

Vorstellung des Planungsstandes im Gemeinderat am 09. April 2024





PLANUNGSABLAUF - TERMINE



Ortsspaziergang und Bürgertermin am 28.10.2023

24.07.23 KICK OFF Gemeinderat

28.10.23 Bürgertermin mit  
Ortsspaziergang

21.03.24 Abstimmung Planung-  
stand mit Regierung

09.04.24 Vorstellung Planungsstand  
im Gemeinderat

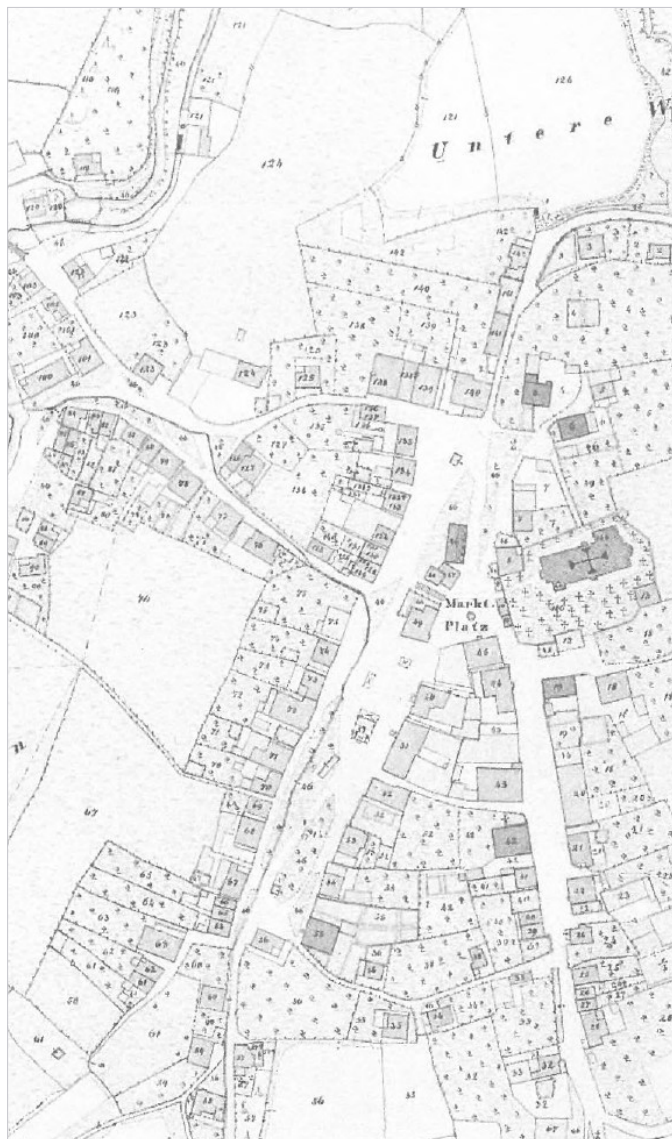
13.05.24 Abstimmungsgespräch  
Staatliches Bauamt

AT Gemeinderat

Offener Bürgertermin



HISTORISCH GEPRÄGTE STADTRÄUME

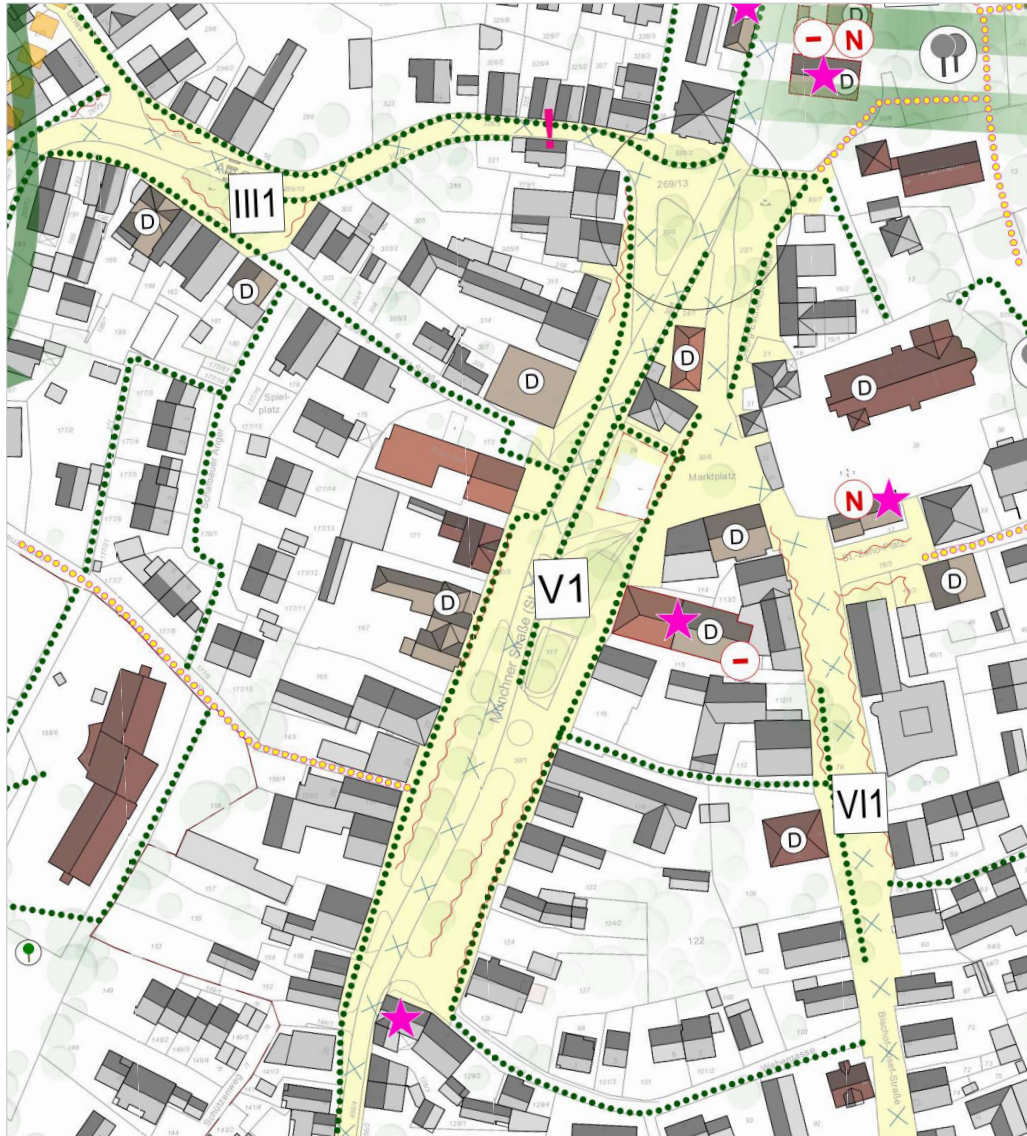


Karte Markt Isen 1812



Lageplan Bestand





Lageplan Analyse Stärken und Schwächen, VU Stand 2021, Büro PLANKREIS



Lageplan geographische und topographische Lage, VU Stand 2021, Büro PLANKREIS



VERKEHRSSITUATION



Lageplan Bestand

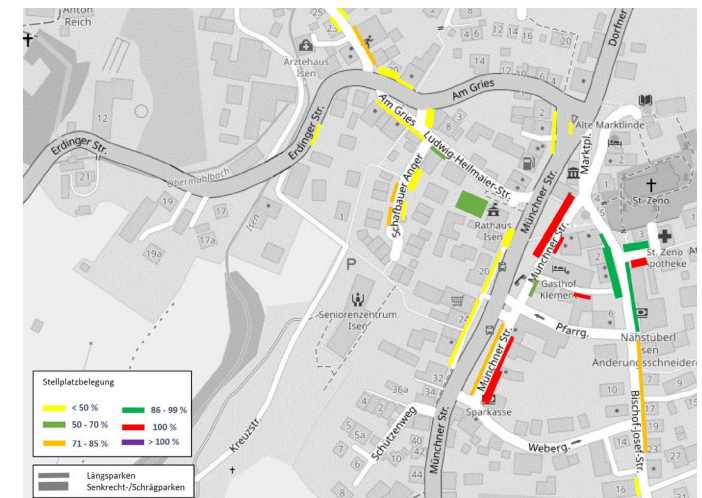
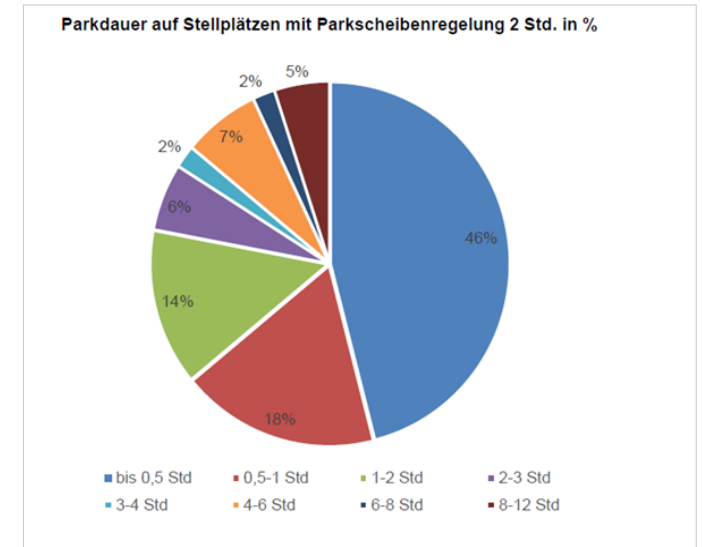
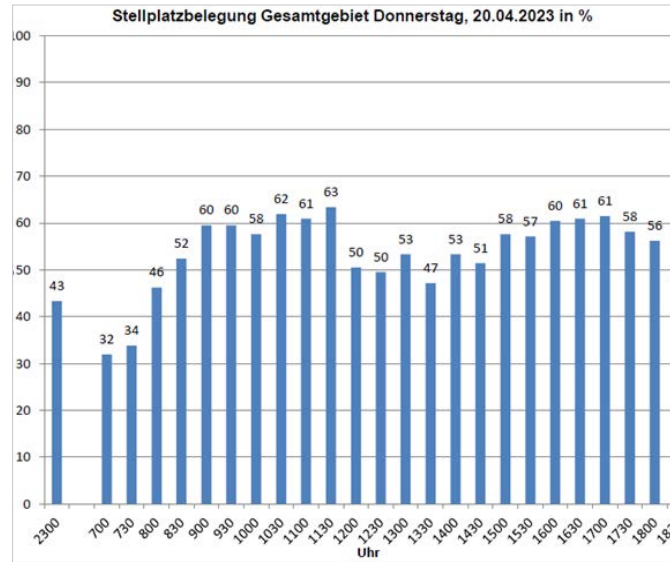


Abb. Auszüge der Ergebnisse der Parkraumerhebung April 2023, Quelle: Schuh & Co. GmbH



## ZENTRALE ERGEBNISSE DER ANALYSE

Historische Platzabfolge mit den hochwertigen Fassaden und großkronigen Bäumen

Öffentliche Räume sind sehr stark vom PKW-Verkehr geprägt

Ungeordnete Parken

Fußwegenetz oft nicht durchgängig und zum Teil unsicher ausgebildet, mit viel zu schmalen Gehwegstreifen zu unsicheren Engstellen

Topographie ist vor allem für Menschen mit mobilen Einschränkungen schwierig

Orientierung ist für Ortsfremde an vielen Stellen schwierig

Radwegführung in Teilen unsicher und wenig attraktiv



Lageplan Analyse, Stand Februar 2024



GRUNDSÄTZLICHE ANSÄTZE EINER HERANGEHENSWEISE

Ausbildung eines durchgängigen  
Fußwegenetzes

Ord nende Maßnahmen

Verbesserung der Orientierung

Einzelne ergänzende Einbauten





DARSTELLUNG DES KONZEPTES IN TEILABSCHNITTEN

1. Am Gries
2. Kreuzung Münchner Straße / Am Gries
3. Marktplatz und St. Zeno Platz
4. Stadtplatz Mitte
5. Stadtplatz Süd
6. Bischof-Joseph-Straße



Lageplan Bestand - Teilbereiche der Bearbeitung



BEREICH AM GRIES - BESTAND - KONZEPT



Lageplan Bestand



Lageplan Konzept



BEREICH AM GRIES - GESTALTUNGSVORSCHLAG MIT BESTAND



Lageplan Konzept mit Linien Bestand rot



BEREICH KREUZUNG MÜNCHNER STRASSE/AM GRIES - BESTAND / KONZEPT



Lageplan Bestand



Lageplan Konzept

BEREICH KREUZUNG MÜNCHNER STRASSE/AM GRIES - GESTALTUNGSVORSCHLAG MIT BESTAND / FAHRKURVEN



Lageplan Konzept mit Fahrkurven (Sattelzug)



Lageplan Konzept mit Linien Bestand rot



BEREICH MARKTPLATZ UND ST. ZENO PLATZ - BESTAND / KONZEPT



Lageplan Bestand



Lageplan Konzept

BEREICH MARKTPLATZ UND ST. ZENO PLATZ - GESTALTUNGSVORSCHLAG MIT BESTAND



Lageplan Konzept mit Linien Bestand rot



BEREICH STADTPLATZ MITTE - BESCHREIBUNG BESTAND / KONZEPT

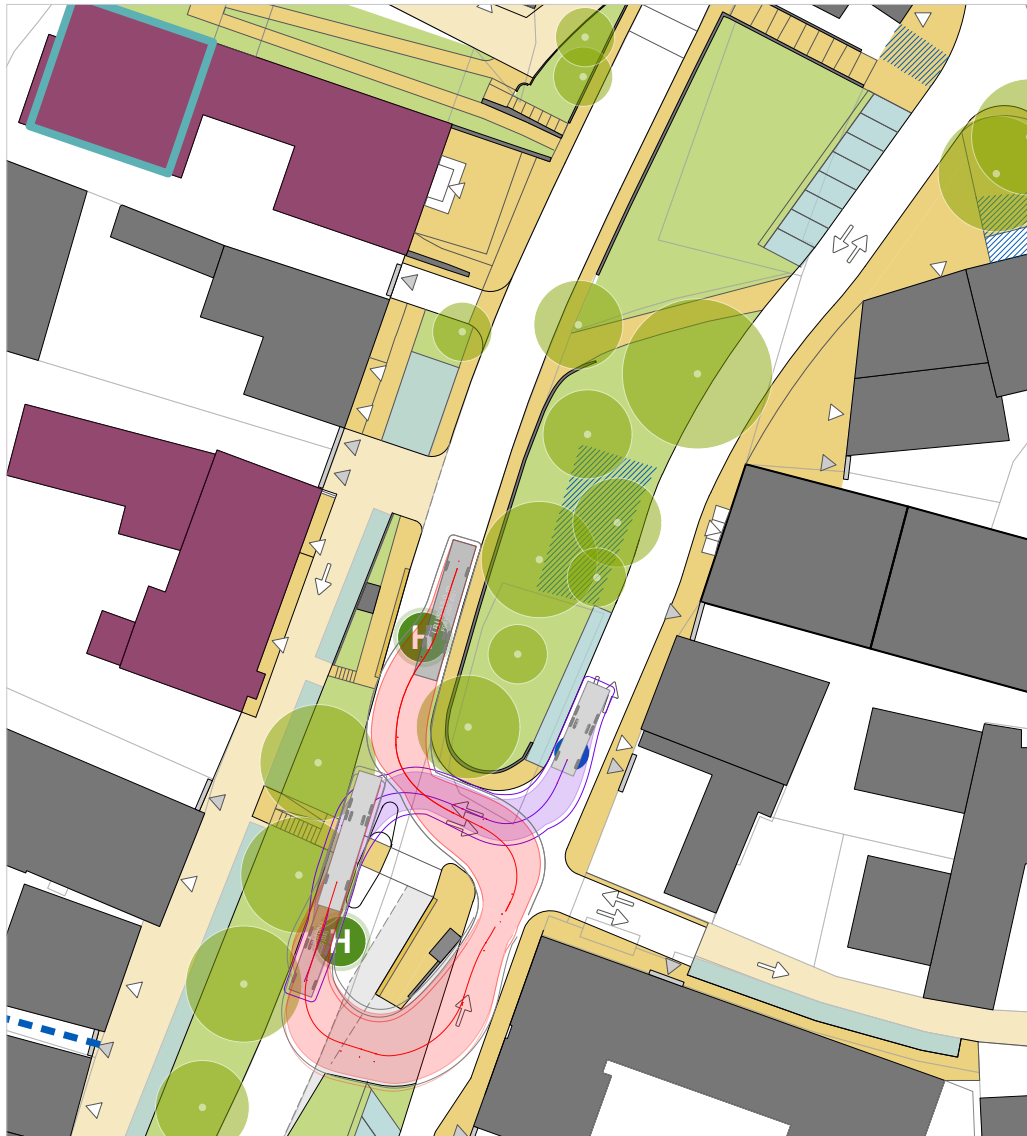


Lageplan Bestand



Lageplan Konzept

BEREICH STADTPLATZ MITTE - GESTALTUNGSVORSCHLAG MIT BESTAND / LIEGENSCHAFTEN / FAHRKURVEN



Lageplan Konzept mit Fahrradradien (Bus 15m und Müllfahrzeug)



Lageplan Konzept mit Linien Bestand rot



BEREICH STADTPLATZ SÜD - BESTAND / KONZEPT



Lageplan Bestand



Lageplan Konzept

BEREICH STADTPLATZ SÜD - GESTALTUNGSVORSCHLAG MIT BESTAND / FAHRKURVEN



Lageplan Konzept mit Fahrspur (Müllfahrzeug)



Lageplan Konzept



BEREICH BISCHOF-JOSEPH-STRASSE - BESTAND / KONZEPT



Lageplan Bestand



Lageplan Konzept

BEREICH BISCHOF-JOSEPH-STRASSE - GESTALTUNGSVORSCHLAG - VARIANTE BISCHOF-JOSEPH-STRASSE



Lageplan Bestand



Lageplan Konzept - Variante



BEREICH STADTPLATZ SÜD - GESTALTUNGSVORSCHLAG MIT BESTAND



Lageplan Konzept mit Linien Bestand rot





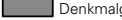









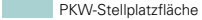



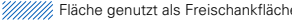

Lageplan Konzept Variante mit Linien Bestand rot

GESTALTUNGSKONZEPT GESAMTÜBERSICHT



Lageplan Konzept

Legende

- |  |                                     |   |                               |
|--|-------------------------------------|---|-------------------------------|
|  | Gebäude                             |  | Fahrtrichtung für PKW-Verkehr |
|  | Denkmalgeschützte Bausubstanz       |  | Haltestelle Linienbus         |
|  | Gebäude mit Gemeinbedarfsnutzung    |  | Carsharing                    |
|  | Besonderer Blickpunkt               |  | Eingang Gebäude               |
|  | Gehwegfläche                        |  | Einfahrt Privatgrundstück     |
|  | Mischfläche                         |  | Grünfläche                    |
|  | PKW-Stellplatzfläche                |  | Baum Bestand                  |
|  | Öffentliche Parkgarage              |  | Baum Ergänzung                |
|  | Fläche genutzt als Freischankfläche |   |                               |
|  | Fußwege                             |   |                               |

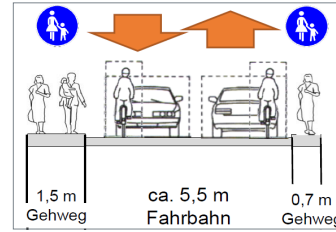


GESTALTUNGSKONZEPT - RADWEGEFÜHRUNG



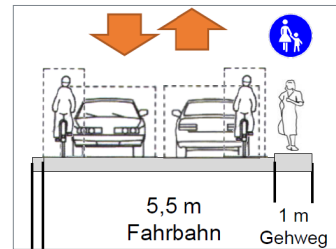
Lageplan Radwegeführung Konzept

1. Münchner Straße



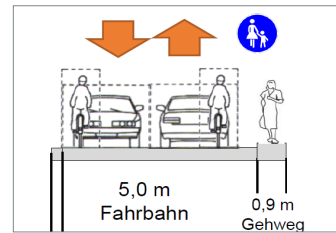
Bestand Münchner Straße Engstelle

2. Dorfner Straße



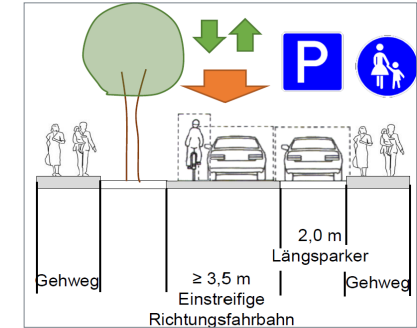
Bestand Dorfner Straße

3. Am Gries



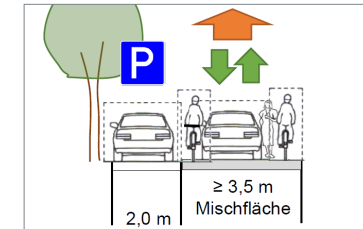
Bestand Am Gries Engstelle

4. Bischof-Josef-Straße

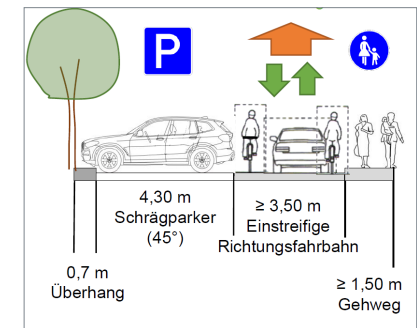


Konzept Bischof-Joseph- Straße

5. Obere und Untere Münchner Straße

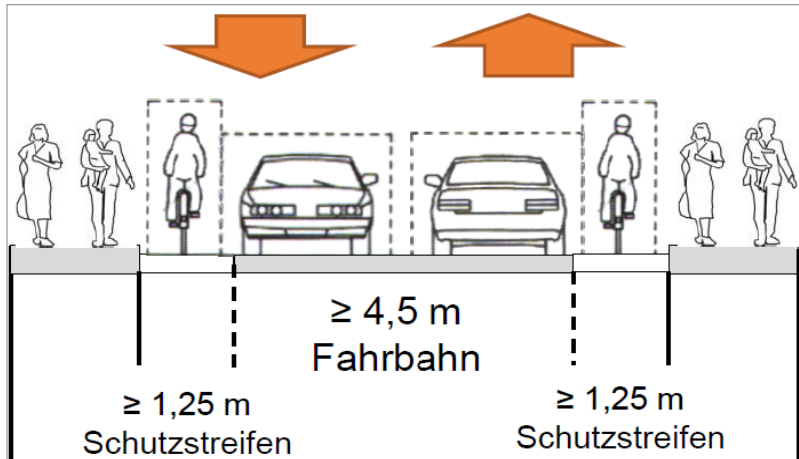


Konzept Untere Münchner Straße als Einbahnstraße / Mischfläche



Konzept Obere Münchner Straße als Einbahnstraße

GESTALTUNGSKONZEPT - RADWEGEFÜHRUNG - VORGABEN DURCH DAS REGELWERK

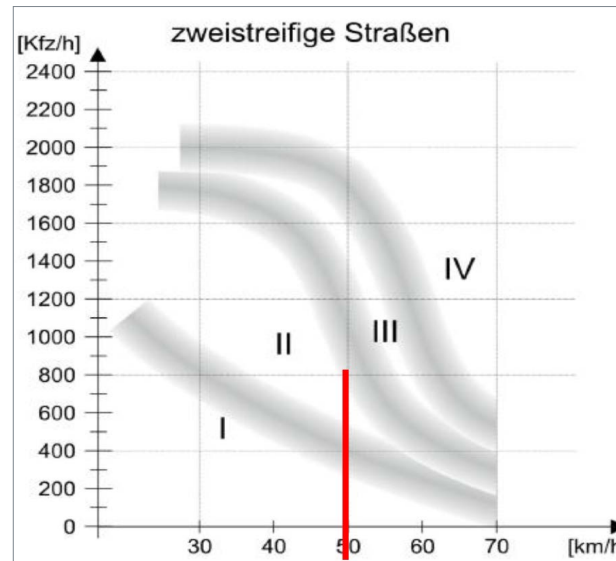


Regelwerk zu Mindestbreiten von Fahrbahnen mit Schutzstreifen

Geeignete Führungsformen Radverkehr

Tabelle 8: Zuordnung der Führungsformen zu den Belastungsbereichen bei Stadtstraßen

Belastungsbereich	Führungsformen für den Radverkehr	Abschnitt	Randbedingungen für den Wechsel des Belastungsbereiches nach oben oder unten
I	- Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn (Benutzungspflichtige Radwege sind auszuschließen)	3.1	- bei starken Steigungen kann die Führung auf der Fahrbahn gegebenenfalls durch die Führung „Gehweg“ mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ ergänzt werden - bei geeigneten Fahrbahnbreiten können bei höherer Verkehrsstärken auch Schutzstreifen vorteilhaft sein - bei großen Fahrbahnbreiten ist die Gliederung der Fahrbahn durch möglichst breite Schutzstreifen sinnvoll
II	- Schutzstreifen	3.2	- bei geringem Schwerverkehr, Gefällestrcken über 3 % Längsneigung, übersichtlicher Linienführung und geeigneten Fahrbahnbreiten (vgl. Abschnitt 3.1) kann die Führung im Mischverkehr zweckmäßig sein - bei starkem Schwerverkehr, unübersichtliche Linienführung und ungünstigen Fahrbahnquerschnitten (vgl. Abschnitt 3.1) kommen Radfahrstreifen oder benutzungspflichtige Radwege in Betracht
	- Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“	3.1 und 3.6	
	- Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und Radweg ohne Benutzungspflicht	3.1 und 3.4	
	- Kombination Schutzstreifen und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“	3.2 und 3.6	
III/IV	- Kombination Schutzstreifen und vorhandener Radweg ohne Benutzungspflicht	3.2 und 3.4	
	- Radfahrstreifen - Radweg - gemeinsamer Geh- und Radweg	3.3 3.4 3.6	- bei Belastungsbereich III mit geringem Schwerverkehr und übersichtlicher Linienführung kann auch ein Schutzstreifen gegebenenfalls in Kombination mit „Gehweg/Radfahrer frei“ eingesetzt werden



GESTALTUNGSKONZEPT - ANHANG - DARSTELLUNG DER LIEGENSCHAFTEN DER GEMEINDE



Lageplan Konzept mit Liegenschaften





Lageplan Konzept mit Liegenschaften