbessert wird.

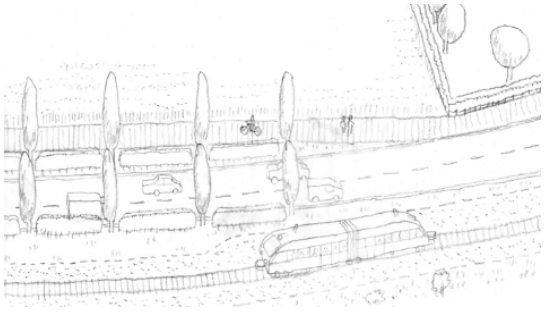
Der große Verkehrskreisel an der südlichen Ortseinfahrt wird sicher dazu wesentlich beitragen, die Geschwindigkeiten, gepaart mit Lärmemissionen und Schwebstoffen, deutlich zu mindern und die Einfahrt der raftfahrzeuge in den Ort verträglicher zu gestalten.

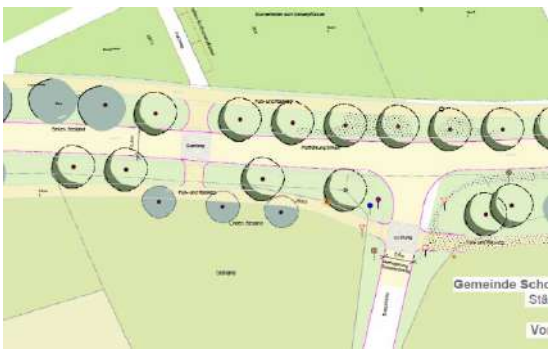
Während die Kreisverkehre im Ort meist überfahren werden (wegen zu enger Schleppkurven) müssen, hat der Kreisel an der Bergstraße eine gestaltete Verkehrsinsel.

5

Schleppkurve
Bergstraße







Tempotunnel

Die vom Gemeinderat geforderten beiden Tempotunnel sind in Erscheinungsbild, Farbigkeit und Blattstruktur unterschiedlich gestaltet.

Nördliche Ortseinfahrt Schondorf
Im Wechsel von Pyramideneichen und Hainbuchenhecken wird der Tempotunnel bepflanzt, um Kraftfahrer optisch auf die nahende Ortseinfahrt aufmerksam zu machen und die Drosselung der Fahrgeschwindigkeit zu erwirken.

Südliche Ortseinfahrt Schondorf
Großbäume, die bereits an der Straße im Süden gepflanzt sind, werden als offene Strukturelemente am weiten Straßenbogen nach Norden fortgesetzt. Sie sind unmittelbar an den Entwässerungsgraben gepflanzt und werden optisch den Straßenraum eingrenzen.

Zusätzlicher Flächenbedarf

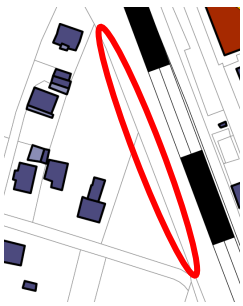
Ein wesentliches Ziel zur Aufwertung des öffentlichen Raums ist auch, die Sicherheit für Fußgänger und Fahrradfahrende im öffentlichen Raum erheblich zu erhöhen, die Leichtigkeit und Schnelligkeit des Straßenverkehrs auch für diesen Nutzerkreis weiter zu verbessern. Dazu sind möglichst alle Engstellen zu beseitigen und Gefahrenzonen zu entschärfen.

Verlängerung des Fuß- und Radwegs westlich der Gleisanlagen

Radwegachse westlich der Bahn

Angeregt wird, die weitgehend bereits vorhandenen Flächen westlich der Bahnanlagen für Fußgänger und Fahrradfahrende auszubauen.

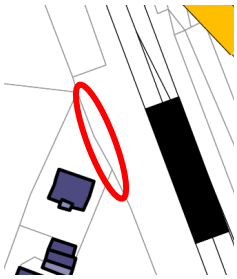
Dafür sind zwischen Fußgängerunterführung und Landsberger Straße Geländestreifen zu erwerben, um eine durchgehende Trasse ausweisen zu können.



Anwesen Renate Schlögl

Ringstraße 9, FlNr. 334

Ein Teilgrundstück des ehemaligen landwirtschaftlichen Anwesens, parallel zu den Gleisen wird erworben. Voraussichtlich ein Streifen von 3m bis zu 5 Metern Breite ist für die Verbindung mit der Landsberger Straße zu erwerben.



Anwesen Ralf Lück

Ringstraße 5b, FlNr. 340|4

Wegen der beengten Grundstücksverhältnisse auf dem Anwesen Lück (Grenzbebauung) kann der Fuß- und Radweg nicht auf privatem Grund fortgesetzt werden.

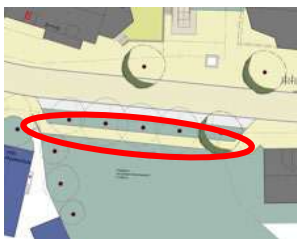
Der Weg ist nach Osten zu verschwenken und in die Böschung de Bahnanlagen zu verlegen, wobei Teile des angeflogenen Bewuchses gerodet werden müssen.

1+2

Mischfläche Ortskern

Shared Space

Ziel für den Ortskern ist, in der Mischzone, dem Shared Space, zukünftig von Hauskante zu Hauskante der Anwesen, privat oder öffentlich, die unbebauten Freiflächen neu zu ordnen und zum kollektiven Aufenthalt der Nutzer zur Verfügung gestellt. Diese Form der gemeinsamen Nutzung von Verkehrsflächen durch motorisierte und nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer ist bayernweit neu und wird auf ihre Funktionsfähigkeit in Schondorf erprobt.



1 Anwesen Portenhauser-Schneider

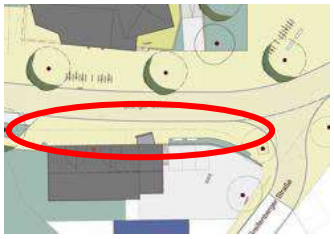
Greifenberger Str. 1, FlNr. 162

Um das begrenzte, nutzbare Flächenangebot für alle Verkehrsteilnehmer im Ortskern, motorisiert oder nicht motorisiert, ausgewogener neu zu ordnen, werden die beiden Fahrbahnen verschmälert und für Nichtmotorisierte werden die Fußwege sicherer und gefahrloser umgebaut.

Angedacht ist, östlich der Staatsstraße hinter Bäumen auf privatem Grund einen Fußweg auf einem Steg zu bauen.
Der Vorschlag hat zwar noch keine Planreife. Die Idee muss mit den Eigentümern weiter vertieft werden.

2 Anwesen Lemkamp

Uttinger Straße 1, Fl.Nr. 333/2



Der Eigentümer nimmt den Vorschlag zur Verbreiterung der Gehwege auch deshalb gerne an, um seinerseits einen Beitrag zur Verbesserung der prekären Verkehrssituation für Fußgänger und Radfahrer zu leisten.

Zudem decken sich die räumlichen Vorschläge mit seinen Überlegungen zu den laufenden An- und Umbaumaßnahmen an der Staatsstraße. Anhand von Planskizzen wird die Idee erläutert, östlich der Fahrbahnen die Freiflächen bis zur Hauskante zu befestigen.

Herr Dr. Lemkamp knüpft seine Zustimmung jedoch an zwei Bedingungen:

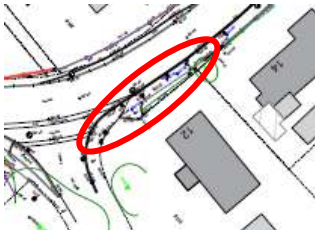
* Die Anzahl seiner Parkplätze im zukünftigen Mischgebiet müssen vollständig erhalten bleiben und der Praxis vertraglich zugesichert werden.
* Auf der privaten Fläche sollen drei Schatten spendende Solitärbäume (zB Rotbuche) als Sichtschutz zusammen mit Hecken (zB Eiben) gepflanzt werden.

3 + 4

Engstellen | Gefahrenzonen

sowie unmittelbar südlich der Einmündung der Schulstraße in die Uttinger Straße wurden Gefahrenzonen, aber auch Engstellen identifiziert, die dringend beseitigt werden sollten.

Angeregt wird, mit den Eigentümerinnen und Eigentümern privater Anwesen den Erwerb oder die dauerhafte Verpachtung schmaler Grundstücksstreifen östlich und westlich der Staatsstraße zu erreichen.



3 Anwesen Steinle

Uttinger Str.12, FlNr. 312|2

Die Eigentümer fordern, dass die Planung „Umgehungsstraße“ in Angriff genommen wird. Planungen sind sofort zu beginnen. Eine Einwilligung ist vorher kaum denkbar. Fahrradfahrer sollen über die „Gartenstraße“ geleitet werden

Die Tempo-30-Regel wird unterstützt, ohne jedoch die Umgehungsstraße aufzugeben.

Für die gefahrenlose Querung wäre ein Kreisverkehr an der Bergstraße sinnvoll.

Ein Fahrradweg westlich der Bahnlinie wäre eine Alternative für nicht motorisierte Bürger.

Der bestehende Gehweg um das Grundstück Uttinger Str. 12 kann bleiben.
Eine Überquerungshilfe (Ampel) für Fußgänger beim Anwesen Fam. Biniek/ Einfahrt in neuen Fahrradweg wird befürwortet.

Der shared space wird in Schondorf erst funktionieren, wenn das Verkehrsaufkommen auf der Staatsstraße deutlich reduziert ist.

Eine Vorampel Höhe Schreiner/Jünger würde bei geschlossener Schranke das Einfahren aus der Schulstraße deutlich erleichtern.

4 Anwesen Marr

Uttinger Straße, FlNr. 311|2

Die Engstelle beim Anwesen sollte durch Zurücksetzen der Hecke aufgehoben werden

Wie soll mit dem noch offenen Gespräch mit den Eigentümern weiter verfahren werden?

Anwesen Ostermaier

?