



OBERSTE BAUBEHÖRDE
IM BAYERISCHEN
STAATSMINISTERIUM DES INNERN



RAHMENPLANUNG HOHENLINDEN
„ORTSMITTE UND ORTSDURCHFART“

Auftraggeber	Gemeinde Hohenlinden, Landkreis Ebersberg, Regierungsbezirk Oberbayern
Zeitraum	Juli 2003 bis Juli 2005
Schwerpunkt/ Daten zum Projekt	<p>Aufwertung der Ortsmitte und verkehrliche Entlastung der Ortsdurchfahrt</p> <ul style="list-style-type: none">– Steuerung der Umstrukturierungstendenzen entlang der Ortsdurchfahrt– Lösung des Zielkonflikts: Verkehrsberuhigung – Erreichbarkeit Einzelhandel– Intensiver Beteiligungsprozess der Bürger, der Anlieger und der Interessenvertreter an der Planung
Planung	<p>Städtebau/Koordination/Moderation: Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München Grünplanung: Büro Ch. Reitsam, Freising Verkehrsplanung: Büro Lang und Burkhardt, München Einzelhandel: Popien und Partner, München</p>
Förderung	Zuschüsse des Landes für städtebauliche Planungen und Forschungen

Rahmenplanung „Ortsmitte und Ortsdurchfahrt“ – Gemeinde Hohenlinden

Planungsanlass und Ziele

Die Gemeinde Hohenlinden war lange Zeit durch den Verkehr auf den Straßen B 12, St 2086 und St 2331, die direkt durch das Ortszentrum von Hohenlinden führen, stark belastet.

Für die B 12 hat die Gemeinde selbst eine kommunale Entlastungsstraße als Ortsumgehung gebaut, deren Ausbaustandard eine spätere Umwidmung zur Bundesstraße ermöglicht und im Gegenzug die Umwidmung der jetzigen B 12 zur Gemeindestraße, soweit sie nicht von den Staatsstraßen St 2086 und St 2331 überlagert ist. Die kommunale Entlastungsstraße führte zu einer deutlichen Verkehrsreduzierung in der Ortsdurchfahrt mit Chancen zur Umgestaltung des Straßenraumes und der Ortsmitte.

Um diese Entwicklungspotentiale in einer Gesamtschau zu betrachten und in einem ersten Schritt Lösungen aufzuzeigen, bediente sich die Gemeinde des Planungsinstruments „Rahmenplanung“. Sie verfolgt damit folgende Ziele:

- Verstärkung der verkehrlichen Entlastung;
- Verbesserung der Verkehrssicherheit vor allem für die schwächeren Verkehrsteilnehmer;
- Aufwertung der Ortsmitte sowie generell des Straßenraumes;
- Stärkung des Versorgungs- und Dienstleistungsangebots;
- Steuerung von Umstrukturierungen.



Planungsaufgabe

Verkehr

Die Verkehrsbelastung soll reduziert werden durch stärkere Bindung des überörtlichen Verkehrs an die Entlastungsstraße von beiden Seiten der B 12, durch Lenkung des Durchgangsverkehrs von/nach Erding auf die Entlastungsstraße sowie durch Maßnahmen zur Verlangsamung des Verkehrs im Ort und weitere Dämpfung der Fahrgeschwindigkeiten vor allem an den Ortseingängen.

Bei allen planerischen Maßnahmen ist jedoch die gute Erreichbarkeit Hohenlindener Betriebe für den gewerblichen Verkehr zu gewährleisten. Außerdem soll der ruhende Verkehr in der Ortsmitte neu geordnet werden.

Die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer soll erhöht werden, u.a. durch die Verbesserung der Querungssituationen in der heutigen B 12 und den beiden Staatsstraßen; dies gilt besonders für die Wegeverbindungen zwischen den überwiegend südlich der Hauptstraße gelegenen Wohngebieten und den nördlich liegenden Einrichtungen wie Schule, Kindergärten und Rathaus. Dabei soll das Wegenetz dichter und erweitert werden.

Ortsbild, Ortsgefüge

Durch städtebauliche und freiraumplanerische Maßnahmen soll das Erscheinungsbild der innerörtlichen Hauptstraße, die durch ein ortstypisches Ensemble von Merkzeichen wie Kirchen, öffentlichen Räumen, Fassaden sowie eine Vielzahl von Geschäften und Gemeinbedarfseinrichtungen geprägt ist, verbessert werden. Damit einhergehend soll die Aufenthaltsqualität der Münchner Straße, der Hauptstraße und der Ortsmitte erhöht werden. Gelungene städtebauliche Situationen sollen erhalten werden. Etwas abseits gelegene öffentliche Einrichtungen wie das Rathaus sollen mehr in das Ortszentrum einbezogen werden.

Versorgung

Ein Fachgutachten empfiehlt, die städtebaulichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen für mehr Aufenthaltsqualität etc. zu verbessern und ergänzende Betriebe neu anzusiedeln, um so das Waren- und Dienstleistungsangebot auszuweiten und den „Einkaufsort“ Hohenlinden zu stärken. Insbesondere soll die Konzentration der Geschäfte und Dienstleistungsbetriebe in der Ortsmitte beibehalten und gefördert werden.

Umstrukturierungen

Durch den Strukturwandel in der Landwirtschaft und jetzt auch in Folge der verkehrlichen Entlastung kommt es zu Umstrukturierungen im Bestand. Dies soll als zusätzliche Chance für die Aufwertung der Ortsmitte genutzt werden.

Vorgehensweise: intensiver Beteiligungsprozess

Die Planung erfolgte mit intensiver Beteiligung der Anlieger, Bürger und Interessenvertreter. Die Gemeinde mobilisierte die lokalen Kräfte, die zur Verbesserung der Entwicklung der Gemeinde beitragen können. Gemeindevertreter, Bürger und Planer/Experten erarbeiteten gemeinsam die planungsrelevanten Inhalte.

Für eine zielgerichtete und erfolgreiche Vorgehensweise wurden folgende Arbeits- und Beteiligungsforen gewählt:

Arbeitskreis

Hauptarbeitsorgan war ein Arbeitskreis bestehend aus Vertretern der Verwaltung, des Gemeinderats, der Runden Tische (Interessenvertreter) und den Fachplanern. Die Arbeitskreismitglieder

arbeiteten gemeinsam die Planungsinhalte und formulierten diese als Empfehlung für den Gemeinderat.

Planer/Experten

Die fachliche Beratung und Bearbeitung erfolgte interdisziplinär durch einen Stadtplaner, einen Verkehrsplaner, eine Landschaftsplanerin und einen Einzelhandelsgutachter.

Gemeinderat

Der Gemeinderat wurde durch den Arbeitskreis regelmäßig informiert und brachte seinerseits Anregungen in die Planung ein. Jeder Arbeitsschritt wurde durch Beschluss des Gemeinderats abgeschlossen.

Runde Tische

Im Rahmen von Runden Tischen konnten sich Interessensvertreter des örtlichen Einzelhandels und Gewerbes, der Landwirtschaft, der Vereine und öffentlicher Einrichtungen sowie die Anlieger bzw. Bewohner beteiligen. Die Teilnehmer der Runden Tische erarbeiteten im Rahmen der Bestandsaufnahme die Stärken und Schwächen ihrer Gemeinde. Im Verlauf des Planungsprozesses wurden die Zielvorstellungen und Lösungsansätze im Rahmen der Runden Tische besprochen und durch Anregungen ergänzt und modifiziert. Gewählte Vertreter der Runden Tische arbeiteten als Mitglieder des Arbeitskreises kontinuierlich mit und sorgten für zusätzliche Information der Bürger.

Bürger

Für die breitere Information der Bürger fanden mehrere Informations- und Diskussionsveranstaltungen statt, außerdem wurde kontinuierlich im Ortsnachrichtenblatt und in der örtlichen Presse berichtet.

Die Veranstaltungen - vom Runden Tisch bis hin zu Sonderveranstaltungen des Gemeinderats - hatten meist Workshopcharakter. Der gesamte Planungsprozess wurde durch eine fachkompetente Moderatorin strukturiert, moderiert und begleitet.



Moderierte Veranstaltungen

Arbeitsschritte und Planungszeitraum

Die Arbeitsschritte waren

- Schritt 1: Bestandsaufnahme und Bewertung
- Schritt 2: Zielvorstellungen/Zielkonzept
- Schritt 3: Intensiver Beteiligungsprozess
- Schritt 4: Entwicklungskonzept und Lösungsansätze
- Schritt 5: Erarbeitung des Rahmenplans mit Text

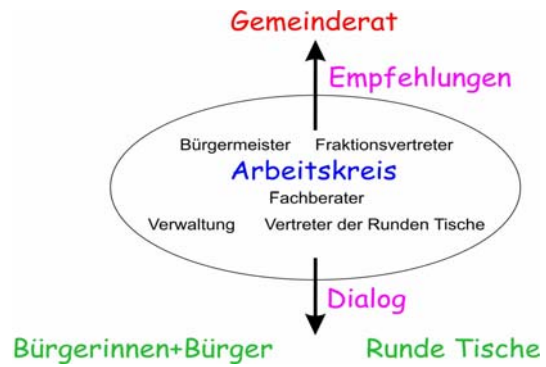
Zwischen dem 1. und dem 2. Schritt unternahmen Gemeinderäte und Arbeitskreismitglieder zur Förderung der Meinungsbildung eine Exkursion zu Gemeinden, die vergleichbare Zielvorstellungen bereits realisiert haben.

Schon bei der Bestandsaufnahme war die Mitwirkung der Interessenvertreter und Anlieger wichtig. In der Phase zwischen dem Zielkonzept (Schritt 2) und der Erarbeitung der Lösungsansätze (Schritt 4) erfolgte zusätzlich eine intensive Zusammenarbeit mit den Bürgern.

In den für die Planung besonders bedeutsamen Phasen/Schritten 2, 4 und 5 (Ziele, Lösungsansätze und eigentlicher Rahmenplan) gab es Abstimmungsgespräche mit dem Straßenbauamt München und der Regierung von Oberbayern, in denen die Handlungsspielräume für die Planung abgesteckt wurden.

Für Maßnahmen von Anliegern, die vor dem Vorliegen der gemeindlichen Planungen (Rahmenplan und Ausführungsplanung) auf ihren privaten Flächen im Straßenraum Änderungen vornehmen wollen, wurden allgemein gültige Empfehlungen für die Gestaltung beschlossen. Außerdem bietet die Gemeinde im Einzelfall fachliche Beratung an. Es soll so erreicht werden, dass sich bauliche Maßnahmen funktionell und gestalterisch in die gemeindlichen Planungsvorstellungen einfügen.

Der Planungszeitraum erstreckte sich insgesamt über 2 Jahre, was sich vor allem durch die Vielzahl von Arbeitskreissitzungen und Beteiligungsveranstaltungen ergab.



Umsetzung

Nach dem Bau der Entlastungsstraße hat die Gemeinde mit der Rahmenplanung die Grundlagen zur Aufwertung der Ortsdurchfahrt und Ortsmitte erarbeitet, die es nun schrittweise zu realisieren gilt.

Die Gemeinde Hohenlinden erfüllt ihre Planungsaufgabe durch zeitlich und inhaltlich aufeinander abgestimmte Planungsinstrumente.

Die relevanten Inhalte werden in den Flächennutzungsplan, der derzeit aufgestellt wird, übernommen. Für Teilbereiche des Umgriffs werden Bebauungspläne bzw. Vorhaben- und Erschließungspläne aufgestellt.

Die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen erfolgt je nach Prioritätensetzung durch verschiedene Ausbauplanungen bzw. für den Bereich der Ortsmitte zunächst durch ein Plangutachten oder einen Planungsworkshop.

Förderung

Die Gemeinde erhält für die „Rahmenplanung Ortsmitte und Ortsdurchfahrt“ Zuschüsse des Landes für städtebauliche Planungen und Forschungen. Gefördert wird diese Rahmenplanung als modellhaftes Planungsvorhaben aufgrund der intensiven Beteiligung der Anlieger, Interessenvertreter und Bürger.

Zeit- und Ablaufplan	2003						2004					
	Jul.	Aug.	Sep.	Okt.	Nov.	Dez.	Jan.	Feb.	Mär.	Apr.	Mai	Jun.
Phase 1 – Bestandsaufnahme	[Schattiert]						[Schattiert]					
Phase 2 - Zielvorstellungen	[Schattiert]						[Schattiert]					
	2004						2005					
	Jul.	Aug.	Sep.	Okt.	Nov.	Dez.	Jan.	Feb.	Mär.	Apr.	Mai	Juni
Phase 2 - Zielvorstellungen	[Schattiert]						[Schattiert]					
Phase 3 - Beteiligungsprozess	[Schattiert]						[Schattiert]					
Phase 4 - Entwicklungskonzept	[Schattiert]						[Schattiert]					
Phase 5 - Rahmenplan	[Schattiert]						[Schattiert]					

Planung

Als Prämisse für die Planung ist besonders anzuführen, dass die Staatsstraße 2086 (Dorfen – Ebersberg) dauerhaft und die Staatsstraße 2331 (Moosburg – Erding – Hohenlinden) langfristig – bis zu einer (angedachten) Verschwenkung der Straße von Norden kommend zum Kreisel West - auf der heutigen Trasse bleibt (siehe Plan „Zielkonzept Verkehr mit Maßnahmen“). Der Verbleib der Staatsstraßen bringt gewisse Einschränkungen vor allem bei der Neuordnung des Straßennetzes und der Umgestaltung von Knotenpunkten mit sich.



Im Folgenden werden die vorgeschlagenen Planungsmaßnahmen beschrieben.

Anbindungsknoten der Entlastungsstraße an die B 12

An den beiden Enden der Entlastungsstraße werden die „Weichen“ für die größtmögliche Entlastung der Ortsdurchfahrt gestellt.

Der Kreisel Ost wird aufgegeben und die (zukünftige) Bundesstraße in Form einer abknickenden Vorfahrt mit untergeordneter Anbindung der Hauptstraße neu geführt;

Für eine Verbesserung des Verkehrs auf der (zukünftigen) Bundesstraße sind am Kreisel West die Bedingungen noch zu prüfen; dabei ist der übrige Verkehr in/aus Richtung Ort, Gewerbegebiet/geplante Tankstelle sowie Forstern zu berücksichtigen.

Ortseingangssituationen

Großzügige, d.h. möglichst breite, grüne Querungsiseln und – wo möglich – an die Straße herantretende Bebauung definieren die Ortseingänge. Die Querungshilfe am östlichen Ortseingang (beim Gasthaus Steutzger) knüpft an eine Wegeverbindung zum Gewerbegebiet und in Richtung Birkach an; die Querungsisel am Ortseingang Erdinger Straße verbessert die Anbindung der Wohngebiete an das Sportgelände und stellt den Anschluss zur Grünverbindung Kapuzinergraben her.

Straßenquerschnitte, Gebäudevorzonen

Die Fahrbahnbreite der heutigen B 12 wird von meist 8,5 m auf 7,0 m reduziert; hierbei wird die Fahrbahn in der Regel auf der Straßenseite zurückgenommen, die das größere Defizit bei der Gehwegbreite aufweist. In der Hauptstraße zwischen der Münchner und der Isener Straße wird die Fahrbahn auf der Südseite, zwischen der Isener Straße und dem Gasthaus Steutzger (östl. Ortseingang) auf der Nordseite verschmälert. Die Fahrbahn der Isener Straße (St 2086) wird auf 7,0 m verbreitert, außerdem erhält die Straße erstmals beidseitig Gehwege von ca. 1,5 m Breite.

Die Gehwege entlang der Hauptstraße und der Münchner Straße werden auf mindestens 2,0 m verbreitert. Bei ausreichendem Platz werden kombinierte Rad-/Gehwege angelegt. Leider ist dies nur beschränkt möglich, da die erforderliche Mindestbreite von 2,5 m meist nicht zur Verfügung steht. Hilfsweise werden die Gehwege mit dem Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ beschildert. Die Gehwege bzw. kombinierten Fuß- und Radwege erhalten innerörtlich Hochborde.

Möglichst einheitliche Beläge und Möblierungen sollen die öffentlichen und privaten Gebäudevorzonen räumlich zusammenfassen. Auf die Bedeutung der Schaufenstergestaltung und eines noch zu erstellenden Beleuchtungskonzepts für die „Atmosphäre“ bei Nacht wird hingewiesen.

Für private Maßnahmen vor dem Straßenumbau wurden Empfehlungen zu Belägen (heller wassergestrahler Betonpflasterstein) und Anschlüssen zum öffentlichen Gehweg erarbeitet: u.a. keine Stufen und Schwellen, keine Schräg- und Senkrechtparkplätze.

Kreuzungsbereiche, Einmündungen

Fehlende Raumkanten von Kreuzungsbereichen werden durch neue Gebäude bzw. Baumpflanzungen hergestellt. Überdimensionale Fahrbahnaufweitungen („Asphaltseen“) werden zurückgebaut.

Die Kreuzung Erdinger Straße, Münchner Straße, Hauptstraße wird rückgebaut und die Baulücke auf der Südseite der Kreuzung wird durch einen Baumplatz (Parkplatz) räumlich geschlossen. Der Gehweg auf der Nordseite der Hauptstraße wird in die Fahrbahn hinein ausgebuchtet; ein zu pflanzender Einzelbaum an dieser Stelle gliedert den Straßenraum. Die Münchner Straße wird nach ihrer Umwidmung zur Gemeindestraße wartepflichtig.

Die Einmündung der Isener Straße in die Hauptstraße wird im Zuge der Neuerrichtung des Wohn- und Geschäftshauses mit Lebensmittelmarkt (REWE) und des dadurch ermöglichten Ausbaus der Isener Straße zwischen Hauptstraße und Brückenweg neu gestaltet. Wichtig ist an dieser Stelle die räumliche Fassung der beiden Straßen im Einmündungsbereich. Dies gilt auch für den Fall, dass das Lagerhaus Eicher auf der Westseite der Isener Straße einmal abgerissen wird. Auf dem Parkplatz des neuen Lebensmittelmarktes werden in den Strassenraum hinein wirkende Einzelbäume gepflanzt. Nach Umwidmung der Hauptstraße zur Gemeindestraße wird für die Staatsstraße 2086 eine abknickende Vorfahrt eingerichtet.



Kreuzung räumlich verengen

Die Einmündung der Oberlehrer-Stoekli-Straße in die Münchner Straße kann durch kleinere Kurvenradien und Rasenstreifen entlang den Privatgärten verengt werden; im Bereich der Einmündung Ebersberger Straße ist die Gestaltung eines kleinen Platzes mit Gebäude und Einzelbaum möglich.

Sichtbehinderungen und Gefahrenzonen an Grundstückszu- bzw.-ausfahrten werden vermindert (z.B. Vorzone der Apotheke).

Plätze

Vorhandene Plätze werden aufgewertet; außerdem werden neue Plätze vorgeschlagen.

Der Rathausplatz soll um das sog. Behrsing-Grundstück erweitert und für Markt/kleine Veranstaltungen/sonstige Nutzungen und Parkmöglichkeiten genutzt werden. Bestehende Baumreihen können die Verbindung bis zur Hauptstraße herstellen. Ob der unterirdisch verlaufende Kapuzinergraben frei gelegt werden kann, ist zu prüfen. Die Grünverbindung des Brückenwegs wird entlang des Parkplatzes fortgesetzt.

Bezüglich des Kirchplatzes und der Erneuerung der Friedhofsmauer ist eine Abstimmung mit der Pfarrgemeinde erforderlich. Das Vorfeld des Friedhofes und des Kriegerdenkmals kann durch Pflasterbeläge gestaltet werden. Eine Absperrung (z.B. durch Poller) auf der Nordwestseite des Parkplatzes am westlichen Friedhofseingang soll verhindern, dass Autos in die Pfarrer-Andrä-Straße ausfahren.

Die Gestaltung des Kirchvorfeldes sollte den Straßenraum mit den gegenüber liegenden Fassaden durch einen „besonderen Belag“ (kein Pflaster, ggf. Asphaltaufhellung der Fahrbahn) miteinbeziehen, um so einen Platz entstehen zu lassen. Der Kircheneingang kann durch Bäume betont werden. Die den Platz zerschneidende Baumreihe entlang der Straße sollte beseitigt werden.

Der Platz vor der Kirche „Maria-Heimsuchung“ wird durch einen gegenüberliegenden neuen Platz in den Straßenraum mit ergänzender Bebauung gefasst und erweitert.

Zur Umgestaltung der Ortsmitte wird ein Plangutachten bzw. ein Planungsworkshop vorgeschlagen (Umgriff s. Rahmenplan).



Rathausplatz mit zukünftiger Marktnutzung auf Behrsing-Grundstück erweitern

Grünstrukturen im Straßenraum

Besondere Situationen werden punktuell durch große Einzelbäume und Baumgruppen (z.B. Linden) betont. Auf Baumreihen oder Alleen wird in der Hauptstraße verzichtet; sie charakterisieren die außerörtlichen Straßenabschnitte.

In den Vorzonen der Hauptstraße sollen Bodendecker und gärtnerisch angelegte Beete entfernt und durch begehbare Baumscheiben und Beläge ersetzt werden.

Die Straßen begleitenden Grünstreifen entlang der Münchner Straße und der östlichen Hauptstraße werden zugunsten der Fuß- und Radwegesituation verschmälert und als betretbare Rasenflächen ausgebildet; „Trenngrün“ wie Hecken werden entfernt.

Die lückige Baumreihe im Grünstreifen an der Außenkurve der Münchner Straße zwischen Kreisel West und der Flurstraße wird durch Neupflanzungen ergänzt.



Plätze und Straßenabschnitte gestalten

Bauliche Entwicklung

Bei Umwidmung der Bundesstraße zur Gemeindestraße entfällt die 20 Meter breite Bauverbotszone im westlichen Ortseingangsbereich, d.h. es kann hier Baurecht geschaffen werden.

Die Wohnbebauung der zukünftigen Ortserweiterung nördlich der Lagerhausstraße soll an die Münchner Straße heranrücken und mit Fassaden und Vorzonen den Straßenraum fassen. Dies trifft ebenso zu bei der bestehenden Reihenhausbauung mit 20 m tiefen Vorgärten an der Münchner Straße, wo eine der Straße zugewandte Bebauung möglich ist (z.B. kleine Büros, Praxen, Ateliers, Wohnungen).

Die Baulücke zwischen den Gebäuden Hauptstraße 9¼ und 9½ sollte geschlossen werden.

Versorgung

Die Konzentration der Geschäfte und Dienstleistungsbetriebe in der Ortsmitte wird beibehalten und gefördert. Eine Ansiedlung von zentrenrelevantem Einzelhandel im Gewerbegebiet wird von der Gemeinde abgelehnt. Ein bestehender Lebensmittelmarkt, der sich vergrößern will, wird an neuem Standort – an der Einmündung der Isener Straße in die Hauptstraße – in der Ortsmitte gehalten und trägt so zu ihrer Attraktivität als Geschäfts- und Dienstleistungsstandort bei.

Parkplätze

Das Parken auf der Fahrbahn der Hauptstraße und der Münchner Straße ist weiterhin grundsätzlich möglich.

Die Neuordnung und Neuanlage von Parkplätzen wird auch im Kontext räumlicher Verbesserungen vorgenommen. Dies gilt besonders für den geplanten Parkplatz südlich der Einmündung der Erdinger Straße in die Münchner Straße (ges. 16 ST) und für die Parkplätze bei Kirche und Rathaus.

Die Parkplätze bei Kirche und Rathaus sollen auch anderen Nutzungen dienen (Mehrzweck). Im Zuge der Umgestaltung und Erweiterung des Rathausplatzes (einschließlich Behrsing-Grundstück) werden die Parkplätze in diesem Bereich neu geordnet und das Angebot vergrößert (ges. 42 ST). Ebenso werden die Parkplätze vor der Kirche (ges. 30 ST) und dem HL-Markt neu geordnet und die Zufahrten neu definiert; außerdem wird dieser Parkplatz durch einen weiteren Einzelbaum aufgewertet.

Die Geschäftsvorzone zwischen Sparmarkt und Schlecker im Einmündungsbereich des Kanzleiwegs werden zu einem kleinen (Park)Platz mit Bäumen umgestaltet (ges. 10 ST).

Große Parkplätze sollen durch Hecken bzw. Sitzmüerchen räumlich gefasst und durch Bäume gegliedert und beschattet werden. Senkrecht- oder Schrägparkplätze sollen nicht einzeln über den Gehweg angefahren werden.

Bushaltestellen, optionaler Buswendeplatz

Bushalt soll aus Gründen der Sicherheit für die Fahrgäste auf der Fahrbahn stattfinden. Hiervon ausgenommen ist die Haltestelle bei der Apotheke, wo die Busse teilweise längere Wartezeiten haben. Zur Erhöhung der Erreichbarkeit und Sicherheit für die Fahrgäste liegen die Haltestellen möglichst in der Nähe von Querungshilfen.

Zur Ermöglichung einer Verlängerung der Linie 469 bis zum Brückenweg wird eine Fläche für die Errichtung einer Wendeschleife nordwestlich des Anwesens der Fa. Riepl frei gehalten.

Wegenetz

Wegeverbindungen in angrenzende Wohngebiete und zu öffentlichen Einrichtungen werden neu geschaffen oder wieder hergestellt. Zwischen östlichem Ortseingang beim Gasthaus Steutzger und nördlichem Ortseingang an der Erdinger Straße wird eine durchgängige Fuß- und Radwegführung parallel zur Hauptstraße konzipiert (teilweise in Gestalt des Brückenwegs vorhanden).

Entlang dem Anwesen Hauptstraße 4 kann eine Fußwegeverbindung von der Hauptstraße zur Lindenstraße und den anschließenden Wohngebieten geschaffen werden. Vom Fußgängerüberweg an der Pfarrer-Andrä-Straße wird eine Verbindung zum Kanzleiweg angeboten.

Der Fußweg vom Lagerhaus Eicher (westlich der Einmündung der Isener Straße in die Hauptstraße) zum Brückenweg soll bei einer Überplanung des Grundstücks berücksichtigt werden.



Bei Neubebauung des Eicher-Geländes öffentliche Wegeverbindung vom Brückenweg zur Hauptstraße vorsehen

Fuß- und Radwege

Kombinierte Fuß- und Radwege gegen die Fahrtrichtung des Kfz-Verkehrs gibt es nur im Außenbereich. Im Innenbereich ist ein kombinierter Fuß- und Radweg von Osten kommend bis zur Isener Straße auf der Nordseite der Hauptstraße vorgesehen (zu Lasten teils der Fahrbahn, teils des Grünstreifens); die Gegenrichtung verläuft für Radfahrer auf der Fahrbahn; weiterhin sind kombinierte Fuß- und Radwege auf der Nordseite der Münchner Straße von der Erdinger Straße (Nordseite) bis zu dem bestehenden Fuß- und Radweg südwestlich der Flurstraße und auf der Südseite von dem geplanten Parkplatz bis zur Lagerhausstraße, an der ein neues Baugebiet geplant ist, beabsichtigt.

Die Mitbenutzung der innerörtlichen Gehwege für unsichere/ langsamere Radfahrer wird mit dem Schild „Radfahrer frei“ freigestellt.

Die Einmündung des Fußweges von der Kreuzstraße in den Fuß- und Radweg auf der Südseite der Münchner Straße wird z.B. durch versetzte Bügel oder durch Verschwenkung des Fuß- und Radweges gesichert.

Schulwegsicherung und Querungshilfen

Neue Querungshilfen sind in den Hauptverkehrsstraßen vorgesehen. Besonderes Augenmerk wird hierbei auf die Schulwegsicherheit gelegt.

Die Querungsiseln in der Münchner Straße unmittelbar westlich der Flurstraße sowie in der Hauptstraße in Höhe der Kirche Mariä-Heimsuchung und in Höhe Brückenweg dienen vorrangig der Erhöhung der Querungssicherheit, während die Querungsiseln an den Ortseingängen (Münchner Straße westlich der Lagerhausstraße, an der Erdinger Straße und an der Hauptstraße beim Gasthof Steutzger) auch der Geschwindigkeitsdämpfung dienen.



Schulwegsicherung durch Gehwegausbau (Pfarrer-Andrä-Straße)

Die am stärksten frequentierte Querung bei der Einmündung der Pfarrer-Andrä-Straße in die Hauptstraße wird neu signalisiert mit eigenständigen (gleichzeitigen) Phasen für Fußgänger auf allen Querungsbeziehungen; ausfahrende Busse erhalten wegen zu engem Kurvenradius beim Rechtsabbiegen in die Hauptstraße eigene Grünphase. Zwischen dem neuen REWE-Markt und den Geschäften auf der Südseite der Hauptstraße wird eine Fußgängerbedarfsampel vorgeschlagen; sollte es zu verkehrstechnischen Problemen kommen, ist auch ein Zebrastreifen möglich. Weiterhin ist optional eine Querungshilfe in der Hauptstraße ca. 30 m südwestlich der Einmündung der Münchner Straße in die zukünftige Staatsstraße Erdinger Straße/ Hauptstraße in Form eines Zebrastreifens oder einer Fußgänger-Bedarfsampel vorgesehen.

An der Isener Straße in Höhe Brückenweg ist eine Insel aus Platzgründen nicht möglich, hier kann die Querung z.B. durch Schülerlotsen, mit entsprechender Beschilderung und Fahrbahnmarkierung gesichert werden.

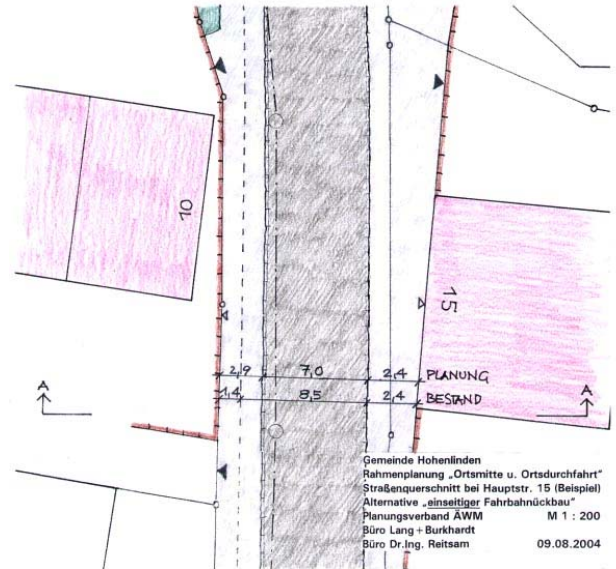
An der Bushaltestelle Alfons-Werndl-Straße soll die vorgeschlagene Querunginsel auch der Verbindung der Wohngebiete südlich der Hauptstraße mit dem Wendlandhaus dienen.



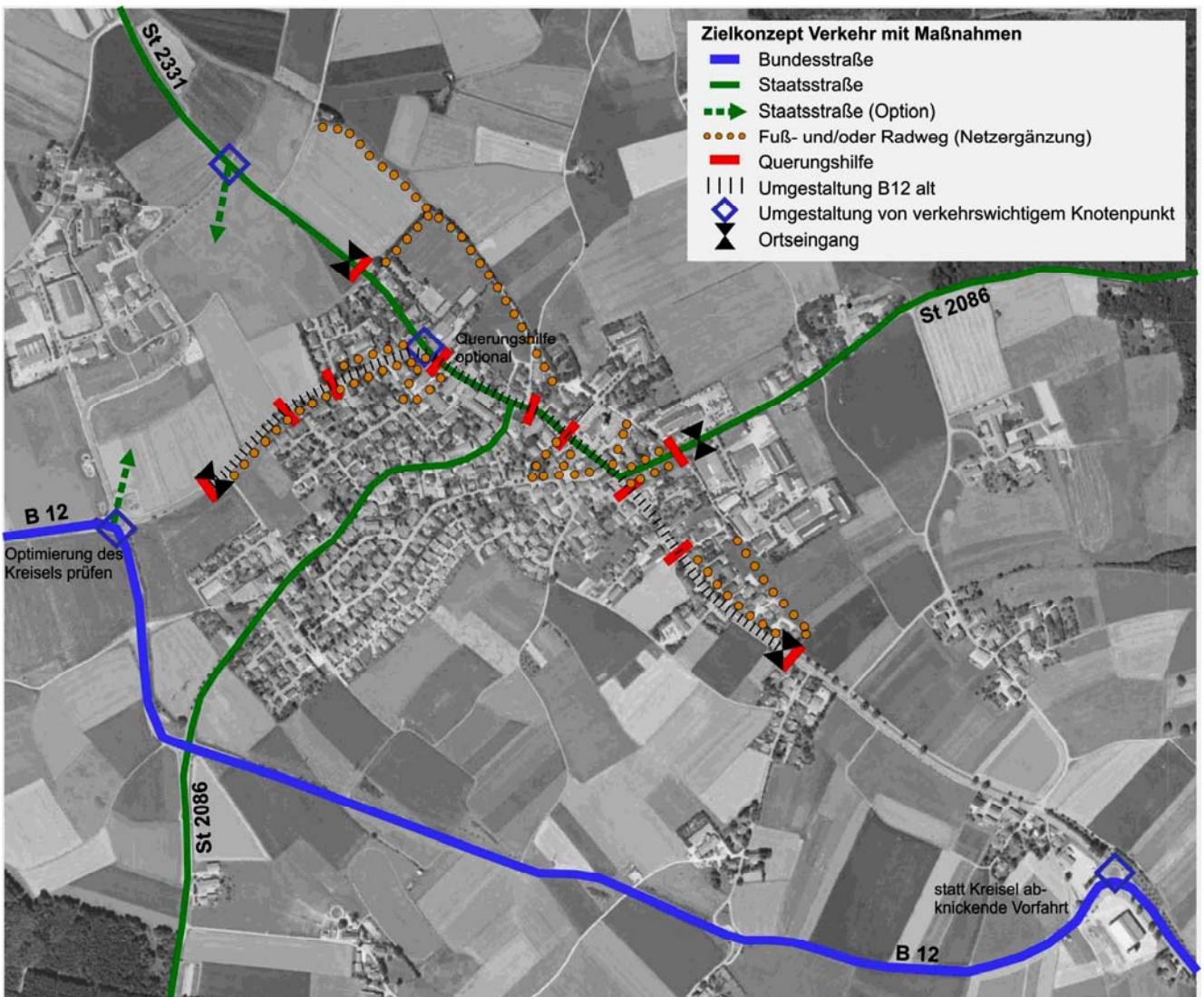
Querungshilfen schaffen, Bussituation verbessern

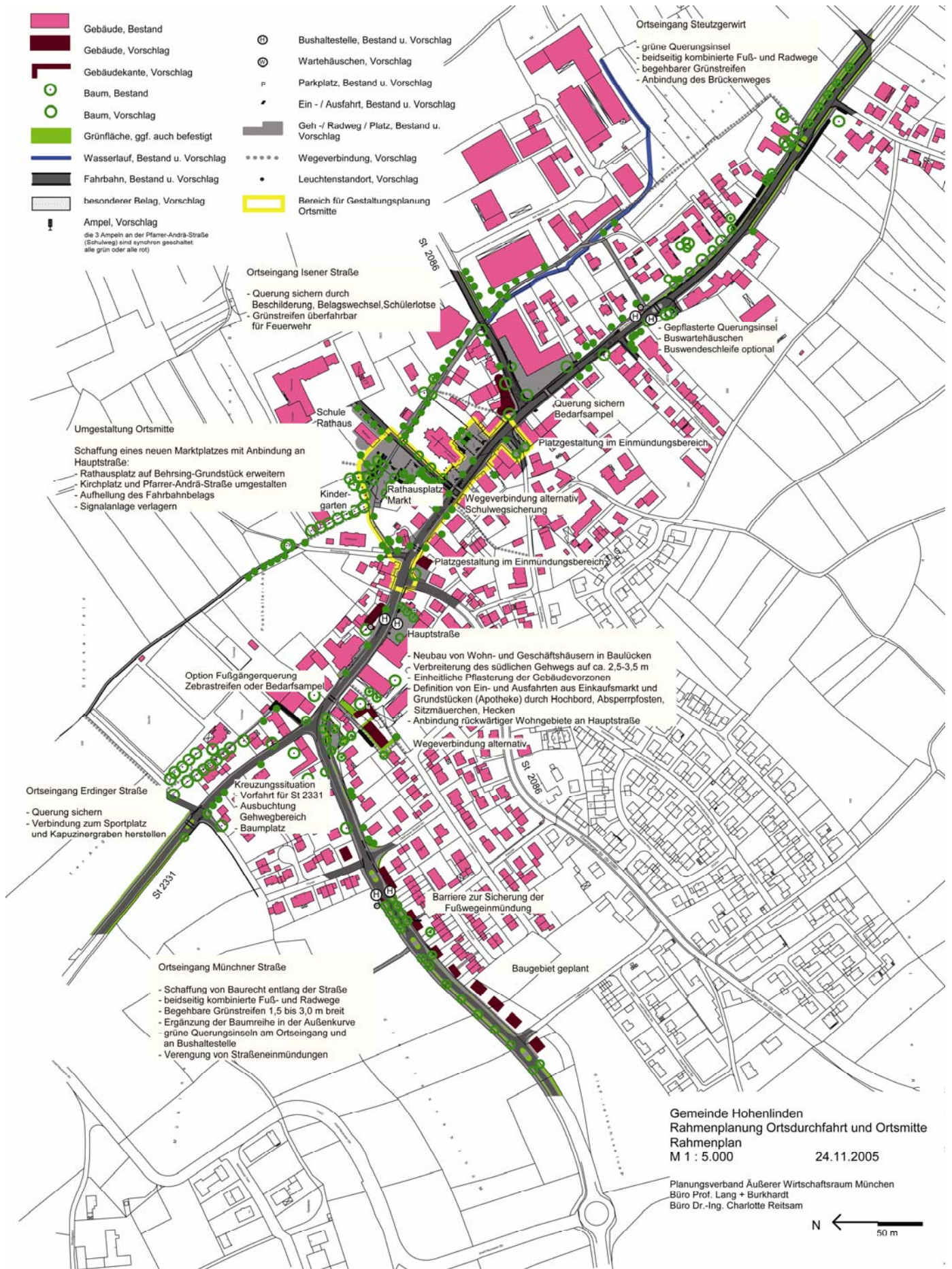
Orientierung und Auffindbarkeit

Für das Auffinden von Einrichtungen, Parkplätzen etc. ist eine Beschilderung erforderlich, die sich gut erkennbar, jedoch zurückhaltend in das Straßen- und Ortsbild einfügt.



Heutiger/künftiger Straßenquerschnitt





- Gebäude, Bestand
- Gebäude, Vorschlag
- Gebäudekante, Vorschlag
- Baum, Bestand
- Baum, Vorschlag
- Grünfläche, ggf. auch befestigt
- Wasserlauf, Bestand u. Vorschlag
- Fahrbahn, Bestand u. Vorschlag
- besonderer Belag, Vorschlag
- Ampel, Vorschlag
die 3 Ampeln an der Pfarrer-André-Straße (Schulweg) sind synchron geschaltet, alle grün oder alle rot

- Bushaltestelle, Bestand u. Vorschlag
- Wartehäuschen, Vorschlag
- Parkplatz, Bestand u. Vorschlag
- Ein- / Ausfahrt, Bestand u. Vorschlag
- Geh- / Radweg / Platz, Bestand u. Vorschlag
- Wegeverbindung, Vorschlag
- Leuchtenstandort, Vorschlag
- Bereich für Gestaltungsplanung Ortsmitte

Ortseingang Isener Straße

- Querung sichern durch Beschilderung, Belagswechsel, Schülerlotse
- Grünstreifen überfahrbar für Feuerwehr

Ortseingang Steutzgerwirt

- grüne Querungsinsel
- beidseitig kombinierte Fuß- und Radwege
- begehbare Grünstreifen
- Anbindung des Brückenweges

Umgestaltung Ortsmitte

- Schaffung eines neuen Marktplatzes mit Anbindung an Hauptstraße:
- Rathausplatz auf Behrsing-Grundstück erweitern
 - Kirchplatz und Pfarrer-André-Straße umgestalten
 - Aufhellung des Fahrbahnbelags
 - Signalanlage verlagern

Option Fußgängerquerung

- Zebrastreifen oder Bedarfsampel

Ortseingang Erdinger Straße

- Querung sichern
- Verbindung zum Sportplatz und Kapuzinergraben herstellen

Kreuzungssituation

- Vorfahrt für St 2331
- Ausbuchtung
- Gehwegbereich
- Baumplatz

Ortseingang Münchner Straße

- Schaffung von Baurecht entlang der Straße
- beidseitig kombinierte Fuß- und Radwege
- Begehbare Grünstreifen 1,5 bis 3,0 m breit
- Ergänzung der Baumreihe in der Außenkurve
- grüne Querungsinsel am Ortseingang und an Bushaltestelle
- Verengung von Straßeneinmündungen

Baugebiet geplant

Gemeinde Hohenlinden
 Rahmenplanung Ortsdurchfahrt und Ortsmitte
 Rahmenplan
 M 1 : 5.000
 24.11.2005

Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München
 Büro Prof. Lang + Burkhardt
 Büro Dr.-Ing. Charlotte Reitsam



