



## Verkehrliche Beratung begleitend zum ISEK:

### 1. Grundlagenermittlung und Bestandsanalyse

- Sichtung vorhandener Unterlagen und Planungen (Statistiken, Verkehrsuntersuchungen, Dokumentation des Planungsprozesses zum ISEK, etc.);
- Ortsbesichtigung mit fotografischer Bestandsaufnahme
- Verkehrsbeobachtungen und Analyse der bestehenden Verkehrsabläufe und Verkehrsflüsse
- Verkehrsbeobachtungen zur Analyse des Fuß- und Radverkehrs
- Aufzeigen von Gefahren- und Konfliktpunkten
- Bewertung der bestehenden verkehrlichen Struktur
- Ableitung des Handlungsbedarfs.



## Verkehrliche Beratung begleitend zum ISEK:

### 2. Konzeptentwicklung

#### 2.1 Straßenfunktionskonzept und Ableitung von Gestaltungsgrundsätzen

- Darstellung der Netzhierarchie
- Ansprüche an den Straßenraum; Aussagen der Regelwerke
- Zielvorstellungen in Abstimmung mit dem ISEK-Team und der Marktgemeinde;
- Grundsätzliche Überlegungen im Hinblick auf die Anwendung von Trenn- und Mischprinzip;
- Ableitung von Gestaltungsgrundsätzen (beispielhaft);
- verkehrsrechtliche Rahmenbedingungen und Möglichkeiten;
- Schlussfolgerungen für die weitere Planung.
-



## Verkehrliche Beratung begleitend zum ISEK:

### 2. Konzeptentwicklung

#### 2.2 Verkehrliche Einbindung der Stadtmitte in das Gesamtkonzept

- Anbindung nach außen;
- innere Erschließung;
- Vorschläge, insbesondere zur Verkehrsberuhigung und Ortsdurchfahrtgestaltung;
- Hinweise zur Verkehrsanbindung größerer städtebaulicher Maßnahmen mit Auswirkungen auf die Stadtmitte;
- Verkehrliche Handlungsempfehlungen zur Straßenraum- und Knotenpunktgestaltung und ggf. Hinweise zu weiterführenden Maßnahmen im Straßen- und Wegenetz;
- Hinweise zum ruhenden Verkehr und zur Führung des Fuß- und Radverkehrs;
- Berücksichtigung alternativer Mobilitätsformen.



## Verkehrliche Beratung begleitend zum ISEK:

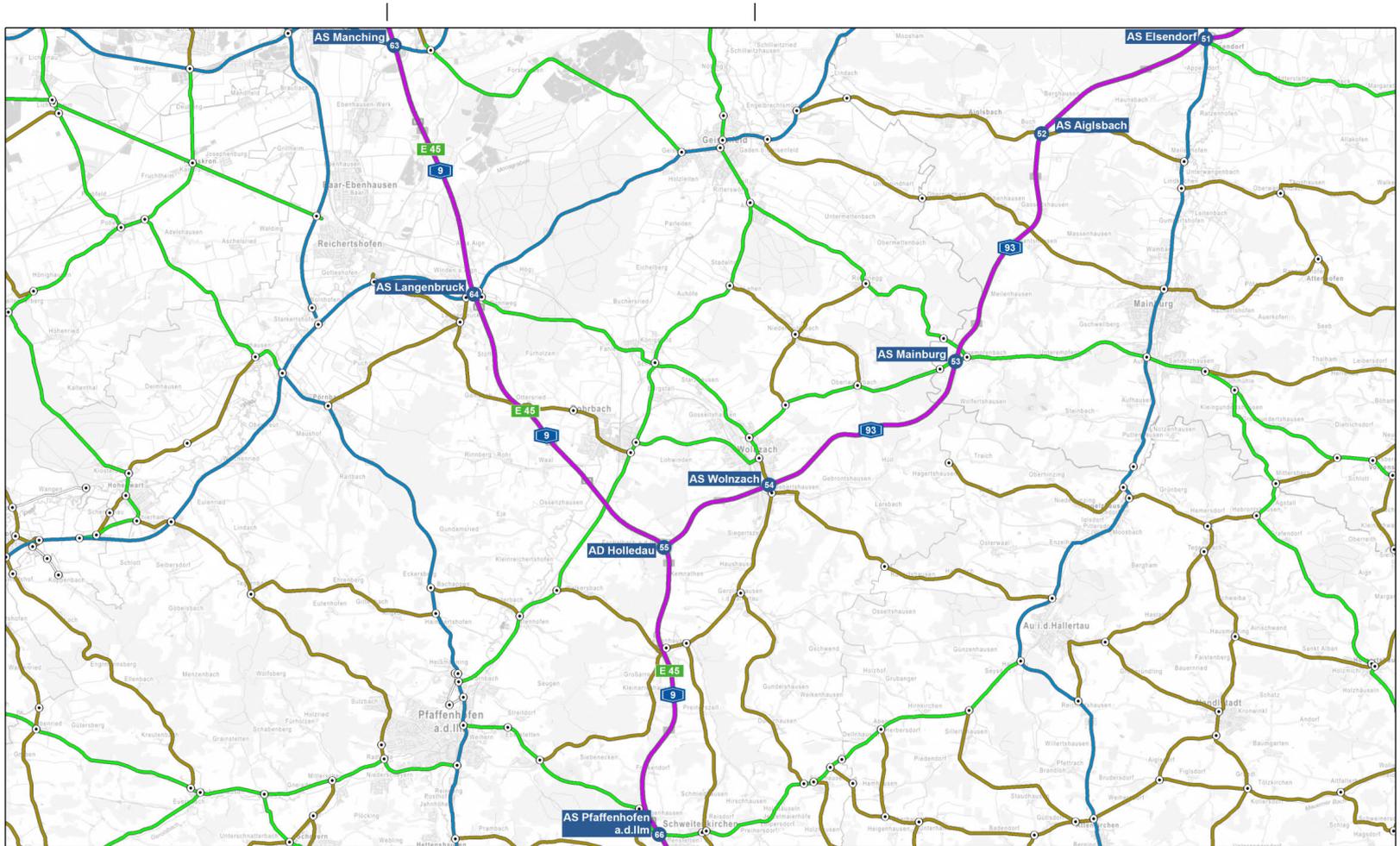
### 2. Konzeptentwicklung

#### 2.3 Verkehrliche Beratung zur Umgestaltungsmaßnahmen in der Schlosstraße/Marktplatz und der Preysingstraße

- Verkehrsführung, Erschließung, Erreichbarkeit (Kunden, Anlieferung);
- Verbesserung der Verkehrssicherheit insbesondere für Fußgänger;
- mögliche Querschnitte;
- Entwicklung von Maßnahmenvorschlägen für den MIV, Radfahrverkehr, Fußgängerverkehr und ÖPNV mit dem Ziel einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität;
- Schulwegsicherheit;
- Vorschläge zur verkehrsrechtlichen Widmung; Verkehrsorganisation und Kommunikation;
- Entwicklung von bis zu drei Varianten; vergleichende Darstellung und Empfehlung.



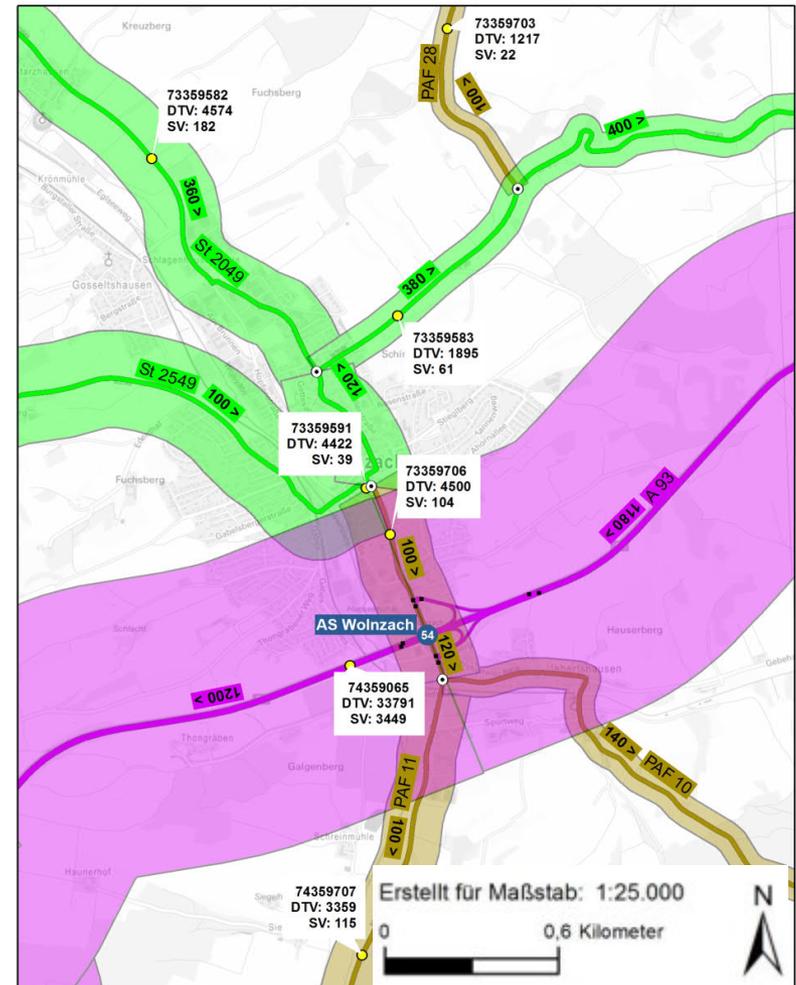
## Analyse und Bewertung: Klassifiziertes Straßennetz (Übersicht)



Quelle: Bayerisches Straßeninformationssystem



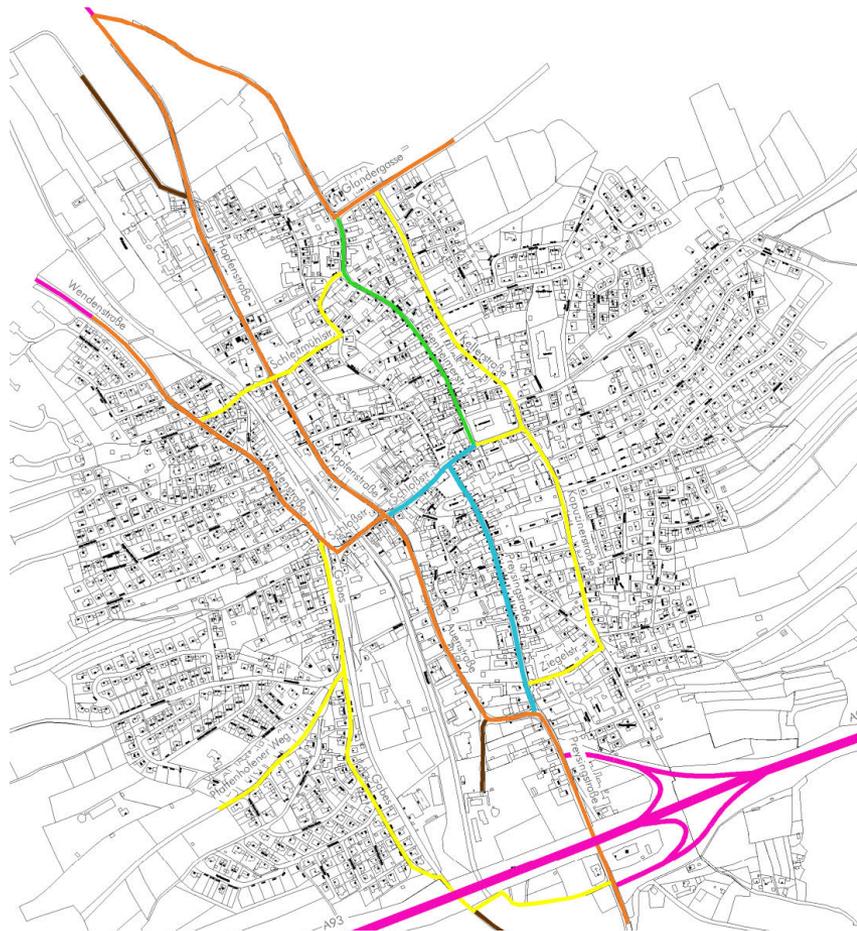
# Analyse und Bewertung: Klassifiziertes Straßennetz (Straßenführung und Belastungen in Wolnzach)



Quelle: Bayerisches Straßeninformationssystem



## Analyse und Bewertung: *Straßenfunktionskonzept*



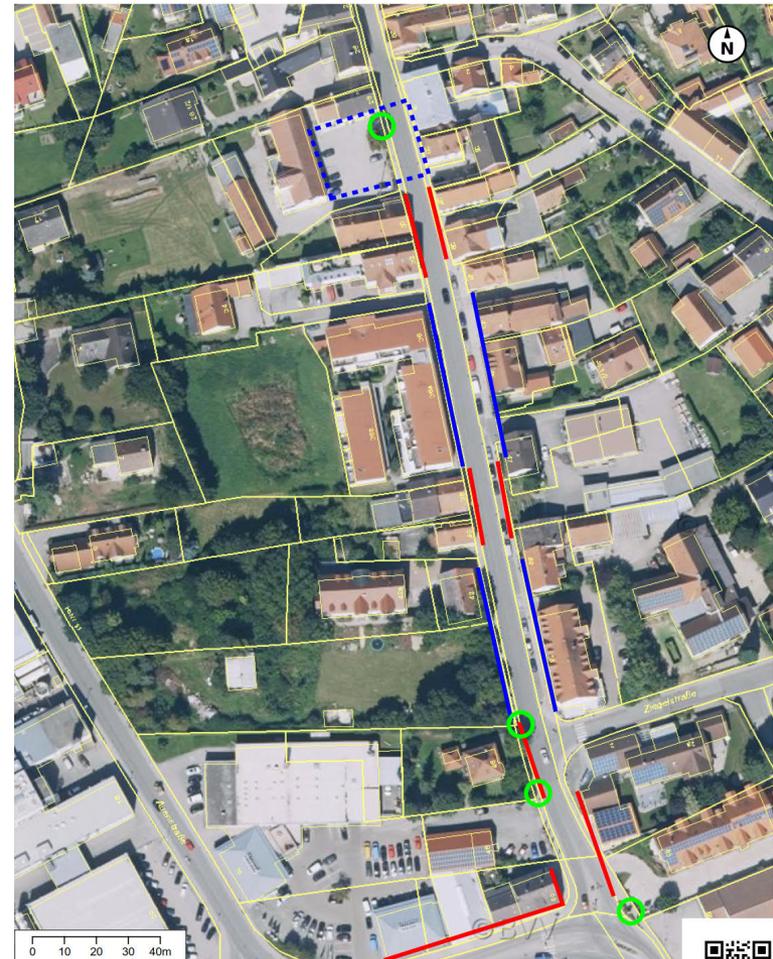
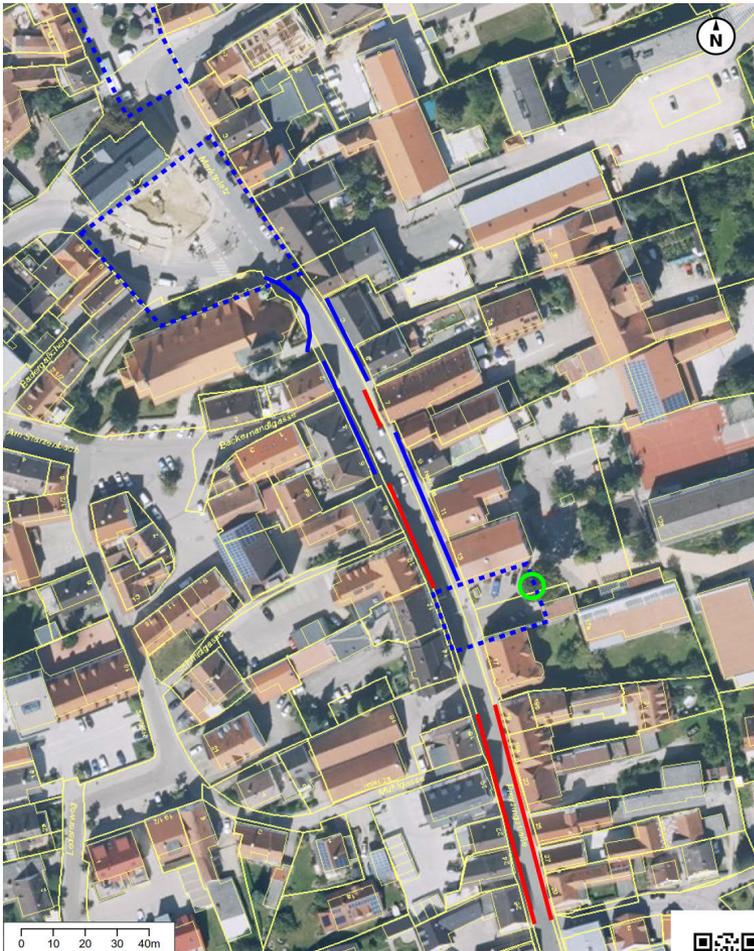
-  anbaufreie Straße/ Autobahn
-  Gewerbestraße
-  örtliche Einfahrtstraße
-  örtliche Geschäftsstraße
-  Quartierstraße
-  Sammelstraße
-  übrige Straßen  
(Wohnstraßen und Wohnwege)



# Preysingstraße - Analyse und Bewertung: Bestandsaufnahme



## Preysingstraße - Analyse und Bewertung: *Raumkanten (Rahmen für die Straßenraumgestaltung)*





## Preysingstraße - Verkehrsbeobachtungen

- Trotz Begegnungsmöglichkeit für Pkw (bei Parken am rechten Fahrbahnrand) warten viele Pkw an den Engstellen aufeinander;
- Einspuriger Betrieb funktioniert, ohne dass es zu größeren Rückstaus kommt.



## Preysingstraße - Verkehrsbeobachtungen

- Enge Seitenräume, Gehen zu zweit nebeneinander häufig nicht möglich („Gänsemarschgehwege“);
- Vor den Schaufenstern stehende Passanten werden als Behinderung empfunden – sie selbst fühlen sich gestört;
- Kaum Platz für Freischankflächen und Präsentationsflächen vor den Geschäften (Behinderung des Fußverkehrs); kaum Aufstellflächen an Querungsstellen;
- Zugangstreppe zu den Häusern ragen in den Gehweg.





## Preysingstraße – Verkehrliche Ziele: *"Örtliche Geschäftsstraße"*

- Vergrößerung der Aufenthaltsflächen vor den Geschäften, aber auch den Wohnhäusern – Gehen zu zweit nebeneinander soll überall möglich sein (keine „Gänsemarschgehwege“);
- Durchgangsverkehre sollen reduziert werden (oder zu Zielverkehren werden);
- Erreichbarkeit mit dem Pkw soll sichergestellt sein, aber keine Dominanz des Kfz-Verkehrs;
- Parkmöglichkeiten;
- Nutzbarkeit für alle Verkehrsteilnehmer;
- Sichere Befahrbarkeit mit dem Fahrrad;
- Attraktive Gestaltung („gute Stube“).



## Preysingstraße - Folgerungen: "Örtliche Geschäftsstraße"

- Konzeptentwicklung beginnt bei den Aufenthaltsflächen („Denken von den Seitenräumen zur Mitte“), d.h. Priorität liegt bei der Schaffung attraktiver Aufenthaltsflächen;
- Aufenthaltsflächen können flexibel genutzt werden, z.B. als Freischank- oder Präsentationsfläche, aber auch für den „Ruhenden Verkehr“ (Fahrradabstellplätze bzw. Parkplätze);
- Dimensionierung der Fahrbahn gemäß Straßenfunktion und zugrunde gelegter technischer Rahmenbedingungen (Regelquerschnitt); Abweichung vom Regelquerschnitt möglich, wenn die Gestaltung dies erfordert;
- Die Fahrbahn übernimmt den Fahrverkehr (auch Radverkehr ist Fahrverkehr); punktuell bzw. temporär ist auch „Ruhender Verkehr“ (Lieferrn, Parken auf der Fahrbahn) möglich.

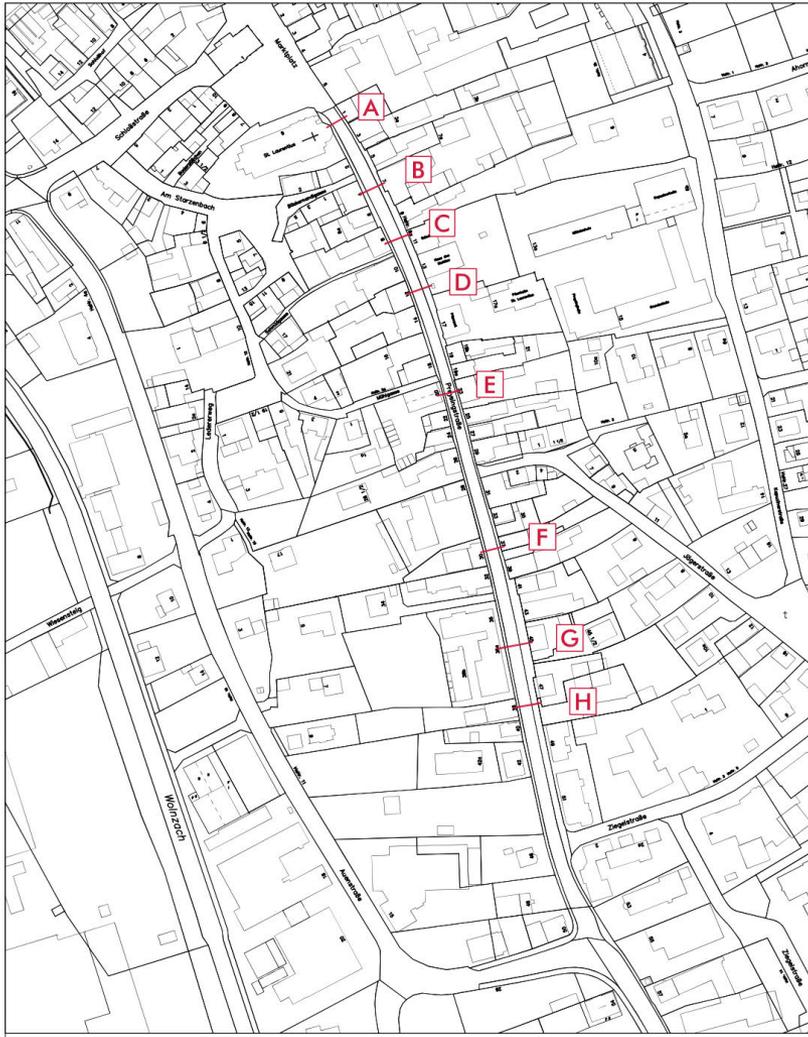


## Preysingstraße – Hinweise zur Gestaltung: *"Örtliche Geschäftsstraße"*

- Großzügige Aufenthaltsflächen, die sich flexibel mit Aufenthaltsfunktionen „bespielen“ lassen (Gehbahn; Freischank- und Präsentationsflächen; Fahrrad- und Pkw-Stellplätze sowie Begrünung oder sonst. Stadtmobiliar);
- Zweispurige Fahrbahn: Ermöglicht Zweirichtungsverkehr und abschnittsweise Parken („Engstellen funktionieren“);
- Regelquerschnitt z.B. Pkw/Lkw bei verminderter Geschwindigkeit ausreichend; Ausweichstellen möglich;
- Parken auf der Fahrbahn zusätzlich zu den „Parkflächen“ im Aufenthaltsbereich; Parken auf der Fahrbahn kann räumlich und zeitlich flexibel gehandhabt werden;
- Flankierende Maßnahmen an den Zufahrten (z.B. Einengung mit „Torwirkung“), um den „Eintritt in die gute Stube“ zu verdeutlichen.

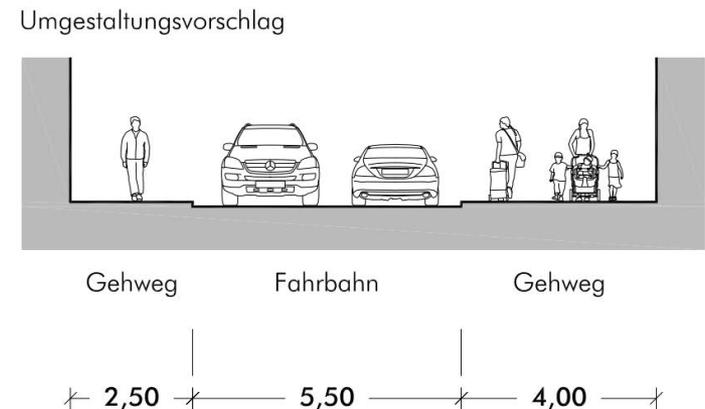
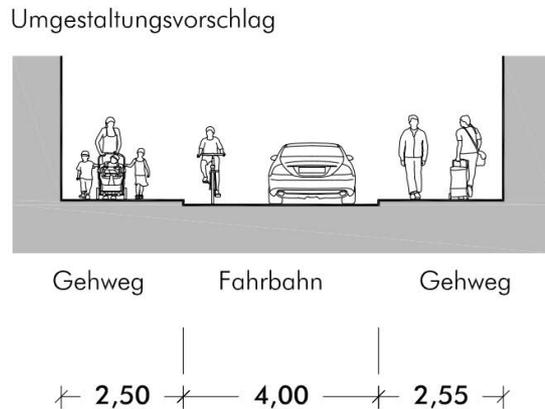
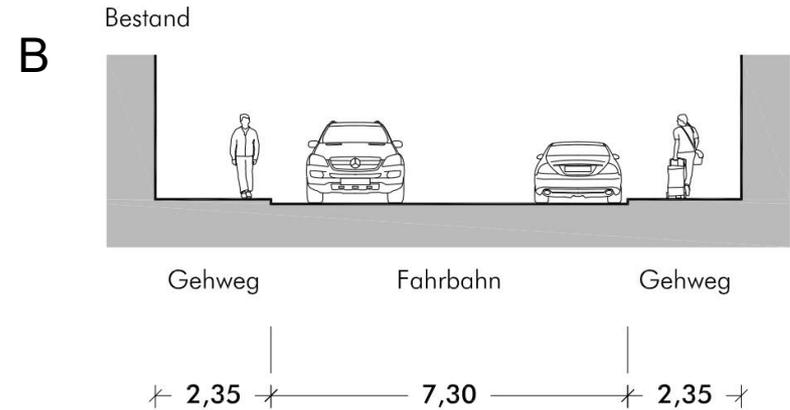
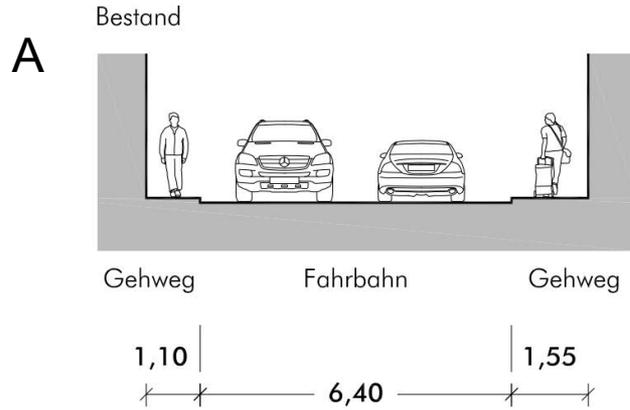


## Preysingstraße – beispielhafte Querschnitte: "Örtliche Geschäftsstraße"





# Preysingstraße – beispielhafte Querschnitte:

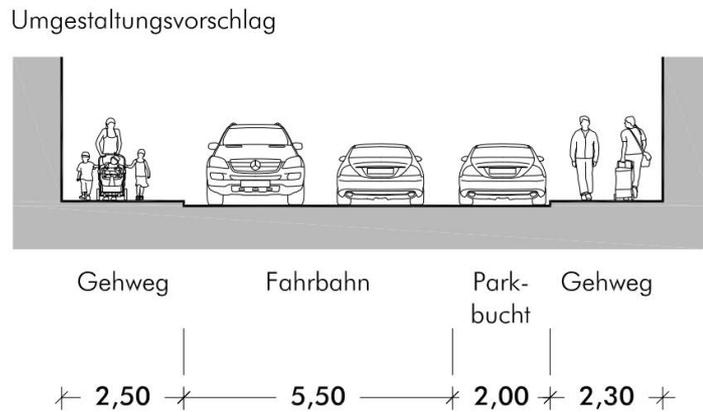
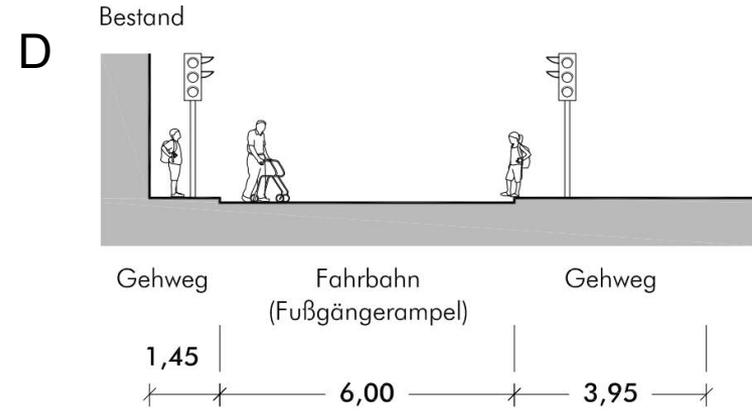
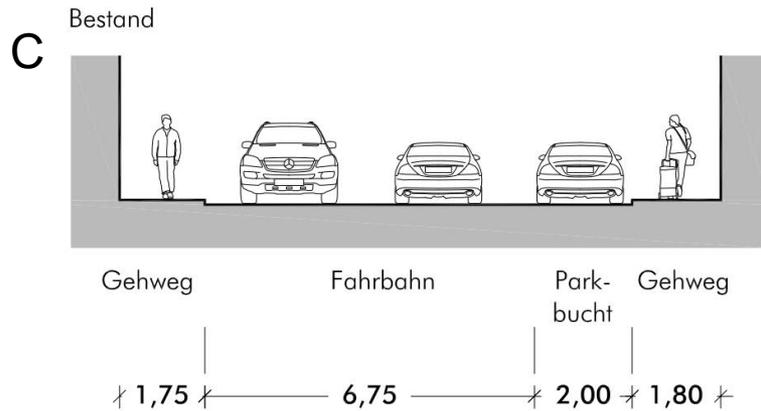


Engstelle mit bewusster Einspurigkeit zur Verbreiterung der Gehwege (Begegnung Pkw/ Fahrrad möglich)

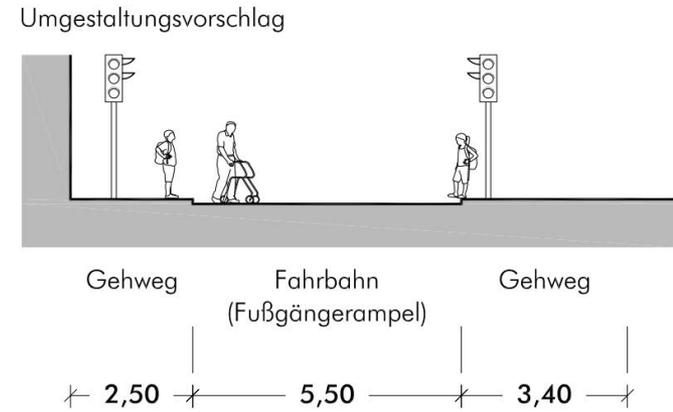
Verbreiterung der Gehwege (Parken am westlichen Straßenrand erlaubt)



# Preysingstraße – beispielhafte Querschnitte:



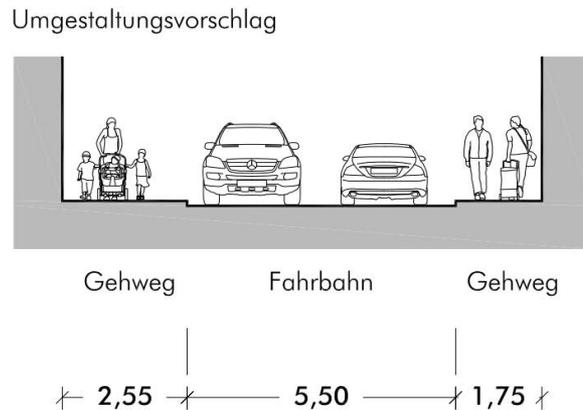
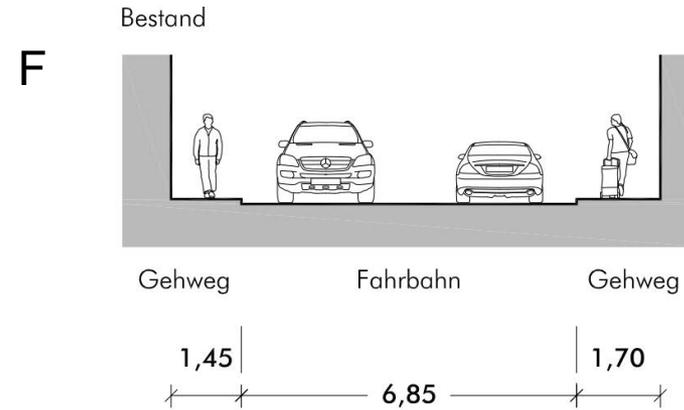
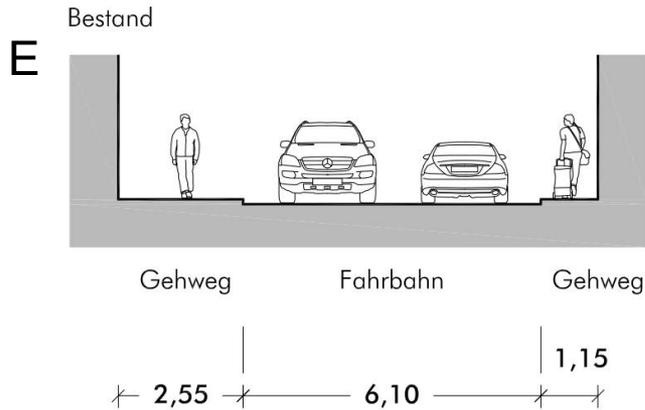
Verbreiterung der Gehwege  
(Parkbucht am östlichen Straßenrand)



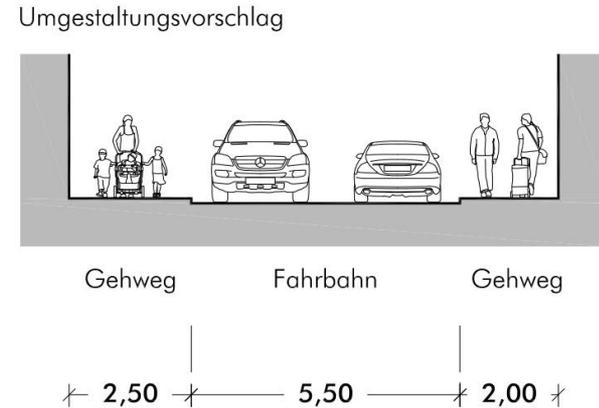
Verbreiterung westlicher Gehweg  
(Aufstellfläche für Fußgängerampel)



## Preysingstraße – beispielhafte Querschnitte:



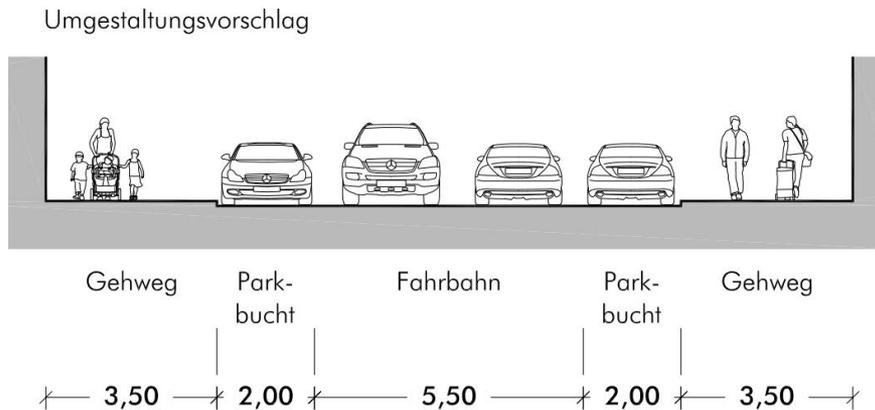
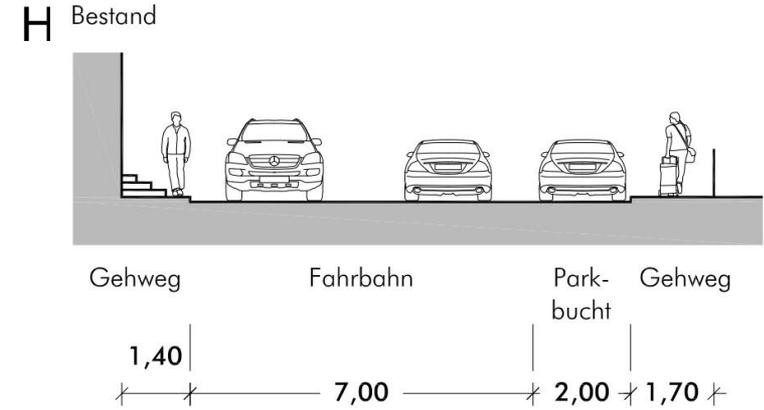
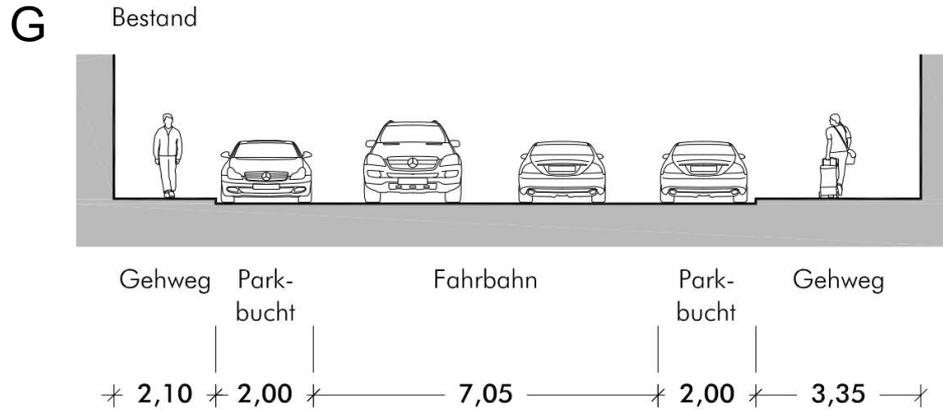
Verbreiterung der Gehwege  
(Parken am westlichen Straßenrand erlaubt)



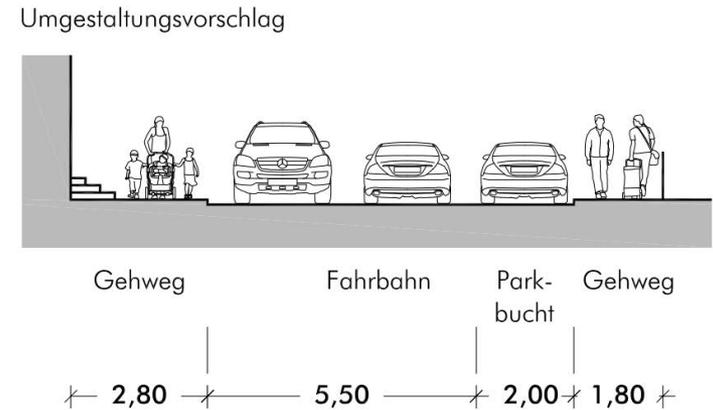
Verbreiterung der Gehwege  
(Parken beidseitig untersagt)



# Preysingstraße – beispielhafte Querschnitte:



Verbreiterung der Gehwege  
(beidseitige Parkbuchten)



Verbreiterung der Gehwege  
(Parkbucht am östlichen Straßenrand)