

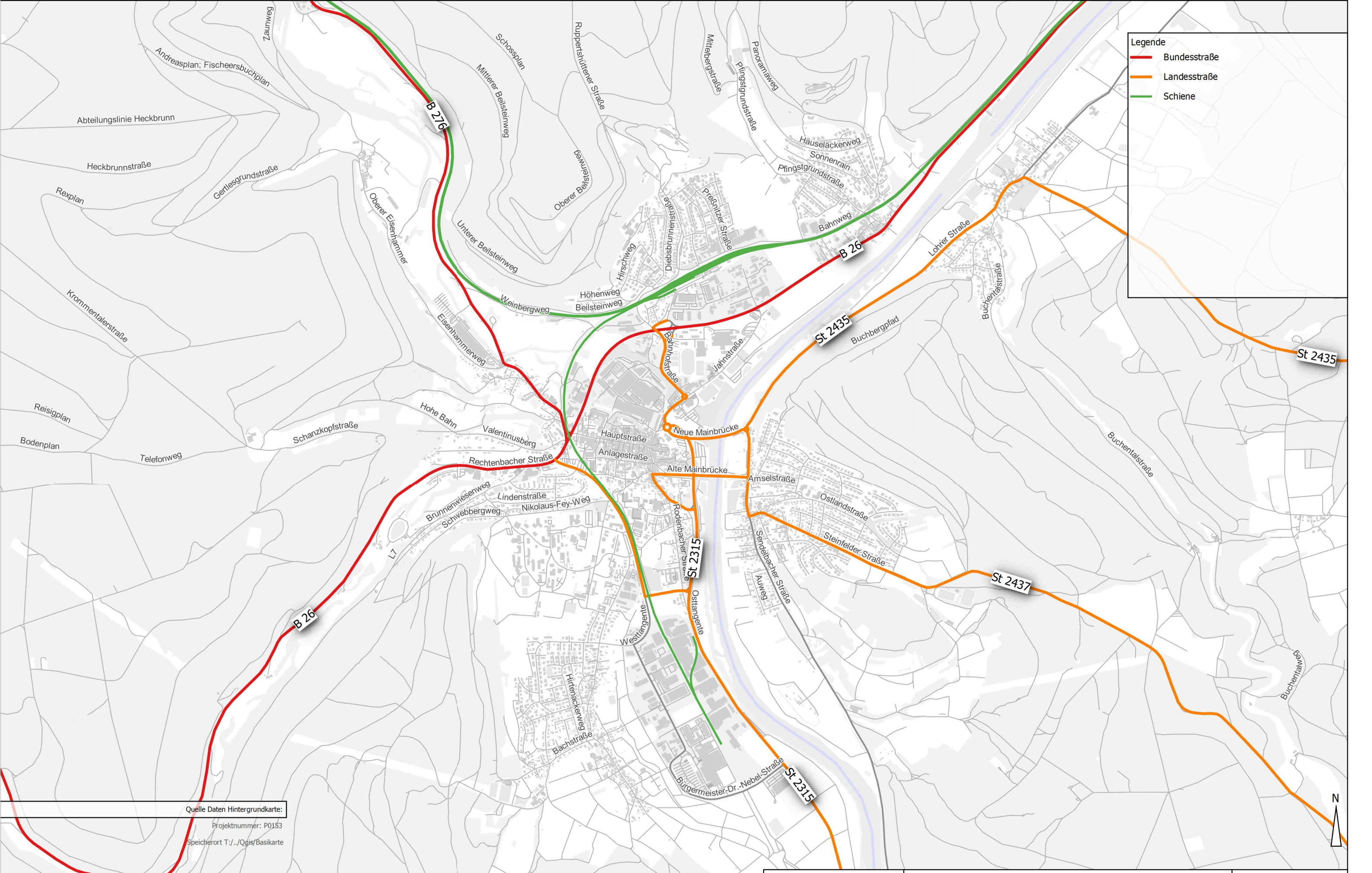
Maßnahmenkatalog

Maßnahme Nr.	Bezeichnung	Lage	Beschreibung	Priorität	Zeithorizont	unter 50.000 €	50.000 - 100.000 €	über 100.000 €
Kfz-Verkehr								
K 1	K 1 - Knotenpunkt 1 „Oberes Tor“ und Knotenpunkt 2 „Rechtenbacher Str./Westtangente“	KP1/KP2 Oberes Tor	<p>Die beiden Lichtsignalanlagen sind bereits koordiniert und maximal optimiert. Ein Kreisverkehr ist aus Platzgründen nicht möglich. Der Knotenpunkt ist derzeit noch leistungsfähig. Sollte der Bauabschnitt (BA) 2 der B26n ohne BA3 realisiert werden, muss entsprechend der Verkehrsprognosen eine Verkehrsbeziehung unterbunden werden, um die dadurch gewonnenen Grünzeiten (mehr Grünzeiten für die stark belasteten Verkehrsbeziehungen) den anderen Fahrbeziehungen zuschreiben zu können. Diese Maßnahme könnte auch umgesetzt werden, um das Leitziel 3 aus dem Verkehrsleitbild zu erreichen (äußeren Tangentenring stärken, Durchgangsverkehr reduzieren).</p> <p>Empfohlenes Vorgehen frühestens nach Umzug des Kreiskrankenhauses:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsversuch zur (1) Reduzierung der Anzahl an Grünphasen bei der Ausfahrt aus Ludwigstraße nach Westen und (2) Unterbindung der Ausfahrtmöglichkeit aus der Ludwigstraße in westliche Richtung und Anpassung des Signalprogramms der Lichtsignalanlagen KP1 und KP2. • Nach Auswertung der Verkehrsversuche Entscheidung des Stadtrates, ob und welche Maßnahme umgesetzt wird. 	Schlüsselmaßnahme	mittel	x		
K 2	K 2 - Knotenpunkt 3 – „Schafhofkreuzung“	Schafhofkreuzung	<p>Die Steueranlage der Lichtsignalanlage muss erneuert werden. Bei der Erneuerung sollte auf eine verkehrsabhängige Steuerung und falls möglich eine Koordination mit den benachbarten Lichtsignalanlagen (Knotenpunkt 1 und 2) geachtet werden. Die Ein- und Ausfahrtsituation in die Ignatius-Taschner-Straße soll wesentlich verbessert werden. Die Belange der Fußgänger und Radfahrer müssen berücksichtigt werden. Das gilt vor allem für die Querungsmöglichkeit der Westtangente. Bei einer Sanierung des Kreuzungsbereichs sind insbesondere die Belange von Fußgänger und Radfahrer zu berücksichtigen.</p> <p>Hinweis: Im Zuge des Ausbaus der B26n BA3 soll die Straße zu einer Bundesstraße umgewidmet werden. Der Straßenbausträger wechselt zum Staatlichen Bauamt Würzburg.</p>	mittel	mittel		x	
K 3	K 3 - Knotenpunkt 4 Westtangente/Südtangente	West-/Südtangente	<p>Der Knotenpunkt 4 wird bereits im Prognosenullfall 2035 nicht mehr leistungsfähig sein. Ein Kreisverkehr hat an dieser Stelle aufgrund der Unterführung zur Querung der Bahngleise und der Grundstückverhältnisse nicht ausreichend Platz. Im Bestand ist dort eine deaktivierte Lichtsignalanlage vorhanden.</p> <p>Die Verkehrssituation am Knotenpunkt ist regelmäßig zu beobachten. Wenn der Verkehr merklich zunimmt (z.B. durch Inbetriebnahme Zentralklinikum) wird empfohlen die Lichtsignalanlage zu erneuern und zu aktivieren und zur Stärkung des Tangentenrings die Verkehrsbeziehung Westtangente-Südtangente zu priorisieren.</p>	mittel	mittel		x	
K 4	K 4 - Knotenpunkt 5 Südtangente/Osttangente	Süd-/Osttangente	<p>Der Knotenpunkt 5 ist als vorfahrtsregelte Einmündung in allen betrachteten Fällen nicht leistungsfähig. Es wird ein Kreisverkehr mit einem Außendurchmesser von 40 m (Anforderungen des Staatlichen Bauamts) empfohlen. Nach Möglichkeit sollte die Rodenbacher Straße am Aloysianum direkt an den Kreisverkehr angebunden werden. Sollte dies technisch nicht möglich sein, ist ein Linksabbiegeverbot in die Rodenbacher Straße zu prüfen.</p>	Schlüsselmaßnahme	mittel			x
K 5A	K 5A - Knotenpunkt 8 – Kreisverkehr „Am Frauenkloster“/ZOB	Kreisverkehr Lohrort-/Jahnstraße/Neue Mainbrücke	<p>Für Radfahrer besteht im gesamten Bereich Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB) mit Kreisverkehr am Frauenkloster keine schnelle, umwegfreie Querungsmöglichkeit des Kreuzungsbereichs. Auch für Fußgänger können Wegebeziehungen optimiert werden. Es wird empfohlen, eine Machbarkeitsstudie mit folgenden Eckpunkten zu erstellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Detaillierten Untersuchung des Gebiets unter Berücksichtigung aller Abhängigkeiten und Verkehrsteilnehmer • Potentiale ermitteln, um das Angebot für Fußgänger und Radfahrer zu verbessern, bei gleichzeitiger Beibehaltung eines leistungsfähigen Kreisverkehrs und damit auch des Tangentenrings. • Führung des Radverkehrs am und über den ZOB mit Zugang zu Abstellanlagen 	mittel	hoch	x		
K 5B	K 5B - Knotenpunkt 8 – Kreisverkehr „Am Frauenkloster“/ZOB	Kreisverkehr Lohrort-/Jahnstraße/Neue Mainbrücke	<p>Der Kreisverkehr erweist sich in allen Prognose-/Bezugsfällen als leistungsfähig. Für Radfahrer besteht im gesamten Bereich des Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) mit Kreisverkehr am Frauenkloster keine schnelle, umwegfreie Querungsmöglichkeit des Kreuzungsbereichs. Sollte die B26n mit BA3 realisiert werden, könnte der Kreisverkehr zugunsten von Fuß- und Radverkehr zurückgebaut werden. Es wird empfohlen, nach der Realisierung des BA3 der B26n einen Verkehrsversuch einzurichten: Außendurchmesser des Kreisverkehrs zwischen 35 m und 40 m, ein Fahrstreifen je Zufahrt und ein Fahrstreifen auf der Kreisfahrbahn (siehe Skizze). Nach Auswertung des Versuchs kann entschieden werden, ob der gewonnene Platz für Fußgänger und Radfahrer zur Verfügung gestellt wird.</p> <p>Abhängig vom Ergebnis der Maßnahme K5A (Machbarkeitsstudie) kann auch ein konkreter Verkehrsversuch geplant werden.</p>	gering	mittel	x		
K 6A	K 6A - Geschwindigkeitskonzept Altstadt	Altstadt	<p>Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo 20 Regelung) um die Altstadt mit Rechts-vor-links-Regelung. Betroffen sind folgende Straßen/Straßenabschnitte: Ludwigstraße, Alfred-Stumpf-Straße, Grafen-von-Rieneck-Straße, Haaggasse, Obere Brückenstraße, Untere Brückenstraße (kleiner Abschnitt), Vorstadtstraße (kleiner Abschnitt), Grabenstraße, Anlagestraße, Ignatius-Taschner-Straße</p> <p>Durch die Geschwindigkeitsreduzierung wird der Fahrwiderstand durch die Altstadt etwas erhöht, sodass die Nutzung des Tangentenrings attraktiver wird. Die Erreichbarkeit der Innenstadt bleibt erhalten. Die Lärmmissionen durch den Kfz-Verkehr werden reduziert, die Verkehrssicherheit für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer erhöht. Die Aufenthaltsqualität wird gesteigert. Die Verkehrsregelungen vereinfacht und somit verständlicher.</p>	Schlüsselmaßnahme	kurz	x		

			Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo 20 Regelung) um die Altstadt mit Rechts-vor-links-Regelung. Betroffen sind folgende Straßen/Straßenabschnitte: Ludwigstraße, Alfred-Stumpf-Straße, Grafen-von-Rieneck-Straße, Haaggasse, Obere Brückenstraße, Untere Brückenstraße (kleiner Abschnitt), Vorstadtstraße (kleiner Abschnitt), Grabenstraße, Anlagestraße, Ignatius-Taschner-Straße. Der verkehrsberuhigte Bereich im gepflasterten Bereich beim „Fuchsenek“ bleibt erhalten. Durch die Geschwindigkeitsreduzierung wird der Fahrwiderstand durch die Altstadt etwas erhöht, sodass die Nutzung des Tangentenrings gestärkt wird. Die Erreichbarkeit der Innenstadt bleibt erhalten. Die Lärmemissionen durch den Kfz-Verkehr werden reduziert, die Verkehrssicherheit für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer erhöht. Die Aufenthaltsqualität wird gesteigert. Die Verkehrsregelungen vereinfacht und somit verständlicher.	Schlüssel-maßnahme	kurz	x			
K 6B	K 6B - Geschwindigkeitskonzept Altstadt	Altstadt							
			Der gesamte Bereich von der Oberen Brückenstr. über die Grabengasse bis nach der Einfahrt Kellersrempel/Sternegasse soll als verkehrsberuhigten Bereich angeordnet werden. Die übrigen Straßen in der Altstadt sollen mit Tempo 30 befahren werden können. Verkehrsberuhigte Bereiche („Schrittgeschwindigkeit“) haben hohe gestalterische Anforderungen an den Straßenraum (es sollte keine Trennung der Verkehrsarten vorgenommen werden), und die Aufenthaltsfunktion muss überwiegen. Dementsprechend müssen die betroffenen Straßenabschnitte baulich angepasst werden. Verkehrsberuhigte Bereiche werden teilweise in Abschnitten bis zu 4.000 Kfz/Tag teilweise eingerichtet. Jedoch sollte die Verkehrsbelastung „deutlich“ unter 400 Kfz/h bzw. 4.000 Kfz/Tag liegen.	Schlüssel-maßnahme	kurz			x	
K 6C	K 6B - Geschwindigkeitskonzept Altstadt	Altstadt							
			Aktuell wird die Alte Mainbrücke immer noch stark genutzt. Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 in Kombination mit der Geschwindigkeitsreduzierung in der Altstadt führt (ohne die Erreichbarkeit zu beeinträchtigen) zu einer Stärkung des Tangentenrings (Route über die Neue Mainbrücke). Zeitgleich kann durch die Geschwindigkeitsreduzierung das Radverkehrsangebot gestärkt werden. Die Geschwindigkeitsreduzierung kann durch einen Verkehrsversuch erprobt werden. Für den Radverkehr sind weitere Maßnahmen auf der Alten Mainbrücke vorgesehen. Mittelfristig muss die Alte Mainbrücke saniert werden. Im Zuge der Sanierung wird empfohlen, den Brückenquerschnitt so zu gestalten, dass ein attraktives Angebot für Fußgänger und Radfahrer geschaffen und dabei zeitgleich eine Geschwindigkeitsreduzierung des Kfz-Verkehrs erreicht wird. Es ist vorstellbar, den Straßenquerschnitt für den Kfz-Verkehr auf 6 m (Aktuell liegt er bei 7,5 m) zu reduzieren.	hoch	kurz	x			
K 7A	K 7A - Geschwindigkeitskonzept „Alte Mainbrücke“	Alte Mainbrücke							
			Der Einmündungsbereich sollte mit folgenden Zielsetzungen neu gestaltet werden: • Querungshilfen für Fußgänger • Sichere Führung des Radverkehrs, auch vom und zum Mainradweg (die Maßnahme ist Bestandteil des Radverkehrskonzepts) • Wegebeziehung Sendelbacher Str. -> Alte Mainbrücke für den Kfz-Verkehr nicht attraktiver gestalten. Kfz-Verkehr sollte vorzugsweise über Neue Mainbrücke geleitet werden. Diese Ziele können durch unterschiedliche Maßnahmen erreicht werden, z.B. Kreisverkehr oder vorziehen und verbreitern der Gehwege im Kurvenbereich mit Einengung der Fahrbahn kurz vor der Einmündung um geschwindigkeitsdämpfende Wirkung zu erzielen und optische Aufwertung/geschwindigkeitsdämpfende Gestaltung des Einmündungsbereichs. Es wird empfohlen im Zuge der Sanierung Sendelbacher Straße gemeinsam mit dem Landkreis Main-Speyart die Umgestaltung des Einmündungsbereichs zu planen. Im Zuge des Vorentwurfs sind verschiedene Alternativplanungen auszuarbeiten und hinsichtlich der Erreichung der Zielsetzungen zu bewerten.	hoch	kurz	x			
K 7B	K 7B – Alternative für den Umbau	Alte Mainbrücke							
			Für den in der Abbildung 64 rot dargestellten Abschnitt in der Sendelbacher Straße wird empfohlen, die Geschwindigkeit auf 30 km/h zu reduzieren. Radfahrer sollen sicher im Mischverkehr geführt werden, insbesondere im Bereich des stark frequentierten Nahversorgungsbereichs Sendelbach. Im Bestand existieren in Teilen schmale Gehwege und sanierungsbedürftige Fahrbahnbeläge. Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer kann durch Tempo 30 signifikant erhöht werden. Zudem wird das Ortsteilzentrum in seiner Funktion gestärkt und Verkehrsemissionen gemindert.	hoch	kurz	x			
K 8	K 8 - Geschwindigkeitskonzept „Sendelbacher Straße“	Sendelbacher Str.							
			Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h in der Vorstadtstraße zwischen der Unteren Brückenstraße und der Einmündung zur Rodenbacher Straße • Erhöhung Verkehrssicherheit (Engstelle, Altenheim, Jugendzentrum) • Radfahrer im Mischverkehr (Bestandteil des Radverkehrskonzepts) • Attraktivierung Tangentenring • Fahrbahnmarkierung zur Verdeutlichung von RVL mit "Haifischzähnen., auf der Fahrbahn (siehe K 9B)	Schlüssel-maßnahme	kurz	x			
K 9A	K 9A - Geschwindigkeitskonzept „Vorstadtstraße“	Vorstadtstraße							
			Die Verkehrsführung ist teils unübersichtlich (Linksabbiegen von Unterer Brückenstraße in Vorstadtstraße) und im Bestand teils sehr schmale Gehwege. Einmündung Vorstadtstraße/Untere Brückenstraße ist Knotenpunkt des Radwegenetzes. Es muss die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöht werden. Geeignete Maßnahmen sind: • Aufbringen von Fahrbahnmarkierung nach untenstehender Skizze (mit kurzem Schutzstreifen in nördliche Richtung)) • Im Zuge von Umbaumaßnahmen Verbreiterung der Gehwege und Verkleinerung von Kurvenradien. Um den vorhandenen Verkehrsraum zugunsten von Fußgängern neu aufzuteilen und den Kreuzungsverkehr zu reduzieren, könnte in der Unteren Brückenstraße Einbahnverkehr (befahrbar in Richtung Alten Mainbrücke) angeordnet werden. In einem Verkehrsversuch sind die Auswirkungen dieser Maßnahmen vorab zu prüfen.	hoch	kurz	x			
K 9B	K 9B - Sichere Verkehrsführung im Bereich „Obere Brückenstraße/Vorstadtstraße/Untere Brückenstraße“	Vorstadtstraße							
			Die Jahnstraße wird als Verbindung zwischen Sackebach und Lohr (und weiter südlich und östlich liegenden Gemeinden) genutzt, um nicht über das „Ohrwatschl“ fahren zu müssen. Es ist kein Angebot für Radfahrer vorhandenen. Dort sind Schulen und Sportanlagen ansässig. Es wird vorgeschlagen, die Geschwindigkeit in der Jahnstraße ganztags und ganzjährig auf Tempo 30 zu reduzieren. • Erhöhung Verkehrssicherheit für Fußgänger • Radfahrer und Schüler mit dem Fahrrad sicherer im Mischverkehr • Attraktivierung der Route über das „Ohrwatschl“ (leistungsfähige Alternativroute vorhanden)	hoch	kurz	x			
K 10A	K 10A Jahnstraße - Kurzfristig	Jahnstraße							

K 10B	Jahnstraße - Mittelfristig	Jahnstraße	Für eine deutliche Reduzierung der Verkehrsmengen kann die Durchfahrt in Richtung Sackenbach unterbunden werden (Busse, Radfahrer und landwirtschaftlicher Verkehr frei). Dazu kann ein Verkehrsversuch eingerichtet werden, um die Auswirkungen der Maßnahme zu beobachten. Die Ergebnisse des Verkehrsversuchs können in die Planung der Umgestaltung der Jahnstraße im Zuge der Sanierung berücksichtigt werden. Zielsetzungen: <ul style="list-style-type: none"> • Reduzierung der Verkehrsbelastung in der Jahnstraße (Halbierung) • Reduzierung der Fahrbahn für den Kfz-Verkehr (6,5 m bei Begegnungsverkehr von Lkw und Bussen, 5,5 m bei Begegnungsverkehr zwischen zwei Pkw und reduzierten Geschwindigkeiten) • Nutzung der frei werdenden Fläche für Angebote für Fußgänger, Radfahrer und (falls gewünscht) den ruhenden Verkehr 	mittel	mittel	x			
K 11	K 11 - Vorstadtstraße – Engstelle	Vorstadtstraße	Die vorhandene Engstelle baulich einengen und dem Kfz-Verkehr stadteinwärts Vorfahrt gewähren. Aktuell liegt die Breite der Fahrbahn an der Engstelle bei ca. 4,65 m. Für den Begegnungsverkehr zwischen zwei Pkw sind 4,75 m empfohlen. Hinzu kommt, dass die Gehwege an dieser Stelle lediglich ca. 1 m breit sind. Die Durchfahrtsbreite kann im Bereich der Engstelle auf 3,5 m reduziert werden. Die gewonnene Fläche soll zur Verbreiterung des Gehwegs genutzt werden. Geschwindigkeitsreduzierung durch Verdeutlichung der Engstelle auf der Fahrbahn. Verkehrszeichen "Fahrbahnverengung einseitig" (STVO Zeichen 208) muss angebracht werden.	hoch	kurz	x			
K 12	K 12 - Rodenbacher Straße – Verkehrsberuhigung	Rodenbacher Straße	Ausweitung der baulichen Verschwenkungen in Längsrichtung (ca. 5 m) mit möglicher Markierung von Parkständen zwischen den baulichen Verschwenkungen. Ein mögliches Vorgehen wäre: <ul style="list-style-type: none"> • Verschwenkung, Markierung von Parkständen, Verschwenkung • Anordnung jeweils alternierend, abhängig von Grundstücksein- und -ausfahrten • langfristig wie im Bild rechts vorstellbar • Der Radverkehr muss bei der weiteren Planung berücksichtigt werden 	mittel	kurz	x			
K 13	K 13 – Steinbach Tempo 30	Steinbach	In Steinbach wird der Verkehr erst nach Beendigung des dritten Bauschabschnitts der B26n spürbar abnehmen, davor weiterhin zunehmen. Um den starken Durchgangsverkehr ortsträgerlicher zu gestalten, sollte eine streckenbezogene Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h angeordnet werden. Zielsetzungen: <ul style="list-style-type: none"> • Reduzierung der Verkehrsemissionen (vor allem von Lkw) zum Schutz der Wohnbevölkerung • Erhöhung Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer • Erleichtertes Queren für Fußgänger 	hoch	kurz	x			
K 14	K 14 – Übergang „Alte Mainbrücke“ in „Obere Brückenstraße“	Übergang „Alte Mainbrücke“ in „Obere Brückenstraße“	Aktuell fährt man von der Alten Mainbrücke direkt in einen verkehrsberuhigten Bereich in der „Obere Brückenstraße“. Beobachtungen vor Ort haben gezeigt, dass dort selten jemand Schrittgeschwindigkeit fährt. Im Maßnahmenvorschlag K 8 soll die Obere Brückenstraße bereits in den Verkehrsberuhigten Geschäftsbereich (Tempo 20) mit aufgenommen werden. Damit eine Geschwindigkeitsdrosselung stattfindet, wird vorgeschlagen den Straßenquerschnitt an der Einmündung zu reduzieren.	mittel	mittel	x			
K 15A	K 15A – Tempo 30 Wombach	Wombach	Verlängerung des streckenbezogenen Tempo 30 Abschnitts auf der Westtangente bis nach der Einmündung „Am Landgraben“. In den übrigen angrenzenden Straßenabschnitten ist bereits eine streckenbezogene Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h vorhanden.	mittel	kurz	x			
K 15B	Tempo 30 Zone in Wombach	Wombach	Im gesamten Siedlungsbereich Wombach wird eine Tempo 30 Zone mit „Rechts-vor-Links-Regelung“ angeordnet (inklusive des Abschnitts aus der Maßnahme K 15B). Der KFZ-Verkehr ist rechtzeitig vor den Ortseingänge abzubremsen, z.B. bereits auf Westtangente zwischen Einmündung „Am Landgraben“ und Wombacher Straße oder im Herrenackerweg (siehe Bildausschnitt unten - Beispielskizze). Die Bergwiesenstraße ist baulich der neuen Geschwindigkeit anzupassen, z.B. nach Vorbild Rodenbacher Straße.	hoch	kurz	x			
Radverkehr									
R 1	R 1 – Querungshilfe Sackenbacher Straße	Kreuzungsbereich Pfingsgrundstraße	Am Knotenpunkt Pfingsgrundstraße / Sackenbacher Straße soll im Zuge der Sanierung der Sackenbacher Straße die Querungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer berücksichtigt und verbessert werden.	hoch	mittel	x			
R 2	R 2 - Führung des Radverkehrs vor der „Schafhofkreuzung“	Ignatius-Taschner-Str. / Schafhof	Der Radverkehr ist in der Nebenrichtung (Schafhofweg/Ignatius-Taschner-Str.) im Vorfeld des Knotenpunktes auf die Nebenanlagen zu führen und quert gemeinsam mit dem Fußverkehr die Westtangente. Die Möglichkeit der Freigabe der Nebenanlage für Radfahrer in Richtung Westtangente ist von der Verwaltung zur Prüfung. Das gilt auch für die Nebenanlage in Richtung „Oberes Tor“ entlang der B 26. Bei einer Sanierung des Kreuzungsbereichs sind insbesondere die Belange von Radfahrer so zu berücksichtigen, dass ein Überfahren des Kreuzungsbereichs ohne Nutzung der Nebenanlagen möglich ist.	gering	kurz	x			
R 3	R 3 – Sinnbild auf Leuchtfeld der Lichtsignalanlage – „Schafhofkreuzung“	Schafhofkreuzung	Die gemeinsame Signalisierung von Fußgängern und Radfahrern sollte in Leuchtfeldern der Signalgeber durch kombinierte Sinnbilder für Fußgänger und Radfahrer gekennzeichnet werden.	gering	mittel	x			
R 4	R 4 - Sinnbild auf Leuchtfeld der Lichtsignalanlage – Bedarfsampel am ZOB	ZOB	Auf der südlichen Seite der Jahnstraße ist der Radverkehr auf dem Radweg in beide Richtungen unterwegs. Die Fußgängerampel auf Höhe des ZOB soll mit einem Sinnbild für den kombinierten Rad- und Fußverkehr ergänzt werden.	hoch	kurz	x			
R 5	R 5 – Mainkai	Fischergasse / Zufahrt Mainlande	Furt Richtlinienkonform markieren, wie an den anderen Knotenpunktarmen der Kreuzung.	mittel	kurz	x			
R 6	R 6 – Sinnbild auf der Fahrbahn	Am Kaibach	aufmerksam machen.	mittel	kurz	x			
R 7	R 7 – Parkplatz Stadthalle Übergang Radweg auf Fahrbahn	Jahnstr.	Übergang von Radweg in den Mischverkehr. Übergang ist nach der Einmündung Parkplatzzufahrt Stadthalle zu vollziehen. Vorfahrtberechtigung an Einmündung Parkplatz Stadthalle durch Furtmarkierung anzeigen. Übergang in Mischverkehr deutlich machen durch bspw. Einengung des Straßenraums durch Markierung von Sperrflächen oder durch eine Radfahrerfurt	hoch	kurz	x			
R 8	R 8 – Schutzstreifen Jahnstraße	Jahnstr.	Beidseitiger Schutzstreifen von Einmündung Radweg Sackenbach bis Beginn Radweg an Stadthalle mit jeweils 1,5 m Breite. Für die Kernfahrbahn verbleiben ca. 5,50m.	hoch	kurz	x			
R 9	R 9 – Übergang gemeinsamer Geh- und Radweg in die Jahnstraße	Jahnstraße	Fortsetzung des gemeinsamen Geh- und Radwegs um südlich der „MC-Donalds Einmündung“ eine bessere Radwegführung in die Jahnstraße zu ermöglichen. Alternativ ein Gehweg mit Freigabe für den Radverkehr. Ggf. kurzfristig mittels Markierungen. Idealerweise mittel-/langfristig baulich umgestalten.	hoch	kurz	x			
R 10	R 10 – Einmündung gemeinsamer Geh und Radweg auf Höhe der „BFT Tankstelle“	Jahnstraße	Einmündung auf wichtiger Radverbindung (Schülerverkehr). Durch Markierung Fahrbahn einengen	hoch	kurz	x			

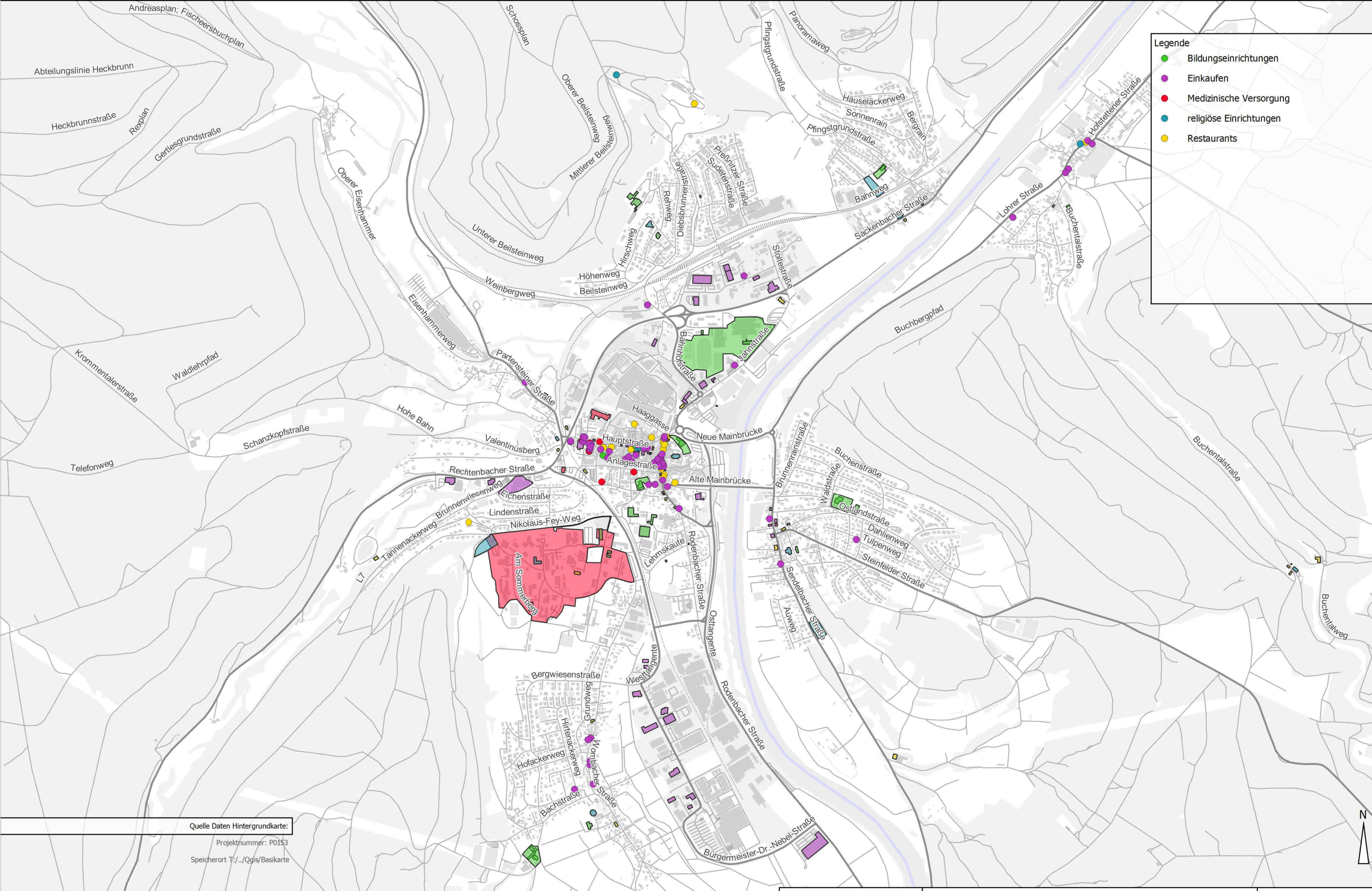
R 11	R 11 - Sinnbild auf Leuchtfeld der Lichtsignalanlage – Bahnhofstraße	Bahnhofstr.	Die gemeinsame Signalisierung von Fußgängern und Radfahrern sollte in Leuchtfeldern der Signalgeber durch kombinierte Sinnbilder für Fußgänger und Radfahrer gekennzeichnet werden.	mittel	kurz	x			
R 12	R 12 – Reduzierung der Geschwindigkeit an der Querungsstelle	Radweg Partensteiner Straße	Wichtige Querungsstelle für den Radverkehr und mögliche Alternative zur Durchfahrt Partensteiner Straße im Mischverkehr zur Innenstadt (bis Grafen-von-Rieneck-Straße). Die Geschwindigkeitsdämpfende Wirkung der Verkehrsinsel ist zu optimieren. Die Kurvigkeit der Fahrbahn ortseinwärts wesentlich zu erhöhen.	mittel	mittel	x			
R 13	R 13 – Knotenpunkt Wombacher Straße/Westtangente/Bergwiesenstraße	Wombacher Str. / Bergwiesenstr.	Die Kreuzung mit abknickender Vorfahrt hat in Ost-West-Richtung stark überdimensionierte Knotenpunktarme. Der Verkehrsraum soll zugunsten des Rad- und Fußverkehrs neu gestaltet werden. Auf leichte und sichere Querung der Fahrbahnen ist besonders zu achten. Eine Planung ist zu erstellen. Im Zuge des Vorentwurfs sind verschiedene Alternativplanungen (z.B. Kreisverkehr, Rechts-vor-Links) auszuarbeiten und hinsichtlich der Erreichung der Zielsetzungen zu bewerten.	hoch	mittel		x		
R 14	R 14 – Anbindung Ortsteil Lindig	Ruppertschüttener Straße	In der Ruppertschüttener Straße befindet sich die Bushaltestelle „Ladestraße“. Dort queren regelmäßig Fußgänger und die Verkehrssituation ist aufgrund der vorhandenen Linksabbiegestreifen unübersichtlich. Dort wird eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 vorgeschlagen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger und Einleitung des Radverkehrs auf die Fahrbahn bzw. Führung des Radverkehrs im Mischverkehr. In Richtung Lindigsiedlung soll entlang der Ruppertschüttener Straße geprüft werden, ob bergauf ein Angebot (Radfahrstreifen) geschaffen werden kann.	mittel	kurz	x			
R 15	R 15 - Sinnbild auf Leuchtfeld der Lichtsignalanlage – „Oberes Tor“	„Oberes Tor“	Die signalisierten Fußgängerfurten sind für den Radverkehr mit zu signalisieren. Die gemeinsame Signalisierung von Fußgängern und Radfahrern sollte in Leuchtfeldern der Signalgeber durch kombinierte Sinnbilder für Fußgänger und Radfahrer gekennzeichnet werden.	gering	kurz	x			
R 16	R 16 – Querungshilfe Knotenarm Neue Mainbrücke	Neue Mainbrücke	Angebot für Radverkehr am Kreisverkehr unvollständig. Knotenarm Neue Mainbrücke mit Mittelinsel zur Querung nachrüsten. Die Mittelinsel kann auf dem zweiten Fahrstreifen Richtung Kreisverkehr hergestellt werden und sollte mindestens 2,50 m breit sein. Empfohlen werden 3 m, damit auch Radfahrende mit Anhänger sicher sind.	hoch	mittel		x		
R 17	R 17 – Schutzstreifen Alte Mainbrücke	Alte Mainbrücke	Beidseitiger Schutzstreifen mit jeweils 1,5 m Breite. Für die Kernfahrbahn verbleiben ca. 5,50 m. Anordnung von Tempo 30 zur Erhöhung der Verkehrssicherheit der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer. Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn.	hoch	kurz	x			
R 18	R 18 – Anforderungstaster für den Radverkehr	Neubrunnenstraße	Erweiterte Fußgängersignalisierung zur Sicherung des Radverkehrs. Schalten der Fußgängerampel mittels Anforderungstaster für Radverkehr in der Neubrunnenstraße. Taster ist im Mündungsbereich der Neubrunnenstraße aufzustellen. Radfahrende (Schulverkehr) können über den Taster die Fußgängerampel aktivieren und so sicher in die Sendelbacher Str. einfahren.	gering	mittel	x			
R 19	R 19 – Sackenbacher Straße / Spessartstraße	Sackenbacher Str.	Halteverbot im Bereich der Einmündung Spessartstr. und gegenüber der Einmündung anordnen. Fahrbahneinengung im Vorfeld und Bau einer Mittelinsel zum Schutz der aus der Ortsdurchfahrt nach links in die Spessartstr. einbiegenden Radverkehrs	hoch	kurz	x			
R 20	R 20 – „Schwarzer Pfad“	Schwarzer Pfad	Der „Schwarze Pfad“ wird vom Radverkehr genutzt. Es sind alternative Wege vorhanden. Es wird im Zuge von möglichen Lärmschutzmaßnahmen angeregt, den Weg für den Radverkehr zu widmen und entsprechend dem Widmungsstatus auszubauen.	mittel	lang			x	
R 21	R 21 – Geschwindigkeitsdämpfung und Mittelinsel über die St 2437	Steinfelder Str. Sendelbach	Auflösung Zweirichtungsradschwung mit Mittelinsel. In Verbindung mit einer Fahrbahnverschwengung zur Geschwindigkeitsdämpfung am Ortseingang. Bau eines Zweirichtungsradschwungs auf südlicher Seite der St 2437 (Wohngebiet südlich Steinfelder Straße).	hoch	mittel	x			
R 22	R 22 – Querungshilfe über die Südtangente	Südtangente / Rodenbacher Straße	Es besteht Bedarf nach einer sicheren Querung auf wichtiger Radverbindung. Empfohlen wird der Rückbau des Linksabbiegerstreifens auf der Südtangente in die Rodenbacher Straße und Bau einer Mittelinsel als Querungshilfe für Rad- und Fußverkehr. Ausbau bzw. Neubau von Nebenanlagen, die zur Querung hinführen. Die Nebenanlagen sind entsprechend auf mindestens 2,50 m (besser: 3 m) Breite auszubauen. Im Zuge von Planungen und Bau eines Kreisverkehrs (siehe K 4) ist die Querungshilfe in die Planungen des Kreisverkehrs zu integrieren.	Schlüsselmaßnahme	mittel	x			
R 23	R 23 –Verbindung zwischen dem Brunnenwiesenweg und der Rechtenbacher Straße	Am Rechtenbach	Bau eines Weges zwischen Brunnenwiesenweg und Rechtenbacher Straße. Ausbau zu Gemeinsamen Geh- und Radweg mit 3 m Breite.	hoch	lang				x
R 24	R 24 – Anbindung Zentralklinikum	Bergwiesenstr. / Pfarrwiesenweg	Anbindung des Neuen Zentralklinikums über die Südseite. Die Erschließung des Klinikums für den Radverkehr sollte auch aus südlicher Richtung erfolgen, da sich hier (nach Planung) die Radabstellanlage befinden.	gering	lang	x			
R 25	R 25 – Tempo 30 Partensteiner Straße	Partensteiner Str.	Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Radwegeführung hat aktuell keine alternative Route, daher Anordnung von Tempo 30. Zielsetzungen: Reduzierung der Verkehrsemissionen (vor allem von Lkw) zum Schutz der Wohnbevölkerung Erhöhung Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer Erleichtertes Queren für Fußgänger	hoch	kurz	x			
R 26	R 26 – Bereich „Kupfermühle“	Partensteiner Str.	Gefahrenquelle mit Unfallhäufung im Bereich „Kupfermühle“ auf der Partensteiner Straße entschärfen. Verkehrssicherheit für Radverkehr bei Einmündung Eisenhammerweg verbessern. Auf einmündenden Radverkehr aufmerksam machen, durch Wechsel des Bodenbelages, Zeichen 138-10 (ausgeschilderter Radweg des Landkreises). Streckenbezogenes Tempo 30 aufgrund der unübersichtlichen Situation und fehlendem Angebot für den Radverkehr.	hoch	kurz	x			



Legende

- Bundesstraße
- Landesstraße
- Schiene

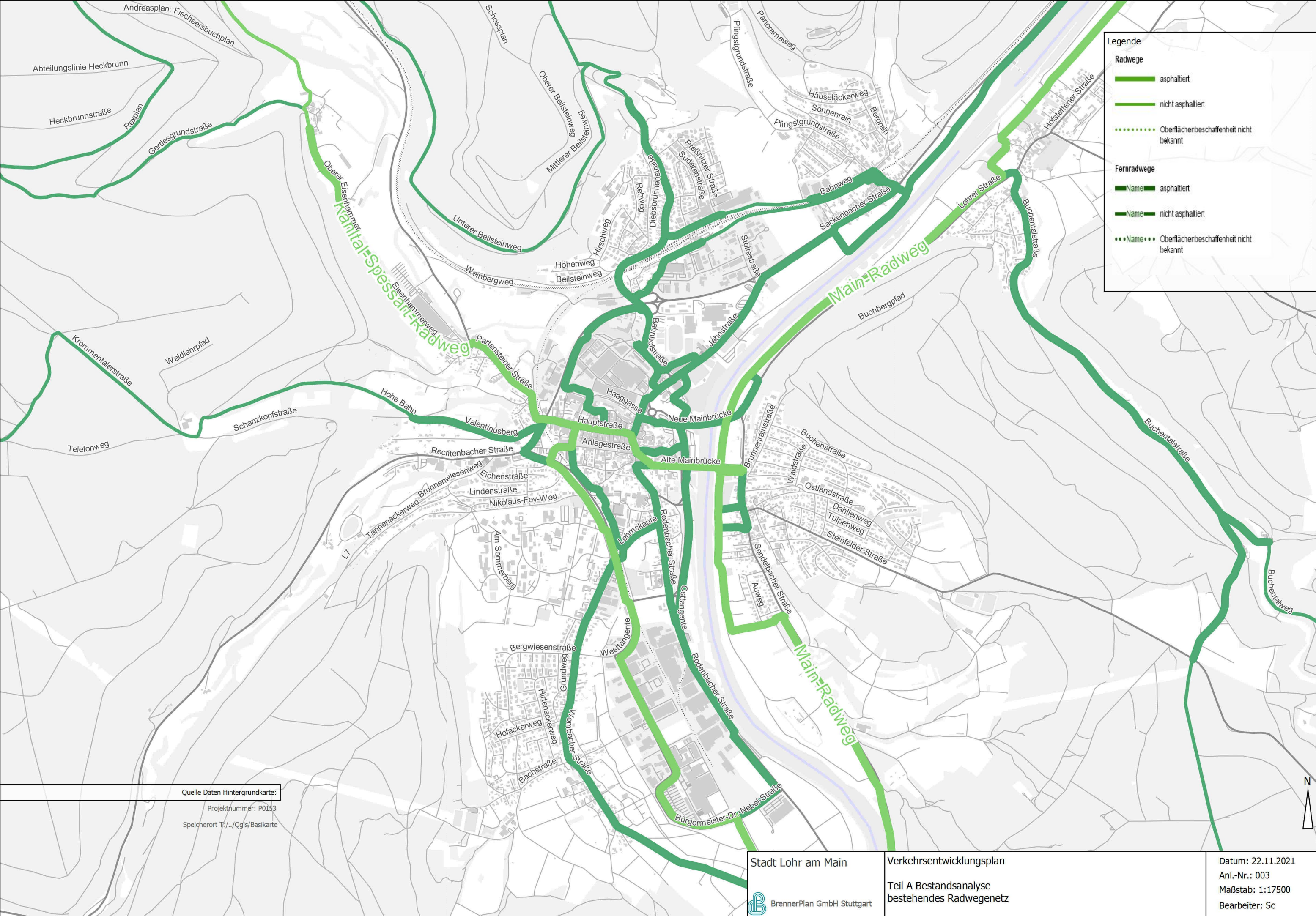
Quelle Daten Hintergrundkarte:
 Projektnummer: P0153
 Speicherort T:/../Qgis/Basikarte



Legende

- Bildungseinrichtungen
- Einkaufen
- Medizinische Versorgung
- religiöse Einrichtungen
- Restaurants

Quelle Daten Hintergrundkarte:
 Projektnummer: P0153
 Speicherort T:/../Qgis/Basiskarte



Legende

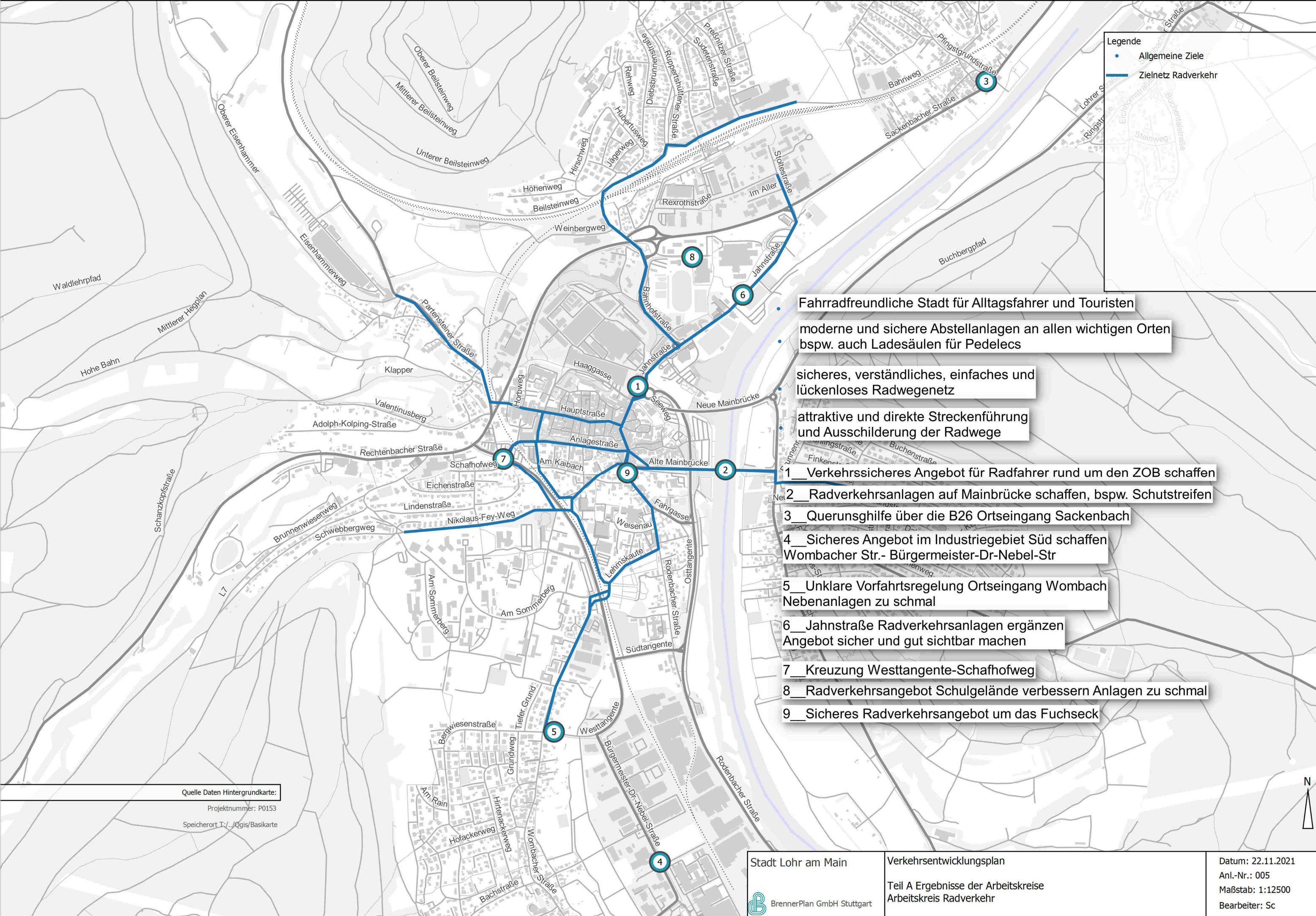
Radwege

- asphaltiert
- nicht asphaltiert
- Oberflächenbeschaffenheit nicht bekannt

Fernradwege

- Name asphaltiert
- Name nicht asphaltiert
- Name Oberflächenbeschaffenheit nicht bekannt

Quelle Daten Hintergrundkarte:
 Projektnummer: P0153
 Speicherort T:/../Qgis/Basikarte

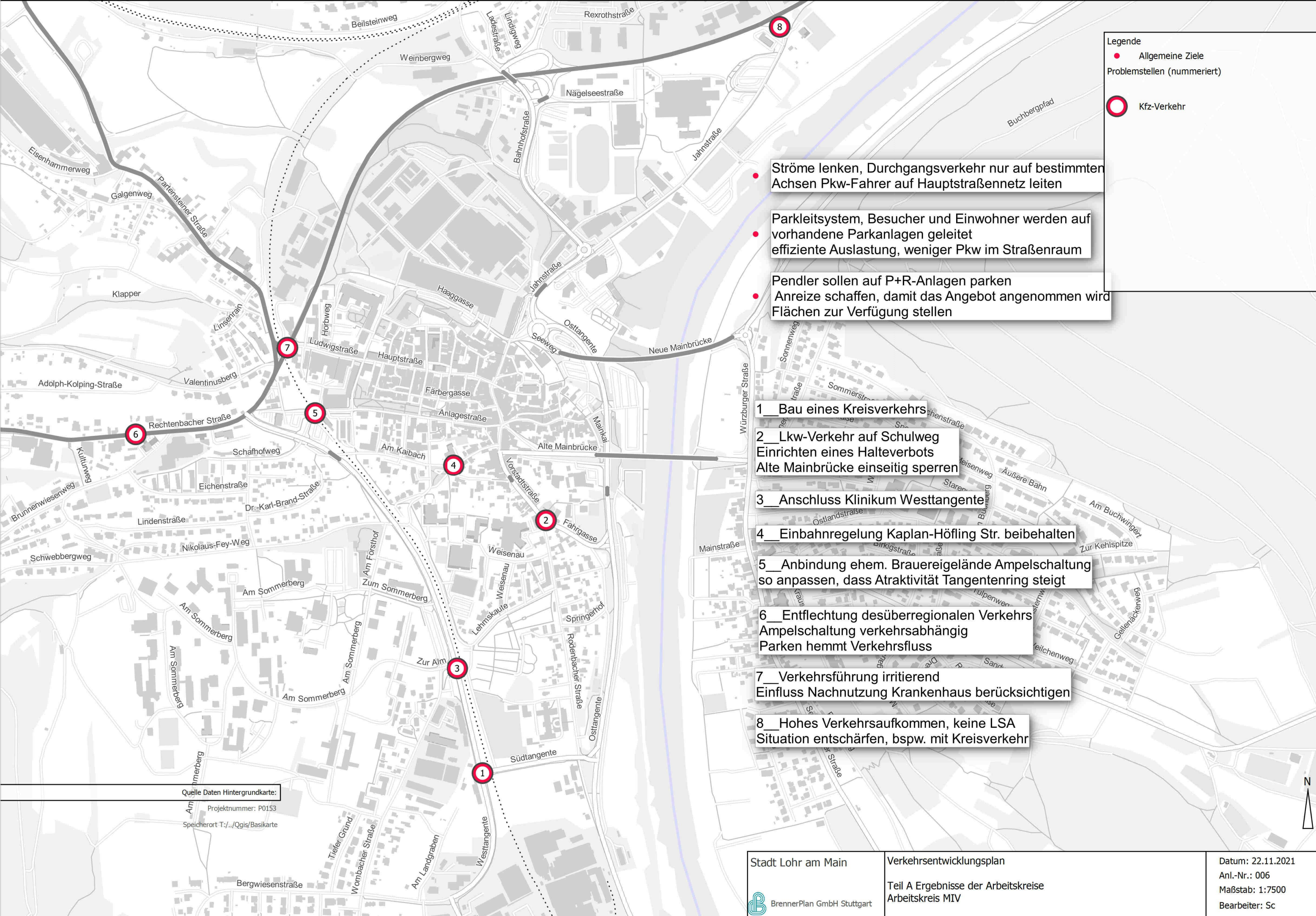


Legende

- Allgemeine Ziele
- Zielnetz Radverkehr

- Fahrradfreundliche Stadt für Alltagsfahrer und Touristen**
- moderne und sichere Abstellanlagen an allen wichtigen Orten bspw. auch Ladesäulen für Pedelecs
 - sicheres, verständliches, einfaches und lückenloses Radwegenetz
 - attraktive und direkte Streckenführung und Ausschilderung der Radwege
- 1 _ Verkehrssicheres Angebot für Radfahrer rund um den ZOB schaffen
 - 2 _ Radverkehrsanlagen auf Mainbrücke schaffen, bspw. Schutzstreifen
 - 3 _ Querungshilfe über die B26 Ortseingang Sackenbach
 - 4 _ Sicheres Angebot im Industriegebiet Süd schaffen Wombacher Str.- Bürgermeister-Dr-Nebel-Str
 - 5 _ Unklare Vorfahrtsregelung Ortseingang Wombach Nebenanlagen zu schmal
 - 6 _ Jahnstraße Radverkehrsanlagen ergänzen Angebot sicher und gut sichtbar machen
 - 7 _ Kreuzung Westtangente-Schafhofweg
 - 8 _ Radverkehrsangebot Schulgelände verbessern Anlagen zu schmal
 - 9 _ Sicheres Radverkehrsangebot um das Fuchseck

Quelle Daten Hintergrundkarte:
 Projektnummer: P0153
 Speicherort T:/.../Qgis/Basiskarte



- Legende
- Allgemeine Ziele
 - Problemstellen (nummeriert)
 - Kfz-Verkehr

● Ströme lenken, Durchgangsverkehr nur auf bestimmten Achsen Pkw-Fahrer auf Hauptstraßennetz leiten

● Parkleitsystem, Besucher und Einwohner werden auf vorhandene Parkanlagen geleitet
effiziente Auslastung, weniger Pkw im Straßenraum

● Pendler sollen auf P+R-Anlagen parken
Anreize schaffen, damit das Angebot angenommen wird
Flächen zur Verfügung stellen

1 Bau eines Kreisverkehrs
2 Lkw-Verkehr auf Schulweg
Einrichten eines Halteverbots
Alte Mainbrücke einseitig sperren

3 Anschluss Klinikum Westtangente

4 Einbahnregelung Kaplan-Höfling Str. beibehalten

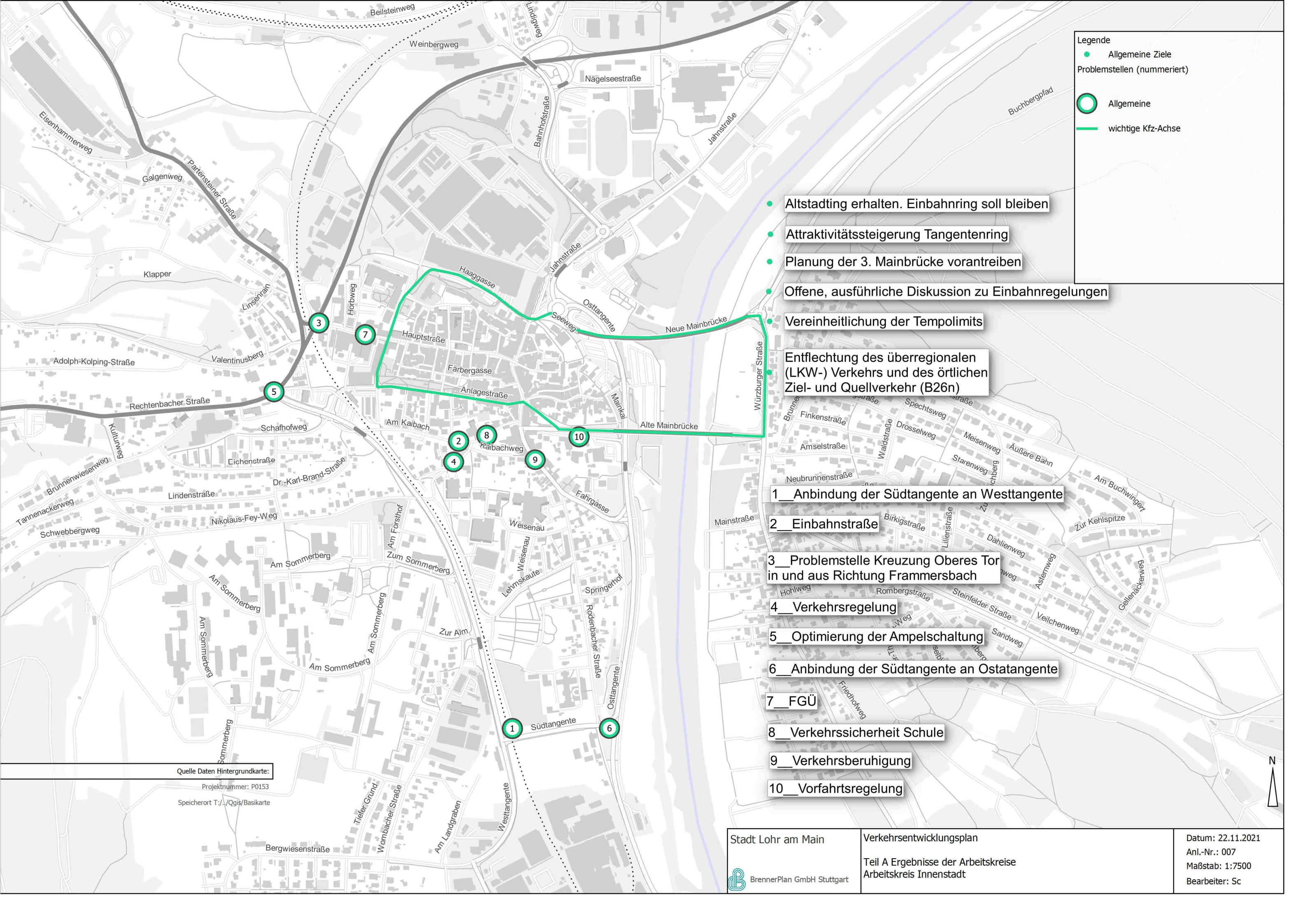
5 Anbindung ehem. Brauereigelände Ampelschaltung
so anpassen, dass Attraktivität Tangentenring steigt

6 Entflechtung desüberregionalen Verkehrs
Ampelschaltung verkehrsabhängig
Parken hemmt Verkehrsfluss

7 Verkehrsführung irritierend
Einfluss Nachnutzung Krankenhaus berücksichtigen

8 Hohes Verkehrsaufkommen, keine LSA
Situation entschärfen, bspw. mit Kreisverkehr

Quelle Daten Hintergrundkarte:
Projektnummer: P0153
Speicherort: T:/.../Qgis/Basikarte



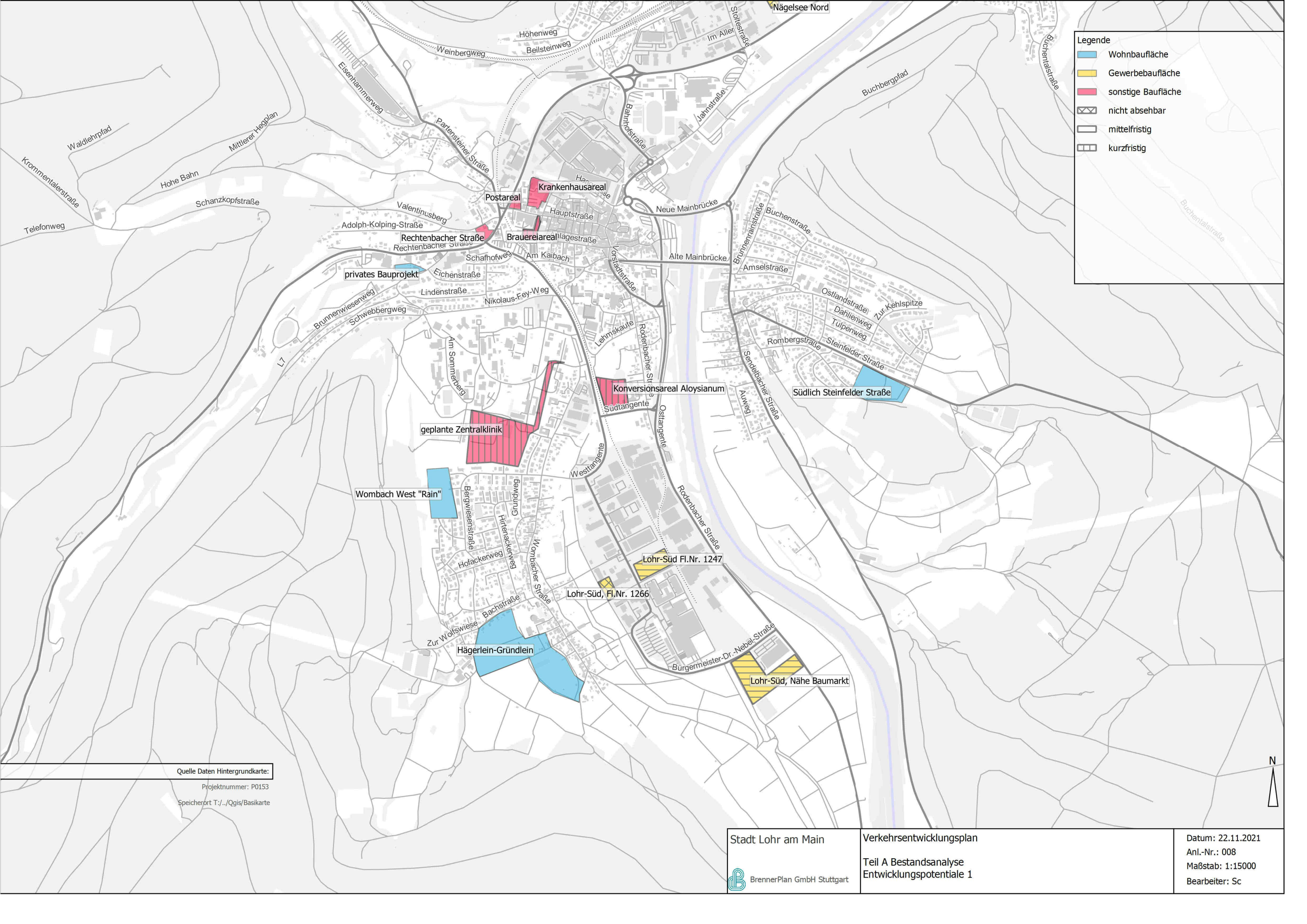
Legende

- Allgemeine Ziele
- Problemstellen (nummeriert)
- Allgemeine
- wichtige Kfz-Achse

- Altstadtting erhalten. Einbahnring soll bleiben
- Attraktivitätssteigerung Tangentenring
- Planung der 3. Mainbrücke vorantreiben
- Offene, ausführliche Diskussion zu Einbahnregelungen
- Vereinheitlichung der Tempolimits
- Entflechtung des überregionalen (LKW-) Verkehrs und des örtlichen Ziel- und Quellverkehrs (B26n)

- 1 Anbindung der Südtangente an Westtangente
- 2 Einbahnstraße
- 3 Problemstelle Kreuzung Oberes Tor in und aus Richtung Frammersbach
- 4 Verkehrsregelung
- 5 Optimierung der Ampelschaltung
- 6 Anbindung der Südtangente an Ostatangente
- 7 FGÜ
- 8 Verkehrssicherheit Schule
- 9 Verkehrsberuhigung
- 10 Vorfahrtsregelung

Quelle Daten Hintergrundkarte:
 Projektnummer: P0153
 Speicherort T:/Ogis/Basikarte

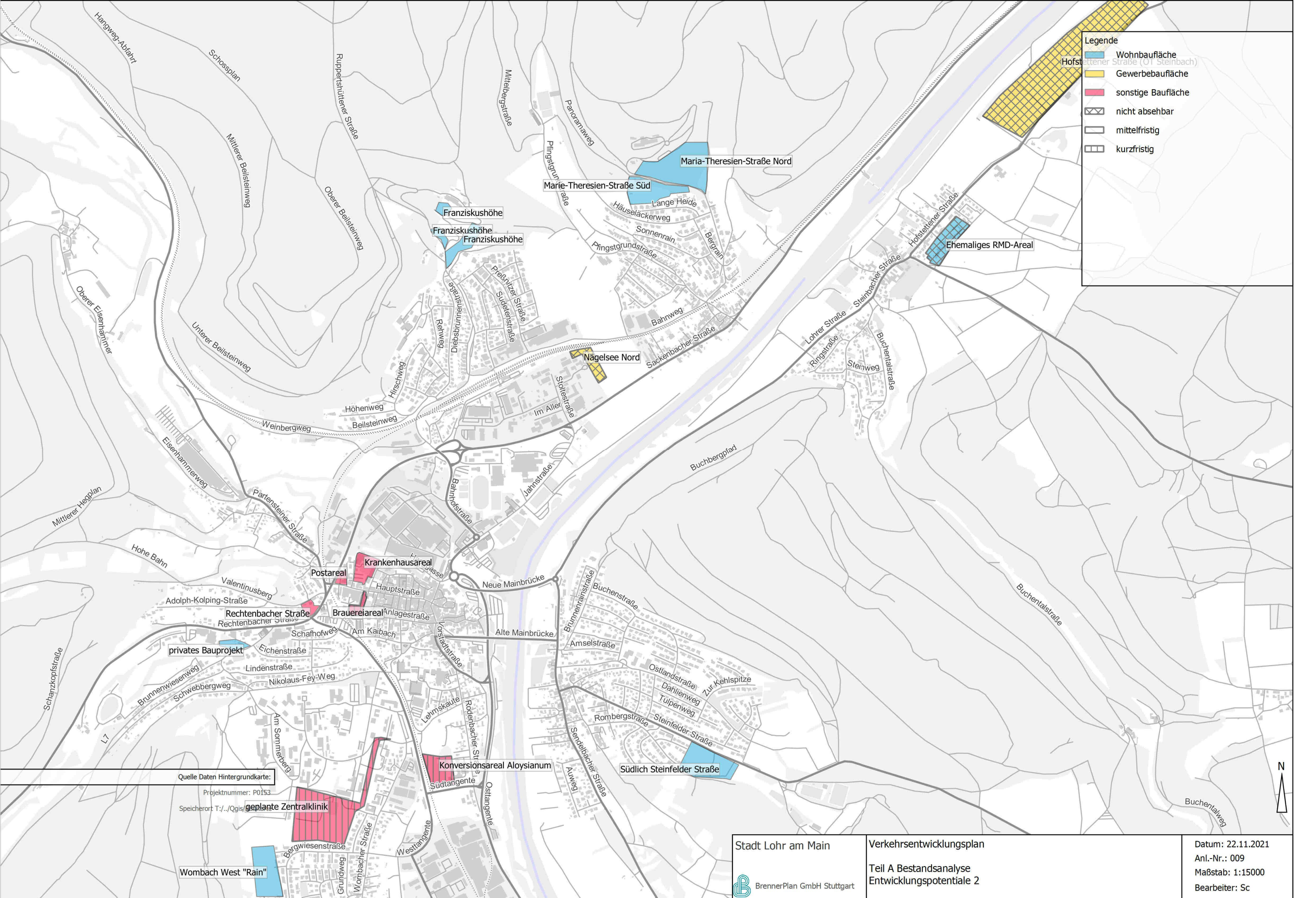


Legende

- Wohnbaufläche
- Gewerbebaufläche
- sonstige Baufläche
- nicht absehbar
- mittelfristig
- kurzfristig

Quelle Daten Hintergrundkarte:
 Projektnummer: P0153
 Speicherort T:/./Qgis/Basikarte





Legende

- Wohnbaufläche
- Gewerbebaufläche
- sonstige Baufläche
- nicht absehbar
- mittelfristig
- kurzfristig

Quelle Daten Hintergrundkarte:


Projektnummer: P0153

Speicherort: T:/Ogis/...

geplante Zentralklinik

Wombach West "Rain"

Stadt Lohr am Main



BrennerPlan GmbH Stuttgart

Verkehrsentwicklungsplan

Teil A Bestandsanalyse

Entwicklungspotentiale 2

Datum: 22.11.2021

Anl.-Nr.: 009

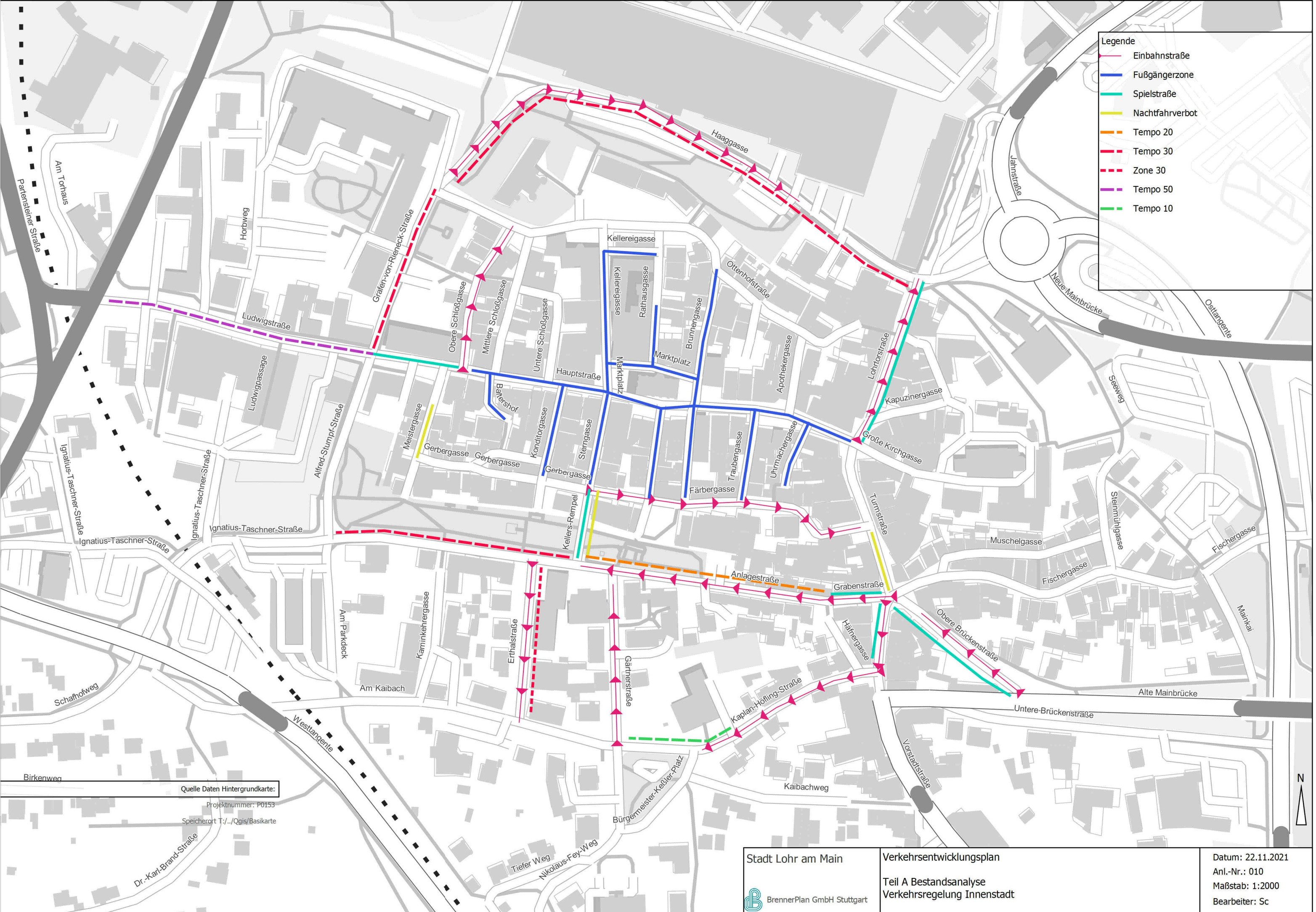
Maßstab: 1:15000

Bearbeiter: Sc



Legende

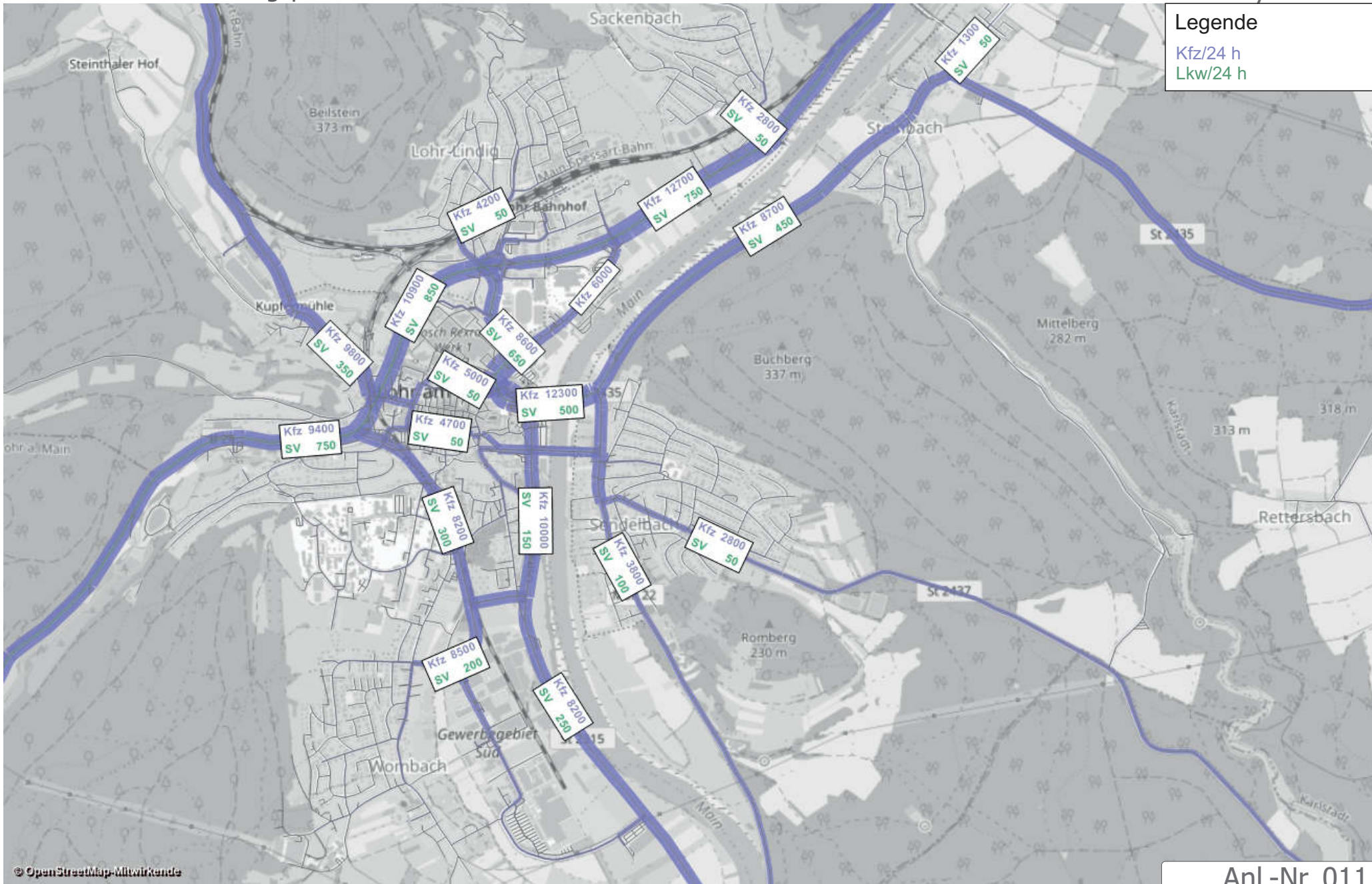
- Einbahnstraße
- Fußgängerzone
- Spielstraße
- Nachtfahrverbot
- - - Tempo 20
- - - Tempo 30
- · - · - Zone 30
- - - Tempo 50
- - - Tempo 10



Quelle Daten Hintergrundkarte:

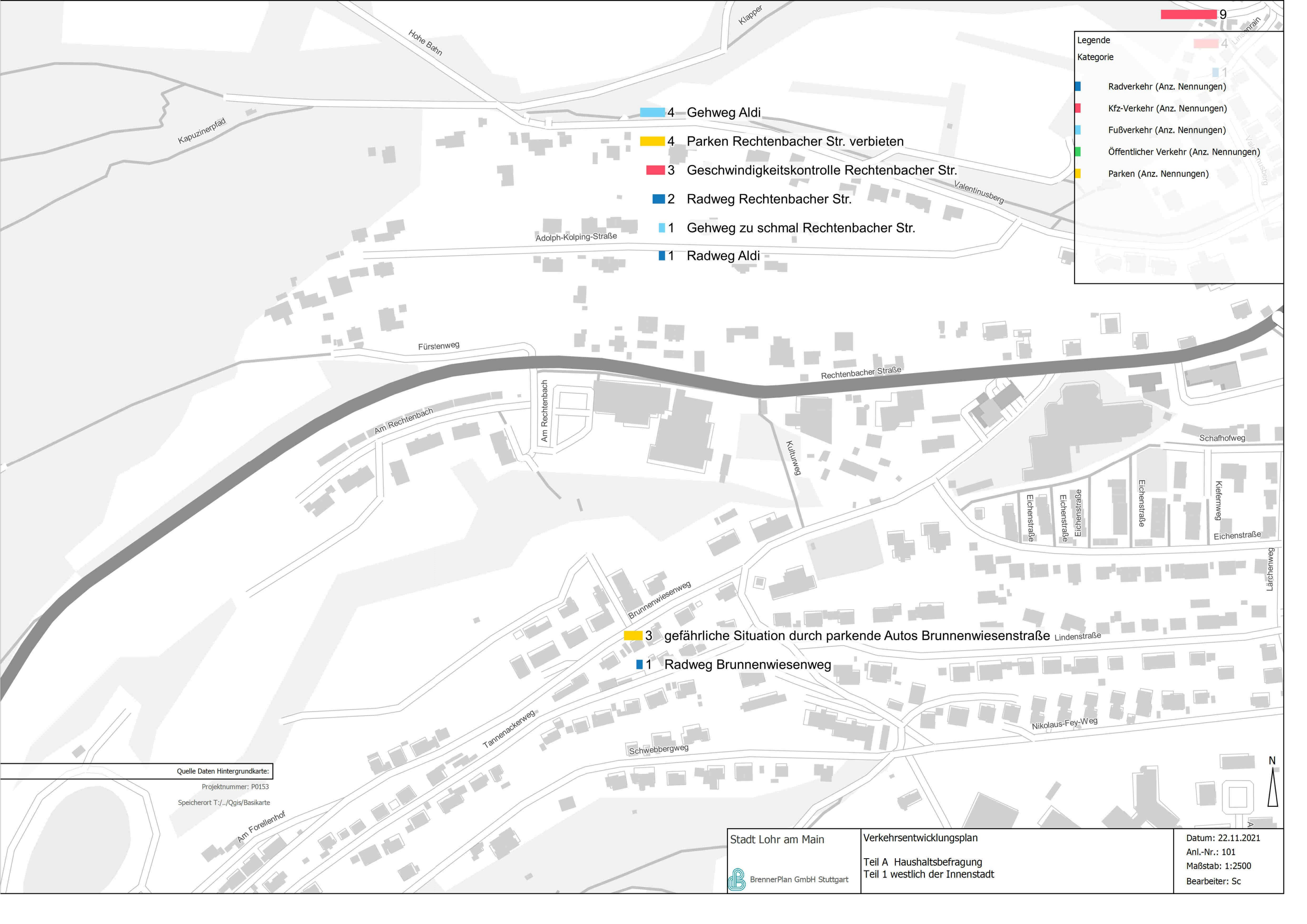
Projektnummer: P0153
 Speicherort T:/./Ogis/Basikarte





Legende
Kfz/24 h
Lkw/24 h





Legende

Kategorie

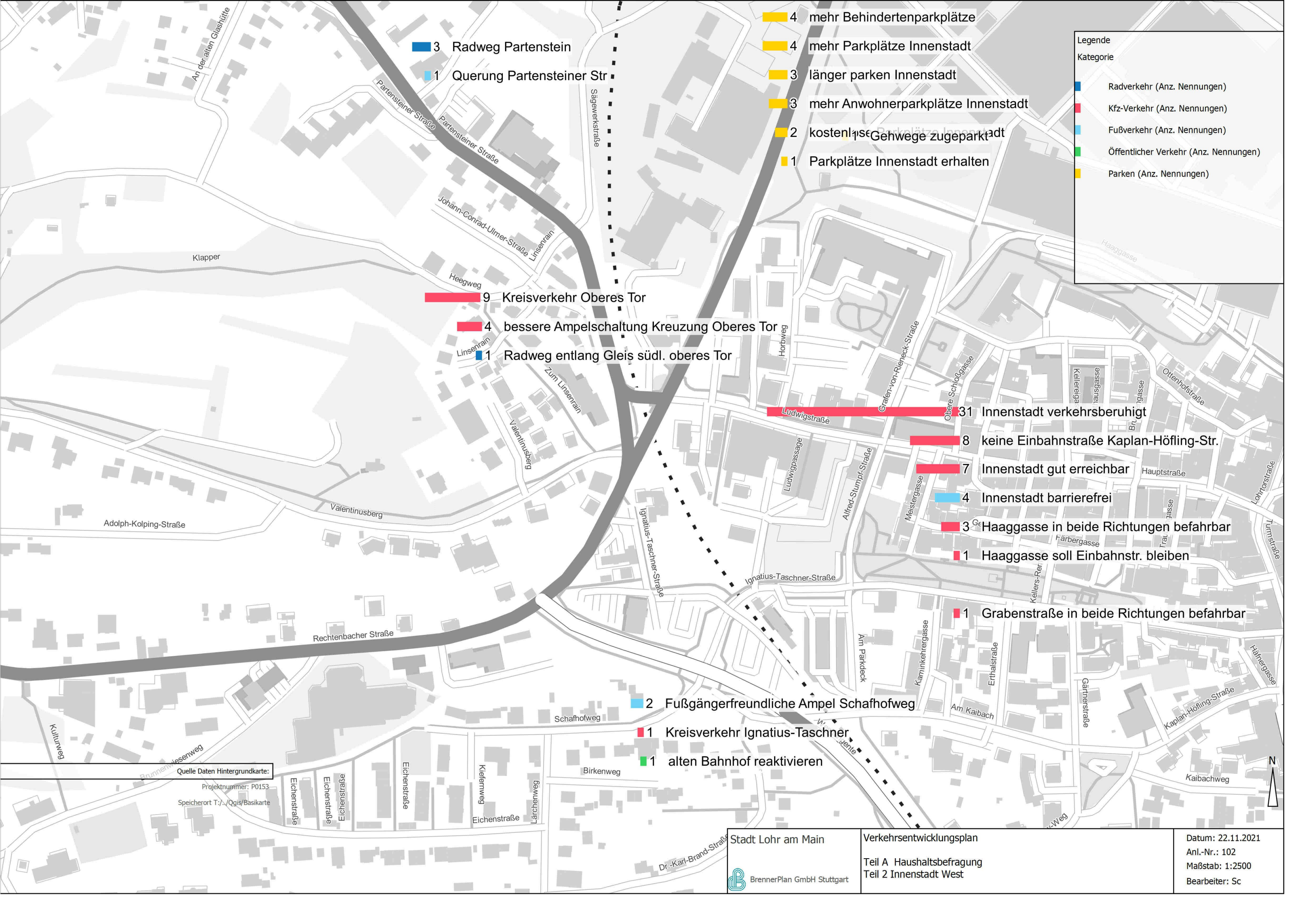
- Radverkehr (Anz. Nennungen)
- Kfz-Verkehr (Anz. Nennungen)
- Fußverkehr (Anz. Nennungen)
- Öffentlicher Verkehr (Anz. Nennungen)
- Parken (Anz. Nennungen)

- 4 Gehweg Aldi
- 4 Parken Rechtenbacher Str. verbieten
- 3 Geschwindigkeitskontrolle Rechtenbacher Str.
- 2 Radweg Rechtenbacher Str.
- 1 Gehweg zu schmal Rechtenbacher Str.
- 1 Radweg Aldi

- 3 gefährliche Situation durch parkende Autos Brunnenwiesenstraße
- 1 Radweg Brunnenwiesenweg

Quelle Daten Hintergrundkarte:

Projektnummer: P0153
 Speicherort T:/.../Qgis/Basikarte



3 Radweg Partenstein

1 Querung Partensteiner Str

9 Kreisverkehr Oberes Tor

4 bessere Ampelschaltung Kreuzung Oberes Tor

1 Radweg entlang Gleis südl. oberes Tor

31 Innenstadt verkehrsberuhigt

8 keine Einbahnstraße Kaplan-Höfling-Str.

7 Innenstadt gut erreichbar

4 Innenstadt barrierefrei

3 Haaggasse in beide Richtungen befahrbar

1 Haaggasse soll Einbahnstr. bleiben

1 Grabenstraße in beide Richtungen befahrbar

2 Fußgängerfreundliche Ampel Schafhofweg

1 Kreisverkehr Ignatius-Taschner

1 alten Bahnhof reaktivieren

Legende

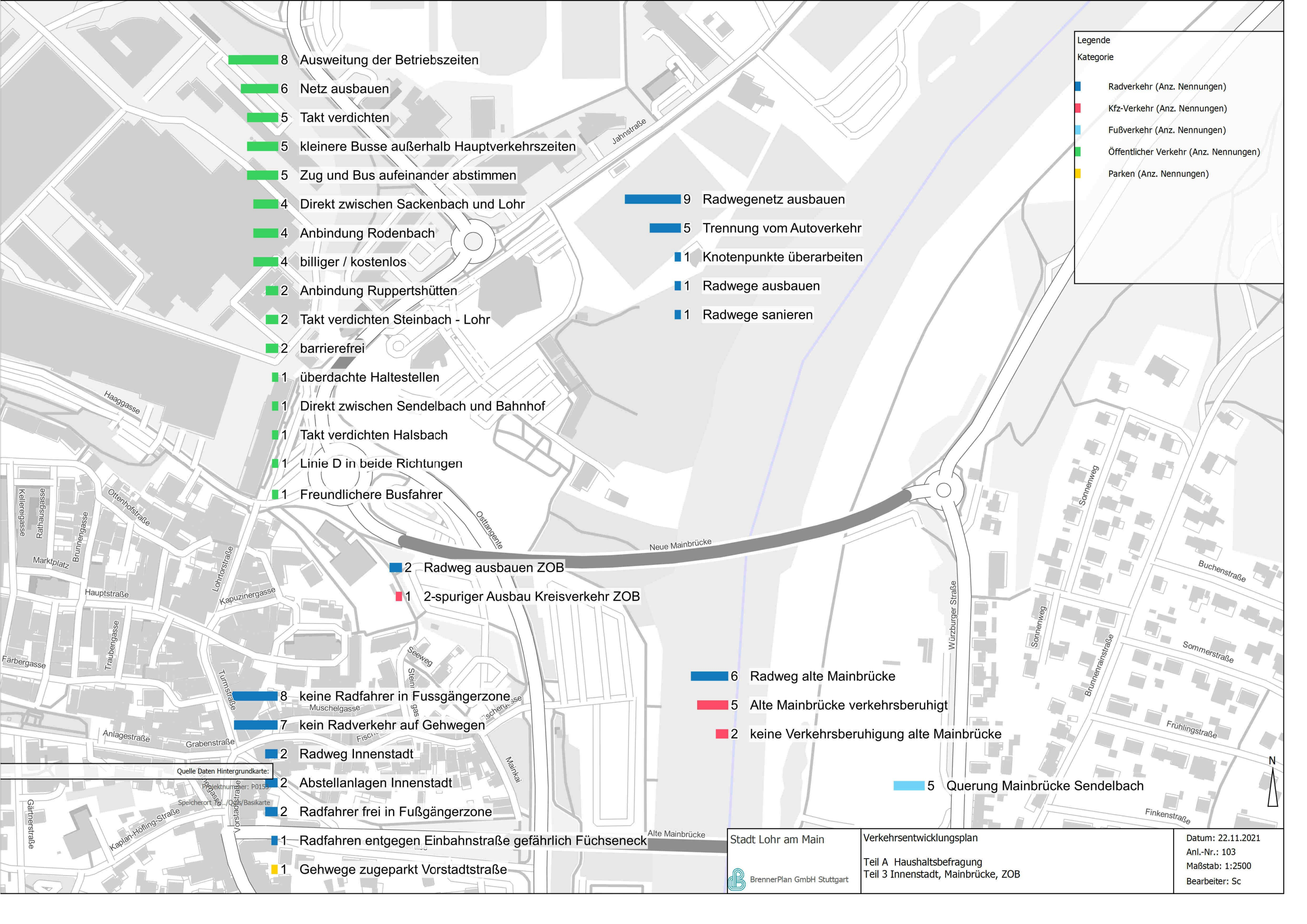
Kategorie

- Radverkehr (Anz. Nennungen)
- Kfz-Verkehr (Anz. Nennungen)
- Fußverkehr (Anz. Nennungen)
- Öffentlicher Verkehr (Anz. Nennungen)
- Parken (Anz. Nennungen)

Quelle Daten Hintergrundkarte:

Projektnummer: P0153

Speicherort T:/Ogis/Basikarte



Legende

Kategorie

- Radverkehr (Anz. Nennungen)
- Kfz-Verkehr (Anz. Nennungen)
- Fußverkehr (Anz. Nennungen)
- Öffentlicher Verkehr (Anz. Nennungen)
- Parken (Anz. Nennungen)

- 8 Ausweitung der Betriebszeiten
- 6 Netz ausbauen
- 5 Takt verdichten
- 5 kleinere Busse außerhalb Hauptverkehrszeiten
- 5 Zug und Bus aufeinander abstimmen
- 4 Direkt zwischen Sackenbach und Lohr
- 4 Anbindung Rodenbach
- 4 billiger / kostenlos
- 2 Anbindung Ruppertshütten
- 2 Takt verdichten Steinbach - Lohr
- 2 barrierefrei
- 1 überdachte Haltestellen
- 1 Direkt zwischen Sendelbach und Bahnhof
- 1 Takt verdichten Halsbach
- 1 Linie D in beide Richtungen
- 1 Freundlichere Busfahrer

- 9 Radwegenetz ausbauen
- 5 Trennung vom Autoverkehr
- 1 Knotenpunkte überarbeiten
- 1 Radwege ausbauen
- 1 Radwege sanieren

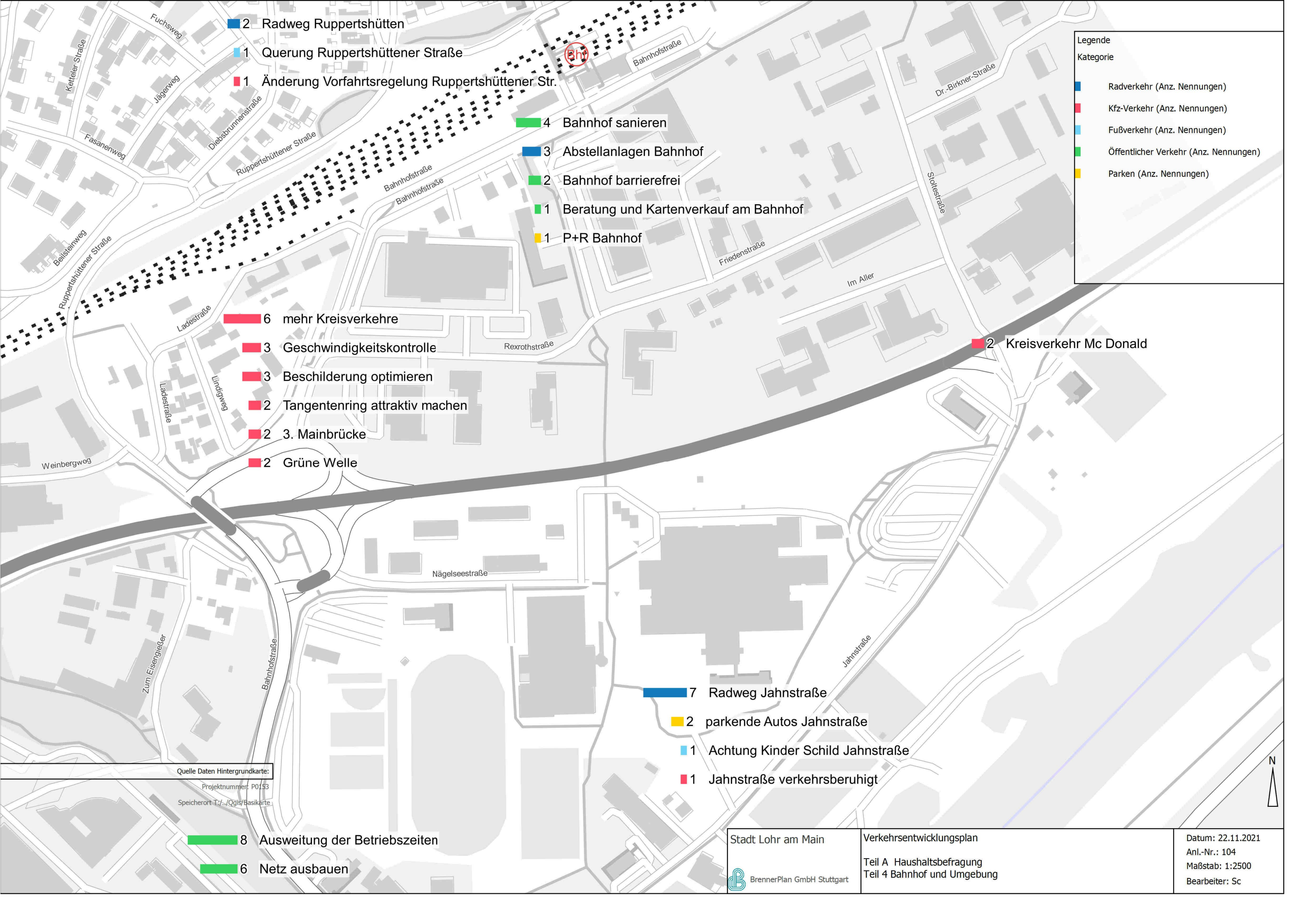
- 2 Radweg ausbauen ZOB
- 1 2-spuriger Ausbau Kreisverkehr ZOB

- 6 Radweg alte Mainbrücke
- 5 Alte Mainbrücke verkehrsberuhigt
- 2 keine Verkehrsberuhigung alte Mainbrücke

■ 5 Querung Mainbrücke Sendelbach

- 8 keine Radfahrer in Fußgängerzone
- 7 kein Radverkehr auf Gehwegen
- 2 Radweg Innenstadt
- 2 Abstellanlagen Innenstadt
- 2 Radfahrer frei in Fußgängerzone
- 1 Radfahren entgegen Einbahnstraße gefährlich Füchseneck
- 1 Gehwege zugeparkt Vorstadtstraße

Quelle Daten Hintergrundkarte:
 Projektnummer: P015
 Speicherort: /Basikarte



■ 2 Radweg Ruppertshütten

■ 1 Querung Ruppertshüttener Straße

■ 1 Änderung Vorfahrtsregelung Ruppertshüttener Str.

■ 4 Bahnhof sanieren

■ 3 Abstellanlagen Bahnhof

■ 2 Bahnhof barrierefrei

■ 1 Beratung und Kartenverkauf am Bahnhof

■ 1 P+R Bahnhof

■ 6 mehr Kreisverkehre

■ 3 Geschwindigkeitskontrolle

■ 3 Beschilderung optimieren

■ 2 Tangentenring attraktiv machen

■ 2 3. Mainbrücke

■ 2 Grüne Welle

■ 2 Kreisverkehr Mc Donald

■ 7 Radweg Jahnstraße

■ 2 parkende Autos Jahnstraße

■ 1 Achtung Kinder Schild Jahnstraße

■ 1 Jahnstraße verkehrsberuhigt

■ 8 Ausweitung der Betriebszeiten

■ 6 Netz ausbauen

Legende
Kategorie

- Radverkehr (Anz. Nennungen)
- Kfz-Verkehr (Anz. Nennungen)
- Fußverkehr (Anz. Nennungen)
- Öffentlicher Verkehr (Anz. Nennungen)
- Parken (Anz. Nennungen)

Quelle Daten Hintergrundkarte:

Projektnummer: P0153

Speicherort T:/Ogis/Basiskarte

Stadt Lohr am Main

Verkehrsentwicklungsplan

Datum: 22.11.2021



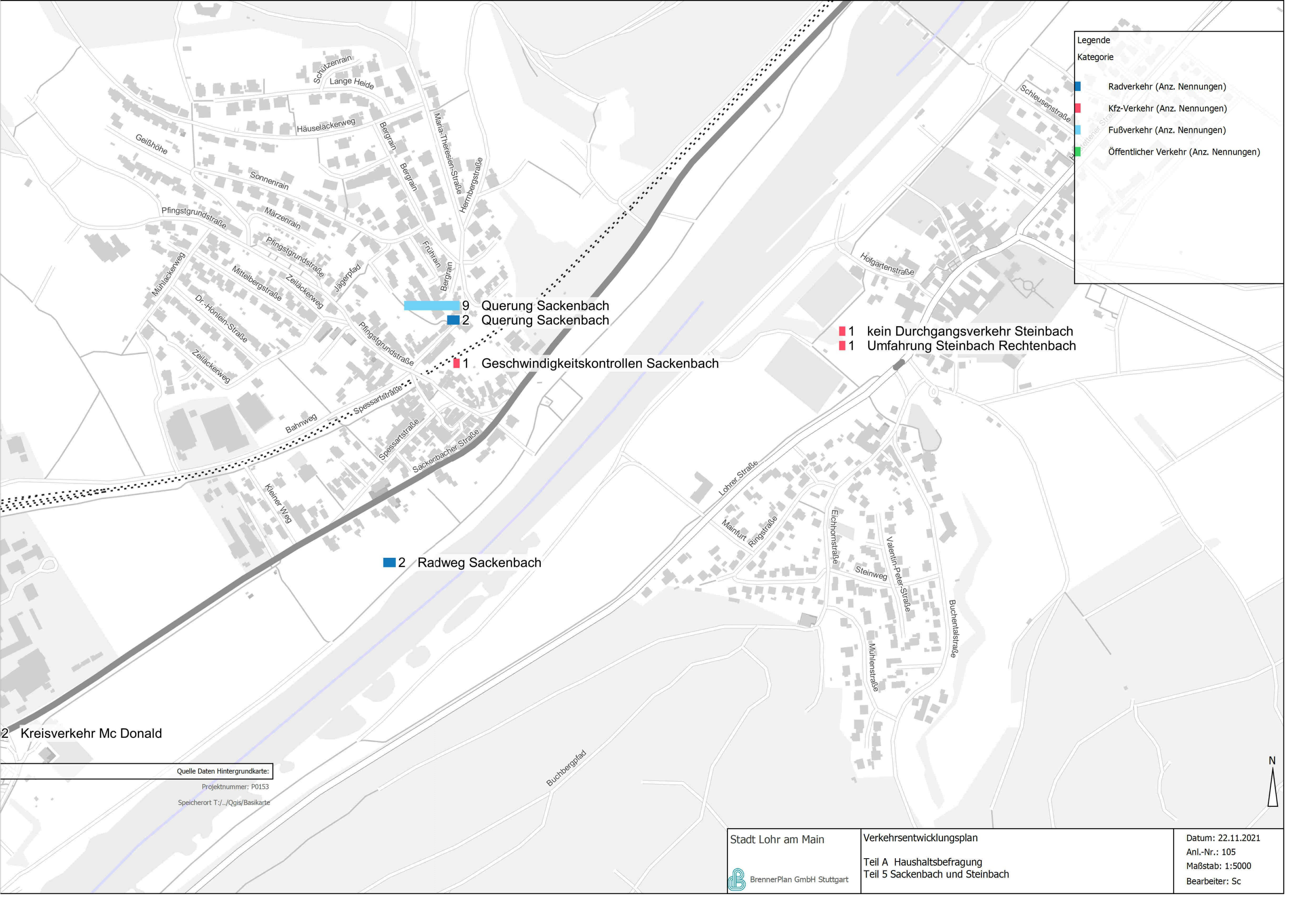
Teil A Haushaltsbefragung
Teil 4 Bahnhof und Umgebung

Anl.-Nr.: 104

Maßstab: 1:2500

Bearbeiter: Sc





Legende

Kategorie

- Radverkehr (Anz. Nennungen)
- Kfz-Verkehr (Anz. Nennungen)
- Fußverkehr (Anz. Nennungen)
- Öffentlicher Verkehr (Anz. Nennungen)

■ 9 Querung Sackenbach
■ 2 Querung Sackenbach
■ 1 Geschwindigkeitskontrollen Sackenbach

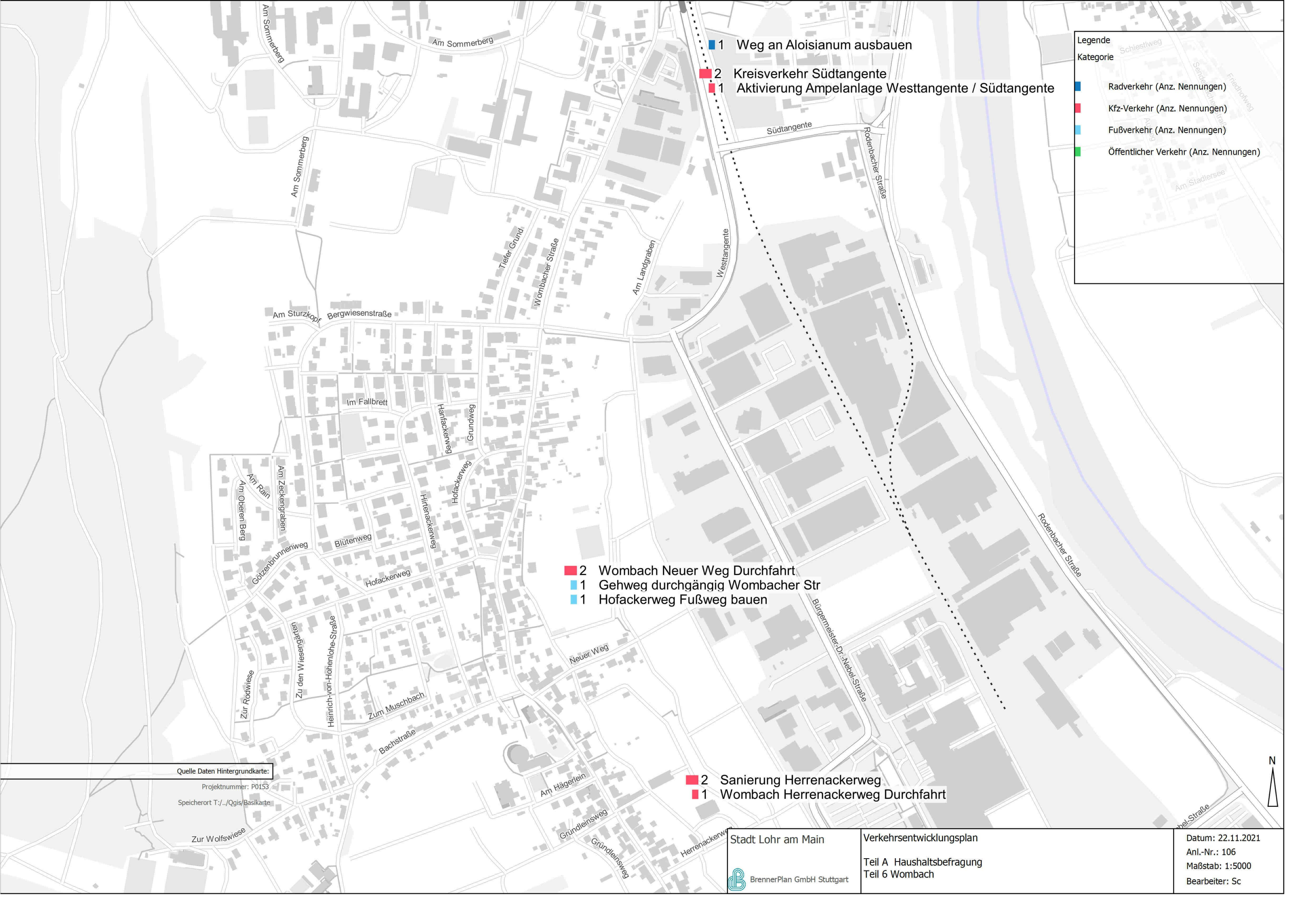
■ 1 kein Durchgangsverkehr Steinbach
■ 1 Umfahrung Steinbach Rechtenbach

■ 2 Radweg Sackenbach

2 Kreisverkehr Mc Donald

Quelle Daten Hintergrundkarte:
 Projektnummer: P0153
 Speicherort T:/.../Qgis/Basikarte





- 1 Weg an Aloisianum ausbauen
- 2 Kreisverkehr Südtangente
- 1 Aktivierung Ampelanlage Westtangente / Südtangente

- 2 Wombach Neuer Weg Durchfahrt
- 1 Gehweg durchgängig Wombacher Str
- 1 Hofackerweg Fußweg bauen

- 2 Sanierung Herrenackerweg
- 1 Wombach Herrenackerweg Durchfahrt

Quelle Daten Hintergrundkarte:

Projektnummer: P0153
 Speicherort T:/../Qgis/Basikarte

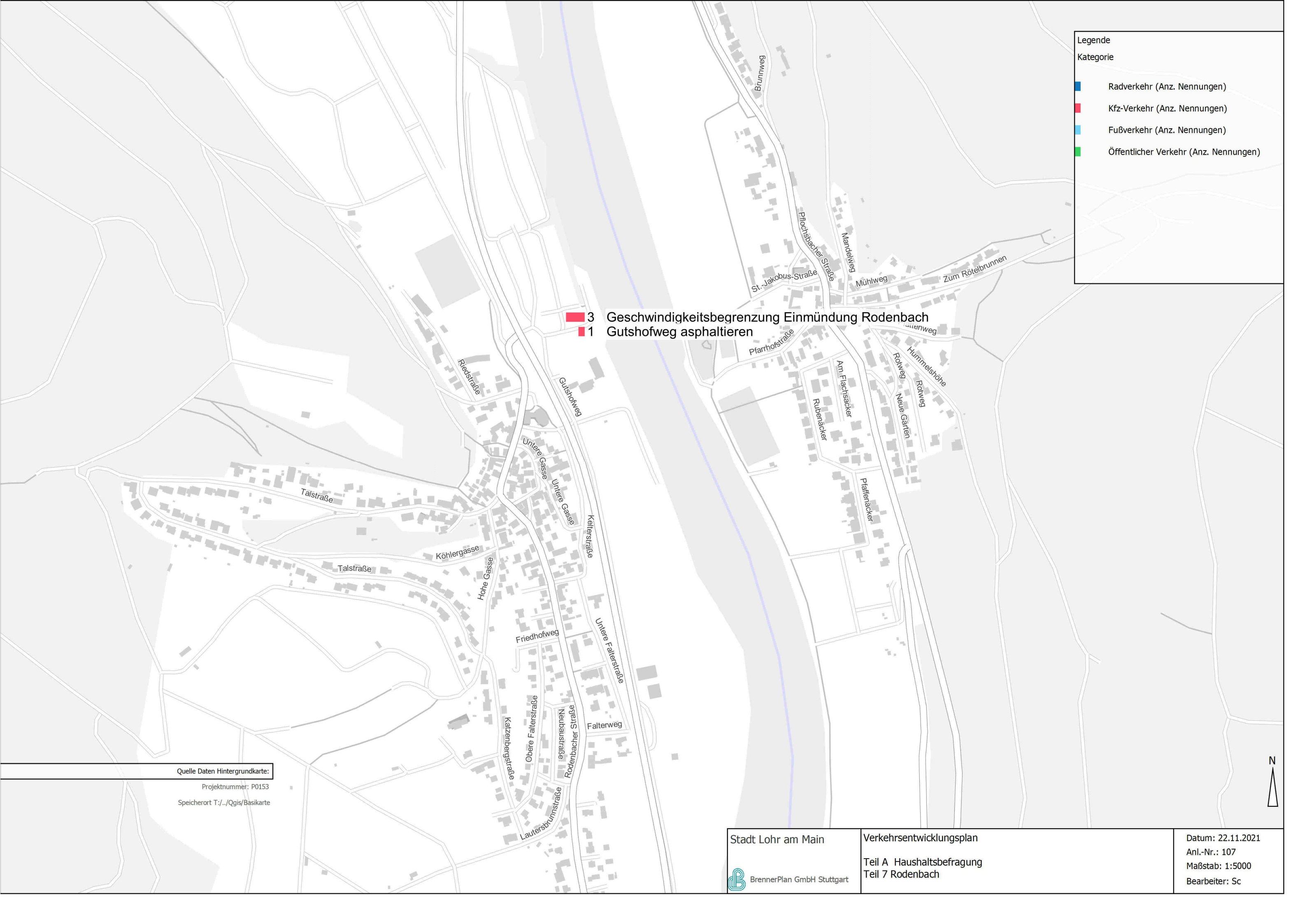
Zur Wolfswiese

Legende

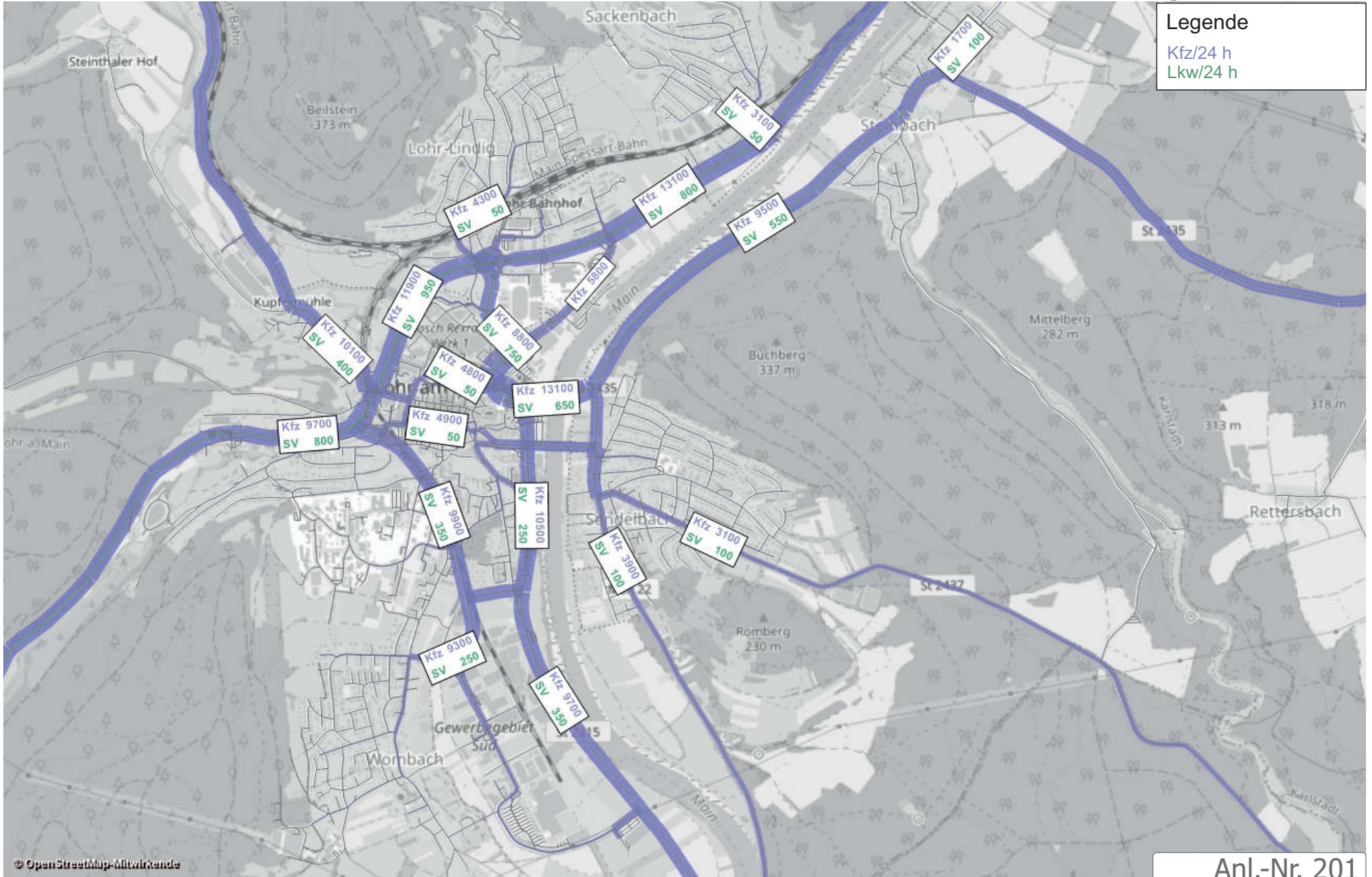
Kategorie

- Radverkehr (Anz. Nennungen)
- Kfz-Verkehr (Anz. Nennungen)
- Fußverkehr (Anz. Nennungen)
- Öffentlicher Verkehr (Anz. Nennungen)

3 Geschwindigkeitsbegrenzung Einmündung Rodenbach
 1 Gutshofweg asphaltieren

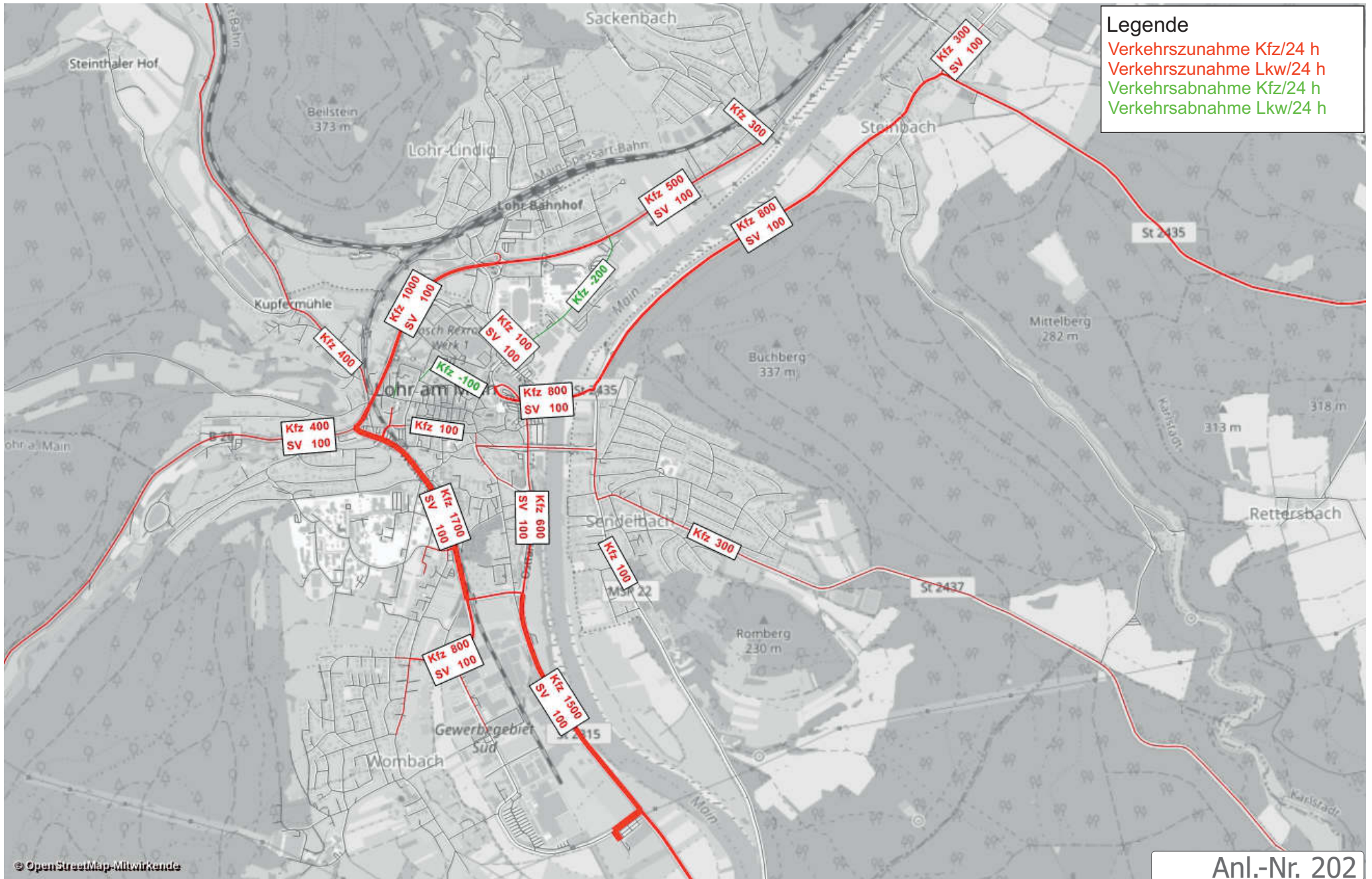


Quelle Daten Hintergrundkarte:
 Projektnummer: P0153
 Speicherort T:/../Qgis/Basikarte



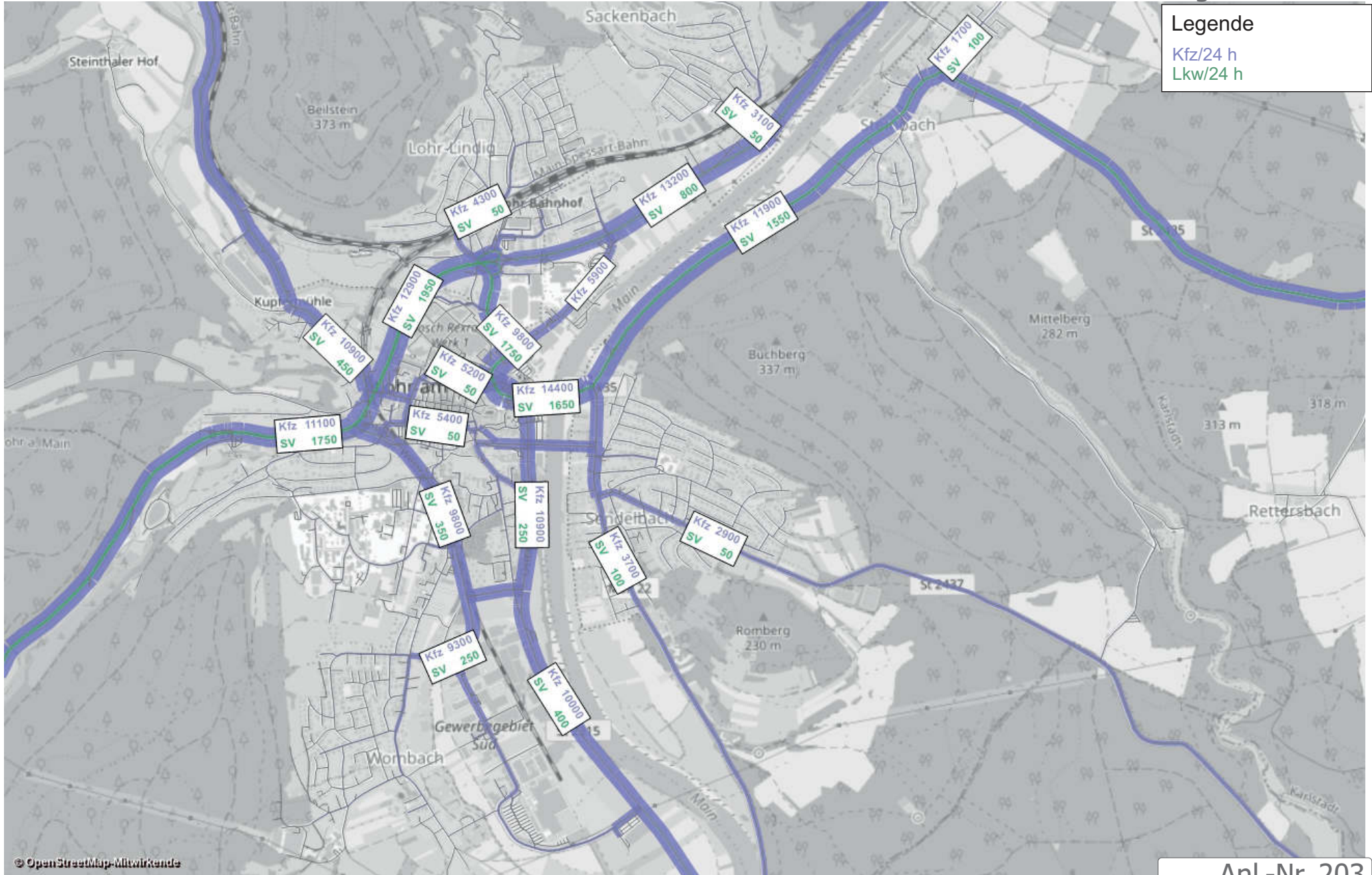
© OpenStreetMap-Mitwirkende





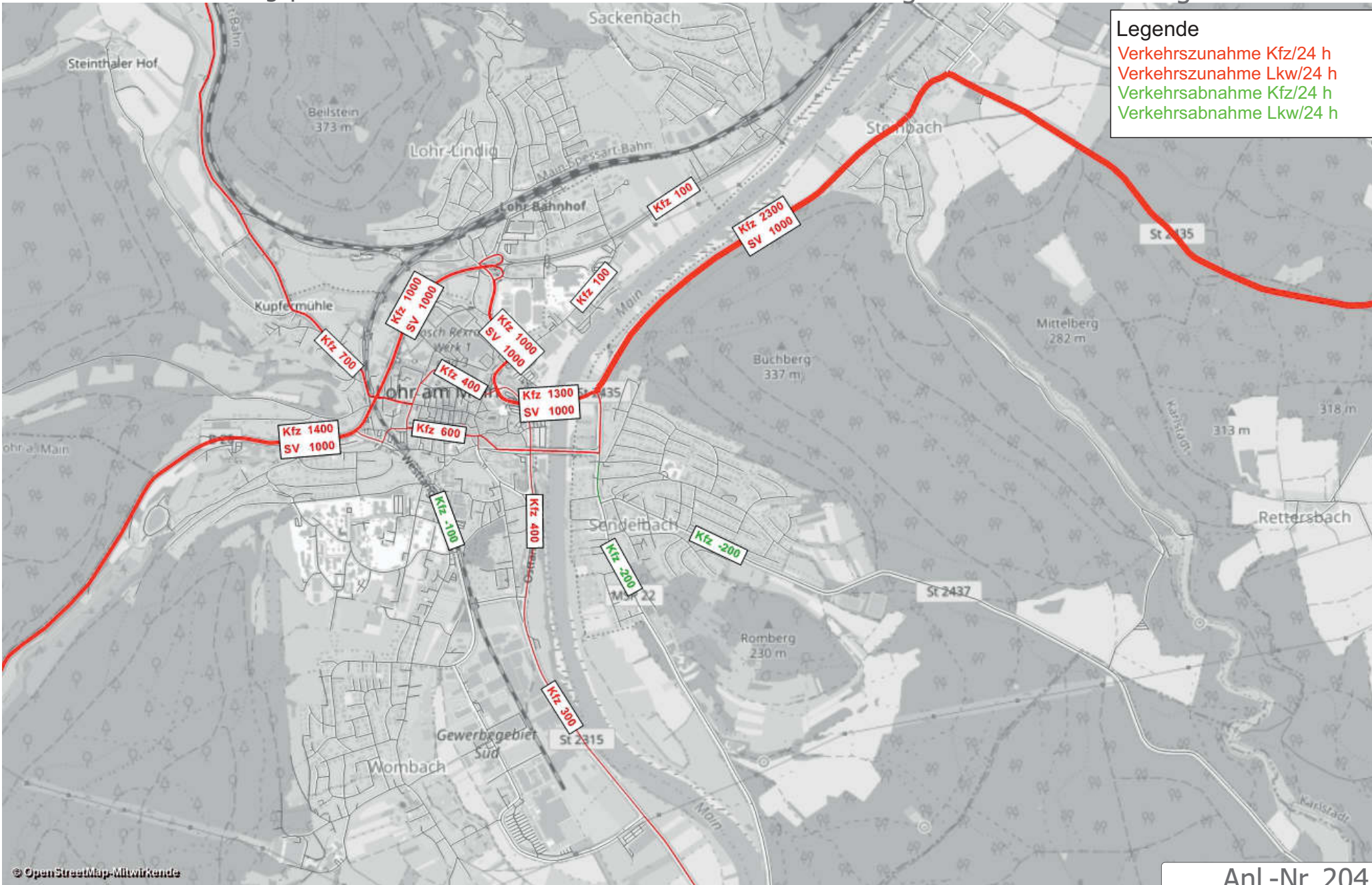
Legende

- Verkehrszunahme Kfz/24 h
- Verkehrszunahme Lkw/24 h
- Verkehrsabnahme Kfz/24 h
- Verkehrsabnahme Lkw/24 h



Legende
Kfz/24 h
Lkw/24 h

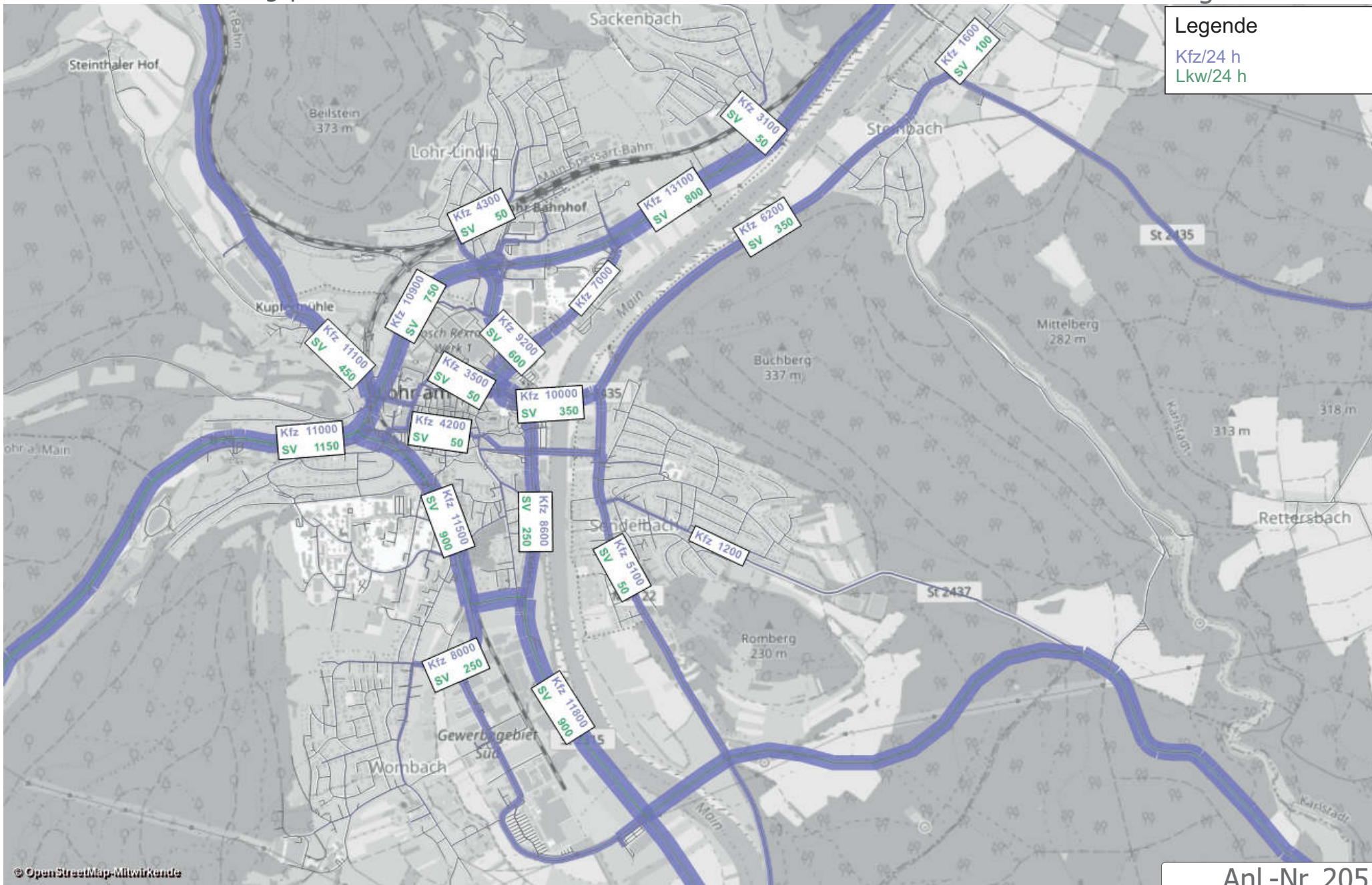




Legende

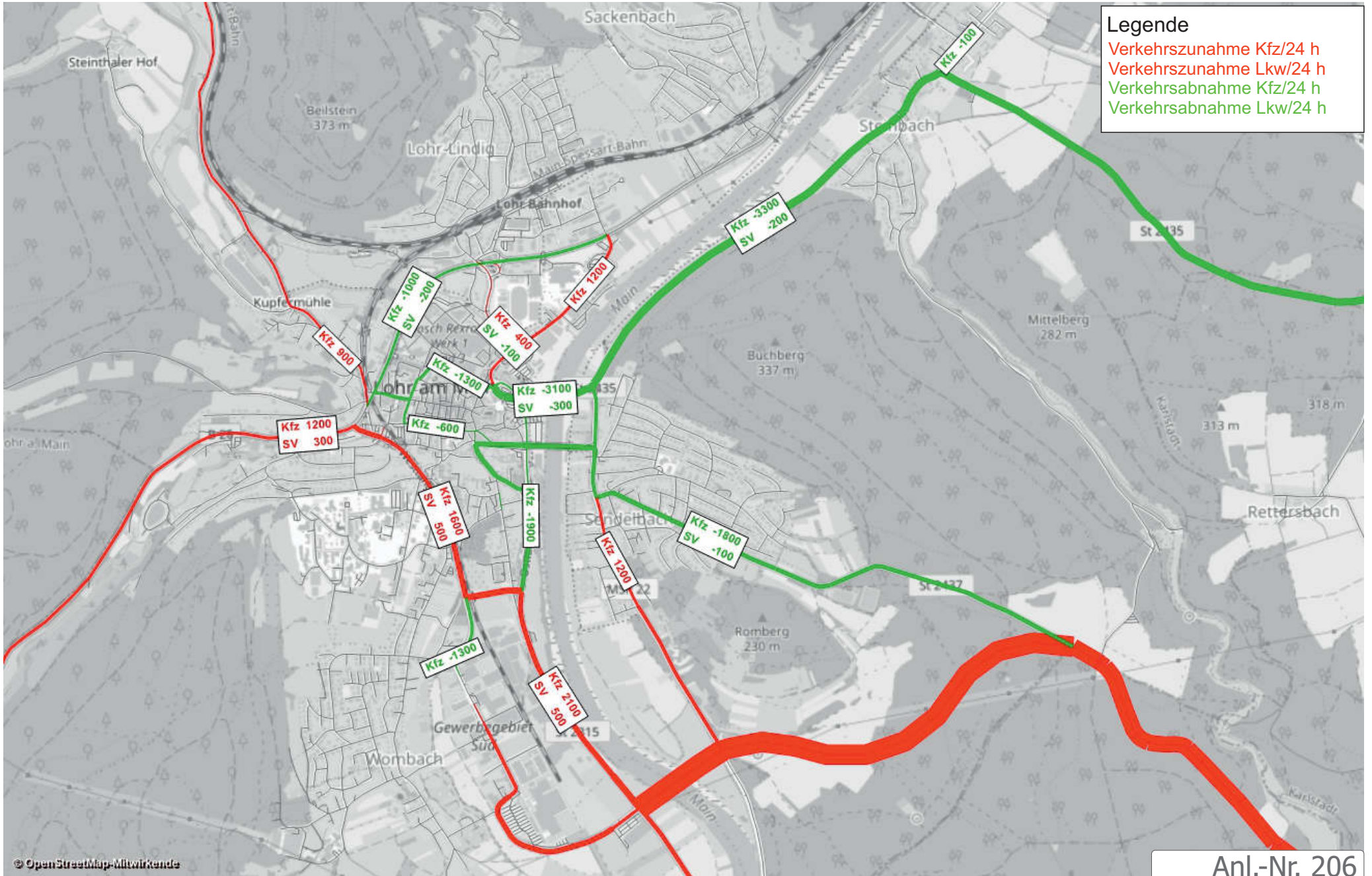
- Verkehrszunahme Kfz/24 h
- Verkehrszunahme Lkw/24 h
- Verkehrsabnahme Kfz/24 h
- Verkehrsabnahme Lkw/24 h

© OpenStreetMap-Mitwirkende



Legende
 Kfz/24 h
 Lkw/24 h

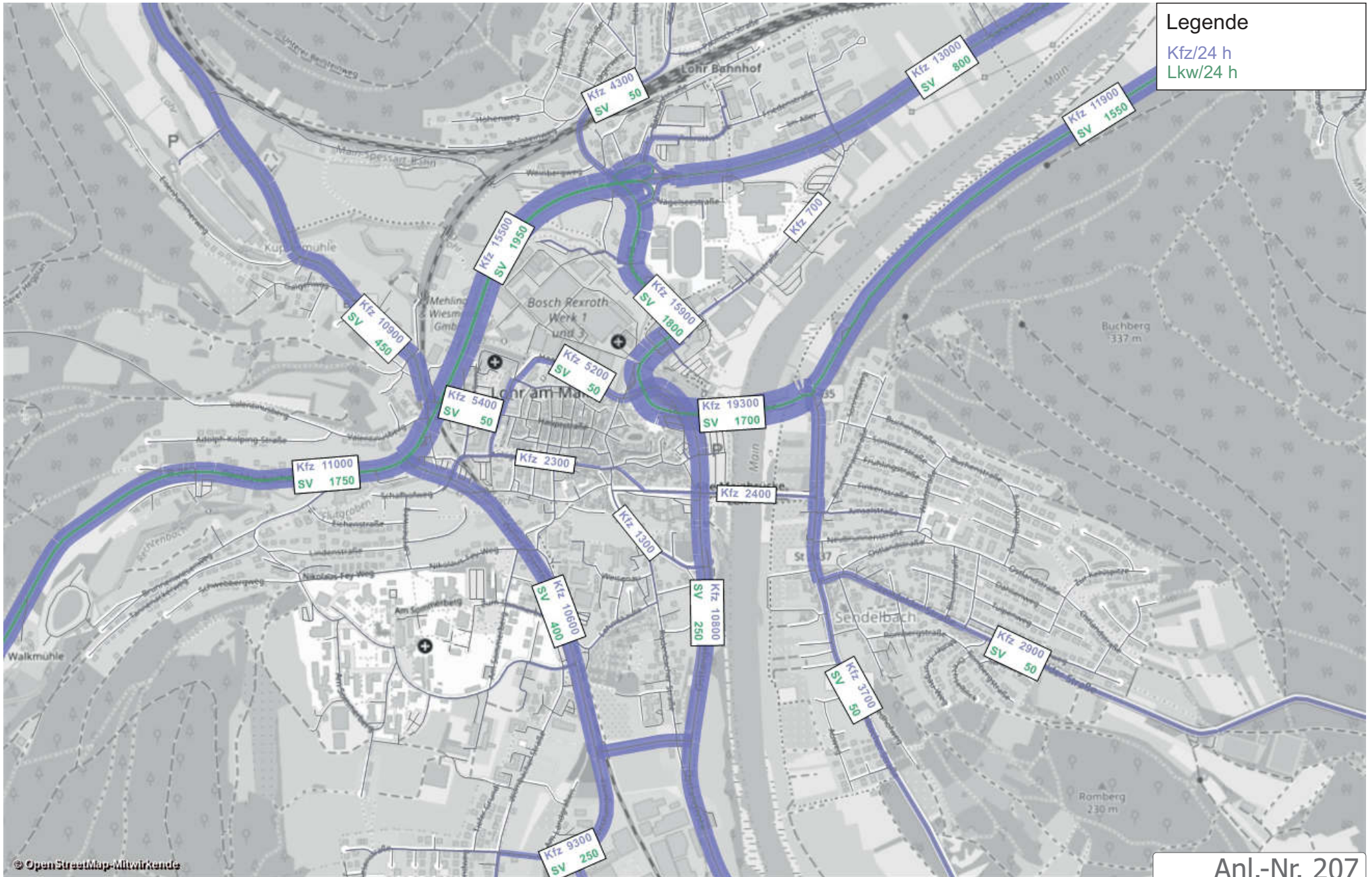




Legende

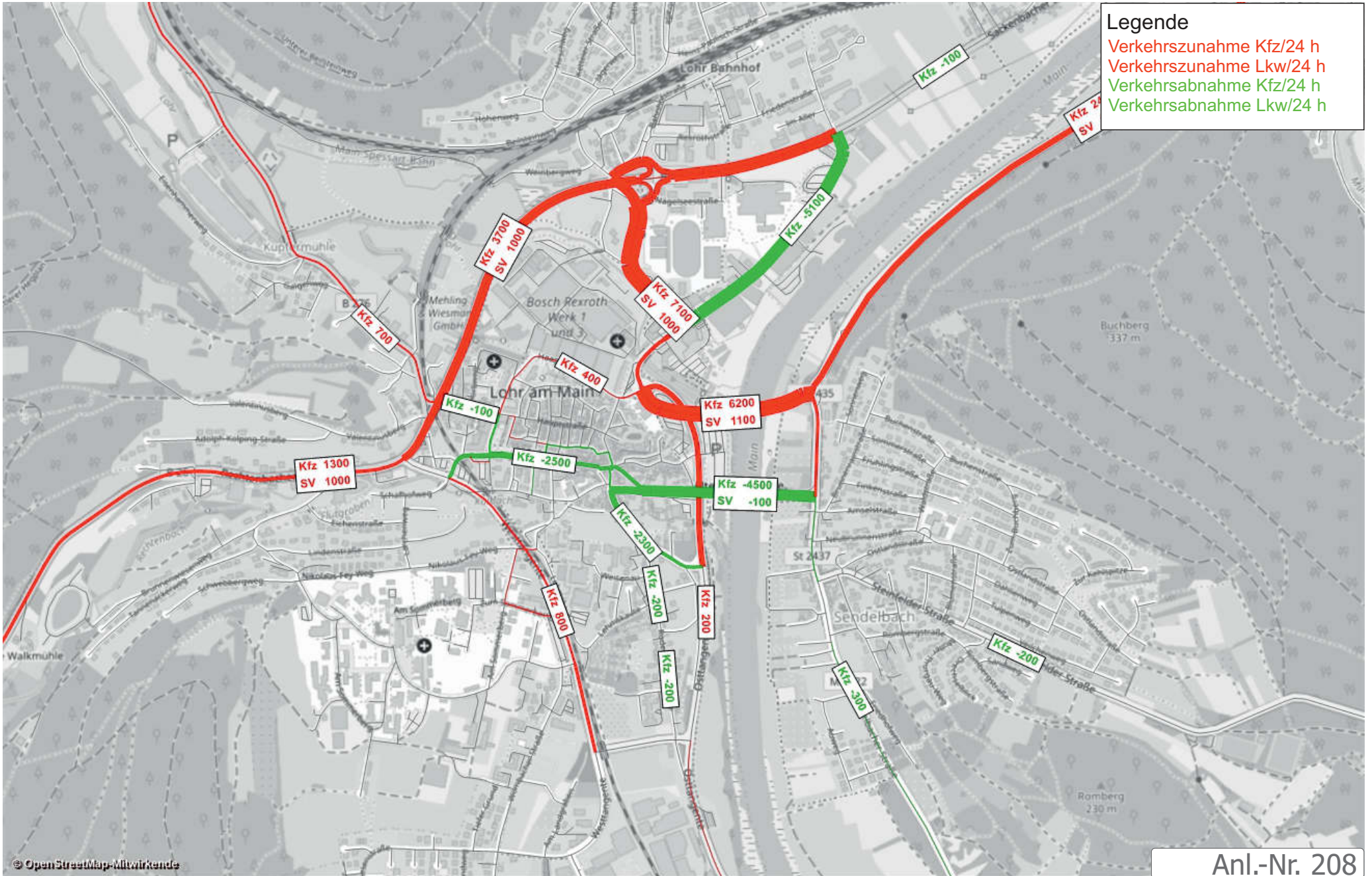
- Verkehrszunahme Kfz/24 h
- Verkehrszunahme Lkw/24 h
- Verkehrsabnahme Kfz/24 h
- Verkehrsabnahme Lkw/24 h

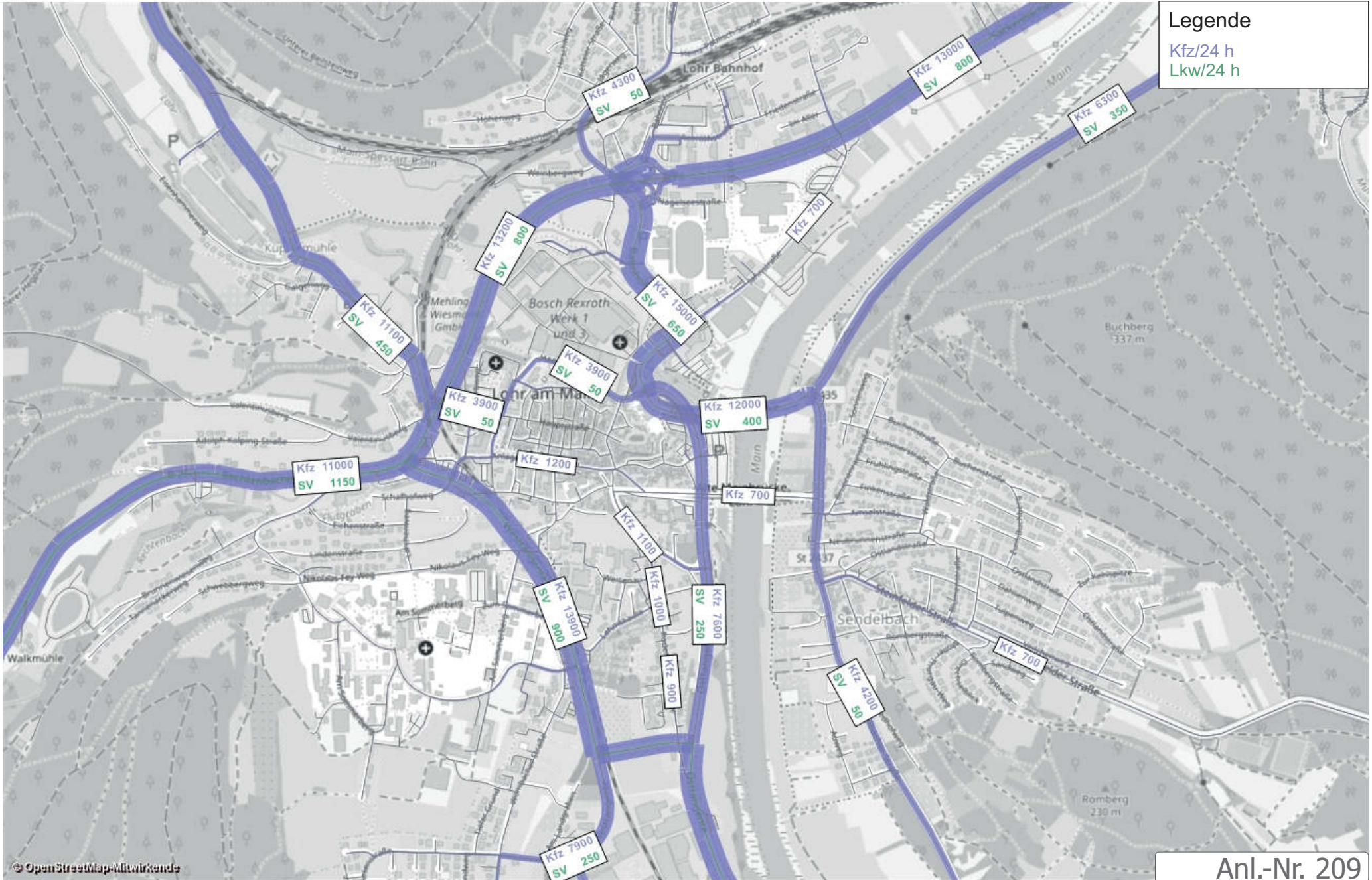


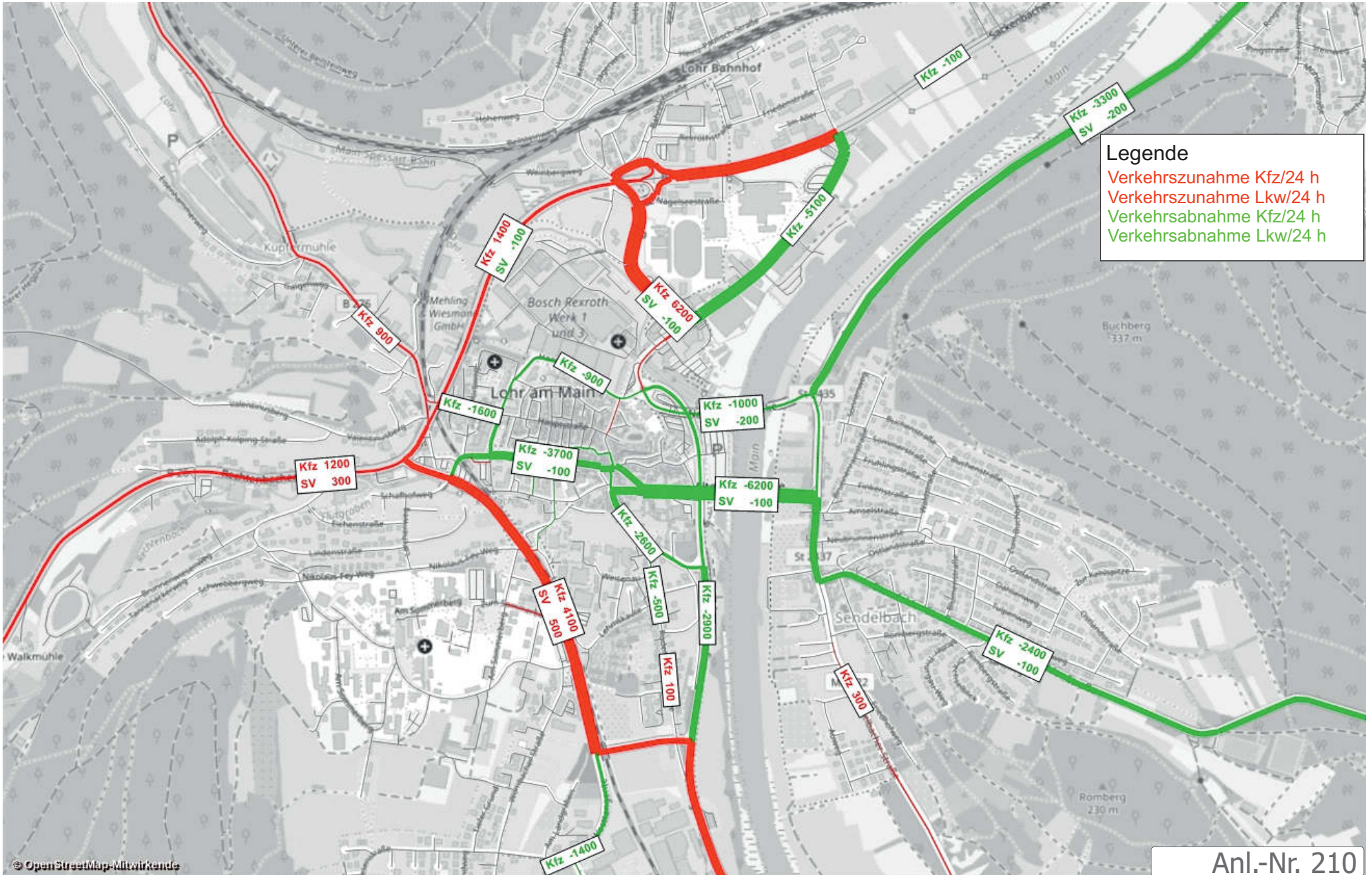


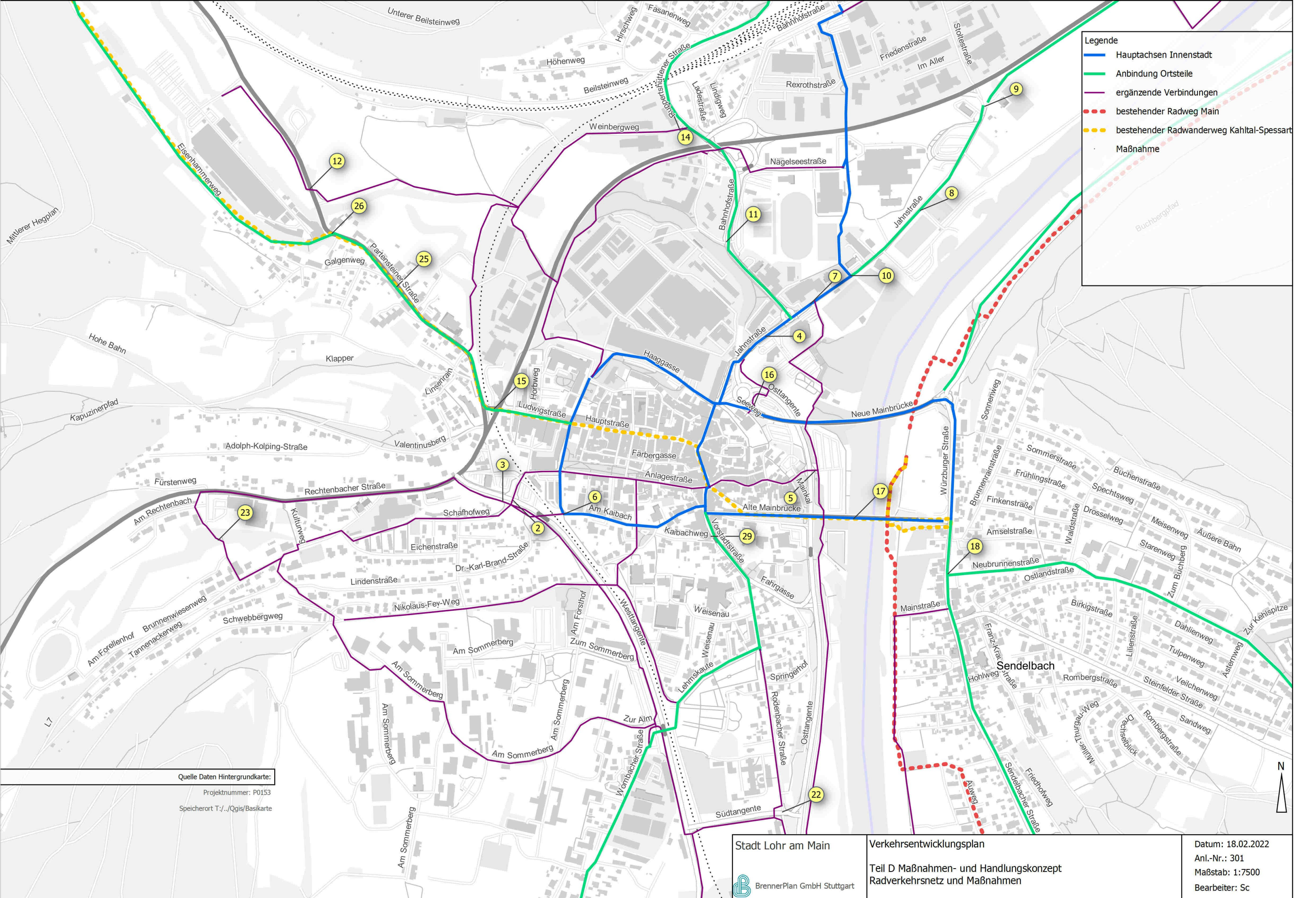
Legende
Kfz/24 h
Lkw/24 h







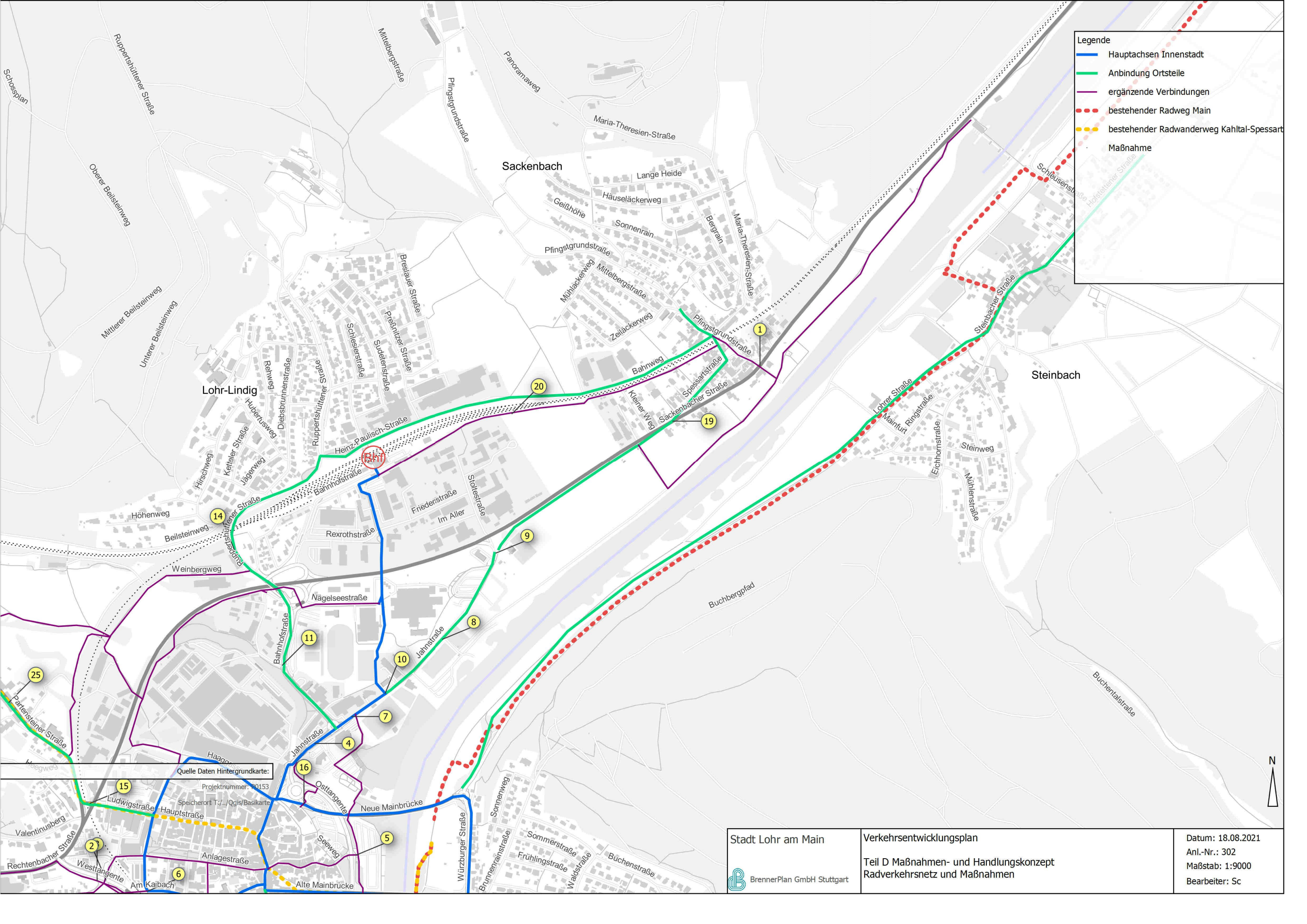




Legende

- Hauptachsen Innenstadt
- Anbindung Ortsteile
- ergänzende Verbindungen
- - - bestehender Radweg Main
- - - bestehender Radwanderweg Kahltal-Spessart
- Maßnahme

Quelle Daten Hintergrundkarte:
 Projektnummer: P0153
 Speicherort T:/.../Qgis/Basikarte




Legende

- Hauptachsen Innenstadt
- Anbindung Ortsteile
- ergänzende Verbindungen
- ⋯ bestehender Radweg Main
- ⋯ bestehender Radwanderweg Kahltal-Spessart
- Maßnahme

Quelle Daten Hintergrundkarte:

Projektnummer: 70153
 Speicherort T././Qgis/Basikarte

Stadt Lohr am Main



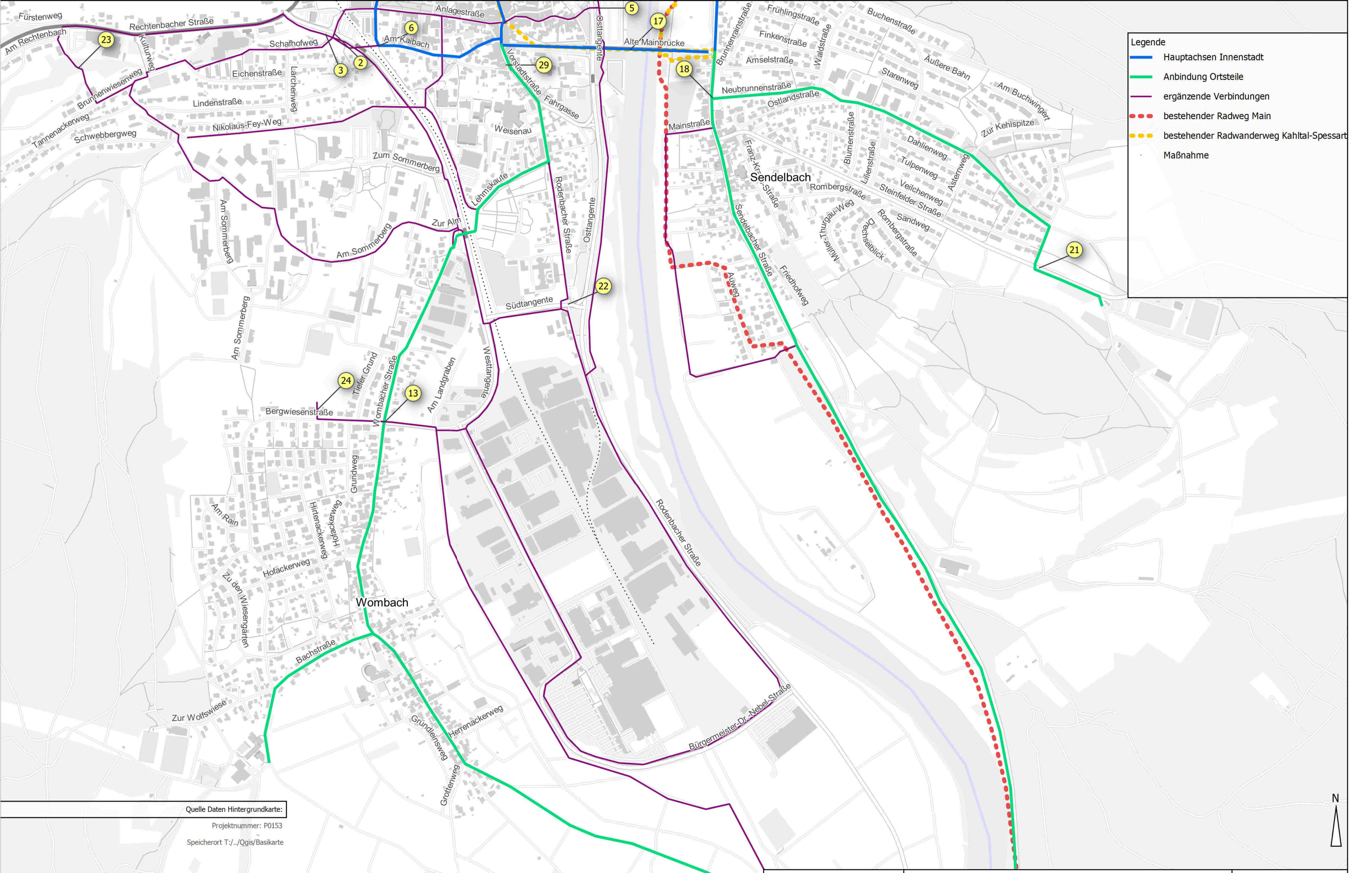
BrennerPlan GmbH Stuttgart

Verkehrsentwicklungsplan

Teil D Maßnahmen- und Handlungskonzept
 Radverkehrsnetz und Maßnahmen

Datum: 18.08.2021
 Anl.-Nr.: 302
 Maßstab: 1:9000
 Bearbeiter: Sc



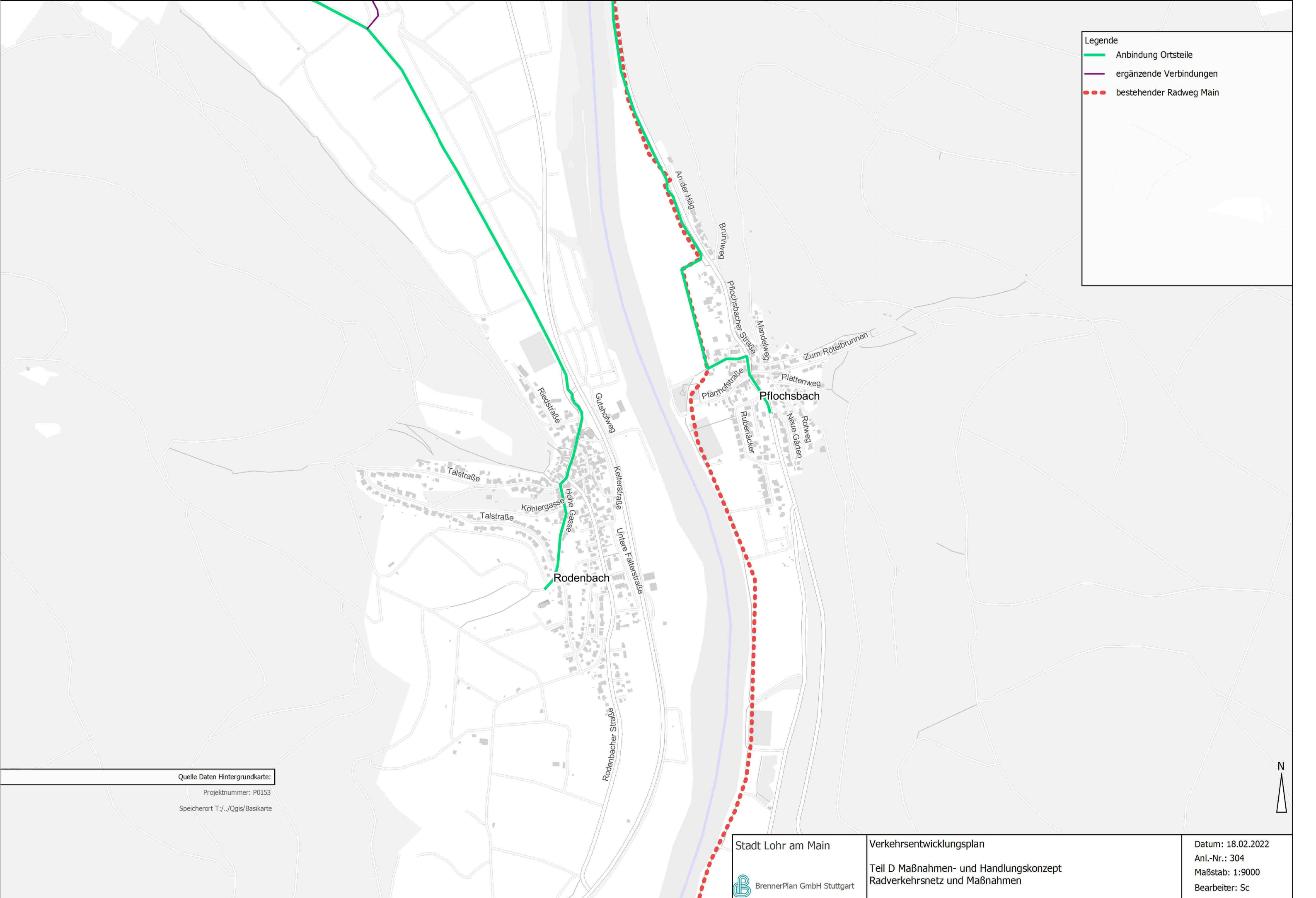


- Legende**
- Hauptachsen Innenstadt
 - Anbindung Ortsteile
 - ergänzende Verbindungen
 - - - bestehender Radweg Main
 - - - bestehender Radwanderweg Kahltal-Spessart
 - Maßnahme

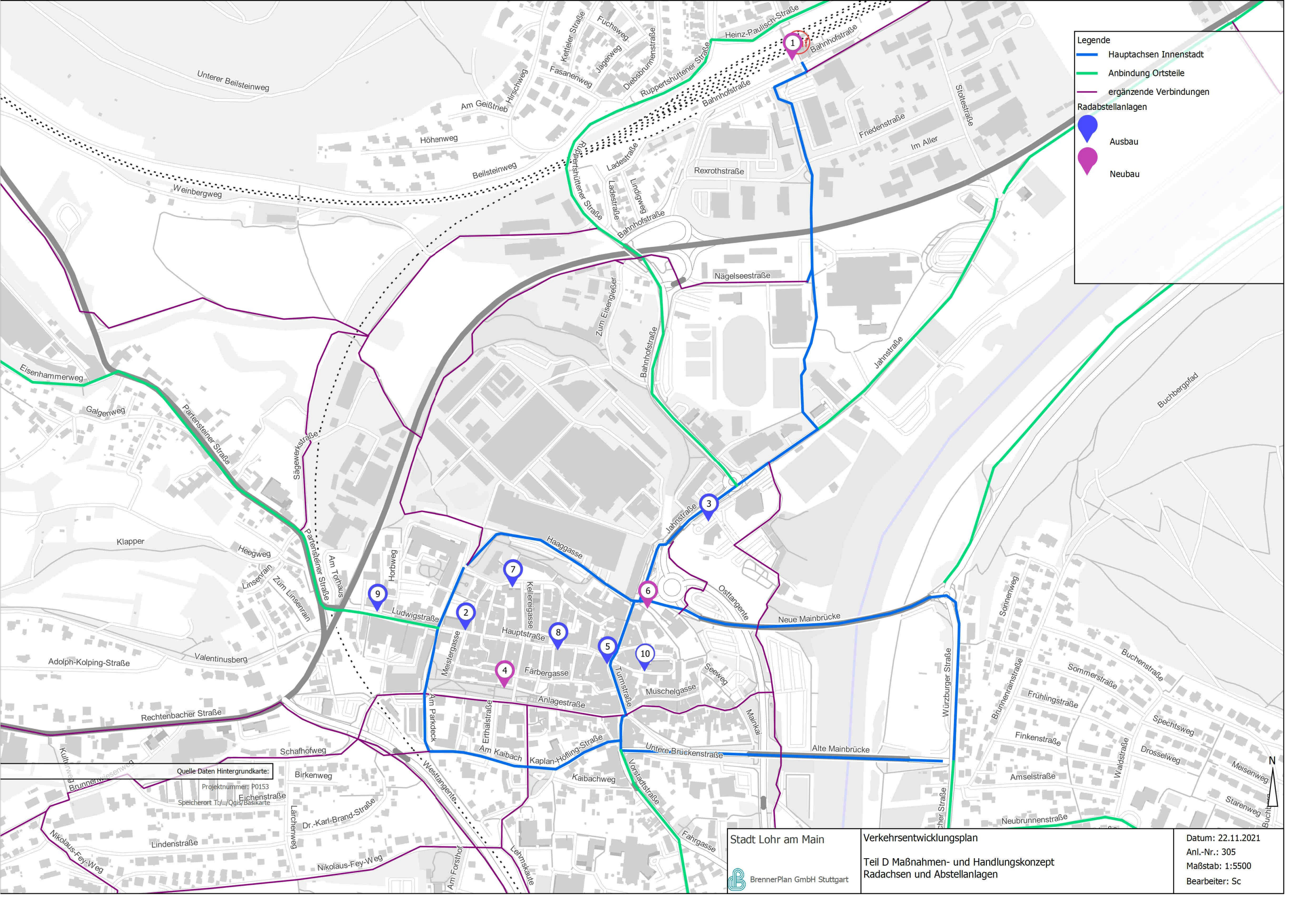
Quelle Daten Hintergrundkarte:
 Projektnummer: P0153
 Speicherort T:/../Qgis/Basikarte

Legende

- Anbindung Ortsteile
- ergänzende Verbindungen
- - - bestehender Radweg Main



Quelle Daten Hintergrundkarte:
 Projektnummer: P0153
 Speicherort T:/../Qgis/Basikarte



Legende

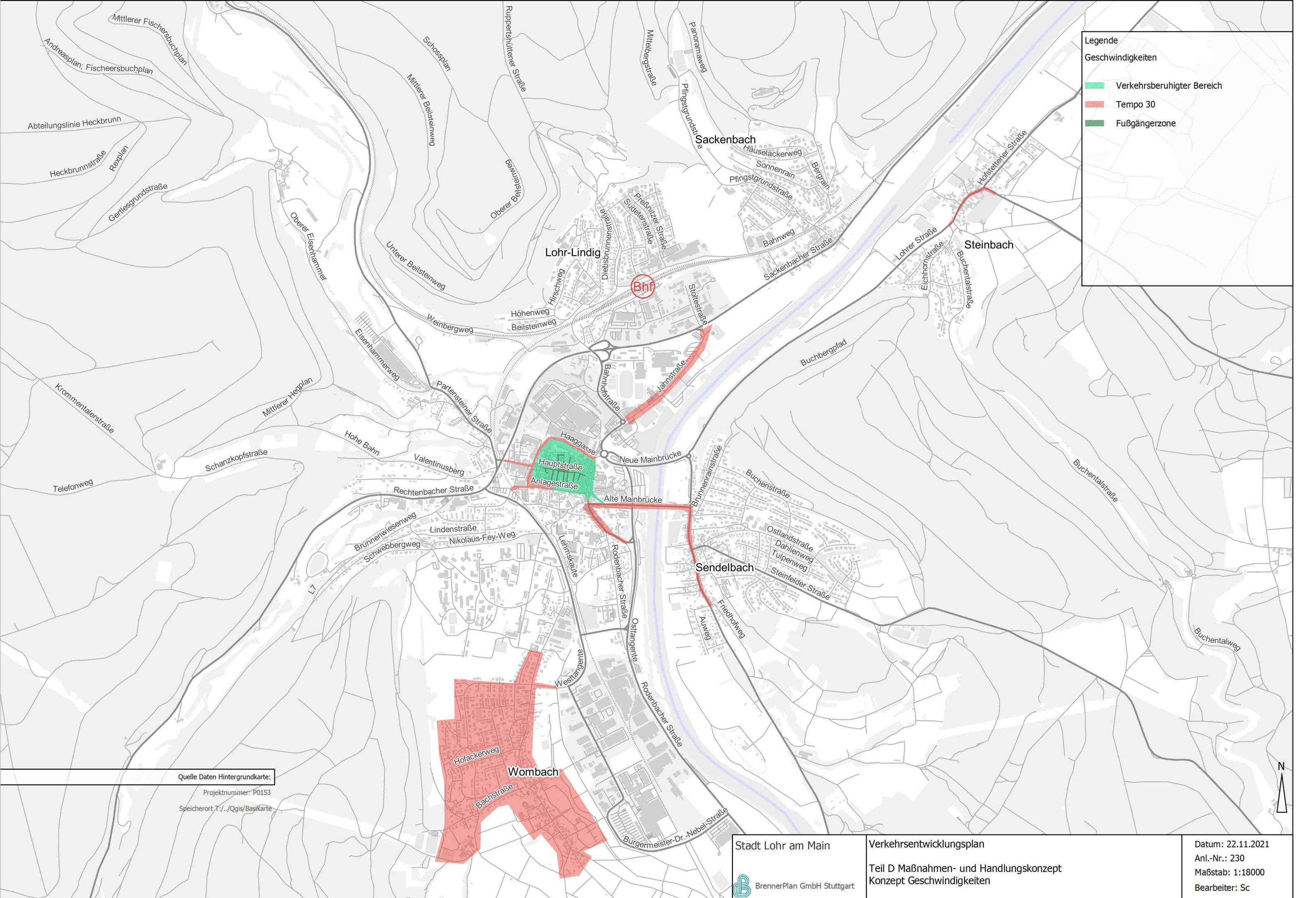
- Hauptachsen Innenstadt
- Anbindung Ortsteile
- ergänzende Verbindungen

Radabstellanlagen

- Ausbau
- Neubau

Quelle Daten Hintergrundkarte:

Projektnummer: P0153
 Speicherort: T:\Ogis\Baskarte



Legende

Geschwindigkeiten

- Verkehrsberuhigter Bereich
- Tempo 30
- Fußgängerzone

Quelle Daten Hintergrundkarte:

Projektnummer: P0153
 Speicherort T:/.../Qgis/Basikarte

Stadt Lohr am Main



BrennerPlan GmbH Stuttgart

Verkehrsentwicklungsplan

Teil D Maßnahmen- und Handlungskonzept

Konzept Geschwindigkeiten

Datum: 22.11.2021

Anl.-Nr.: 230

Maßstab: 1:18000

Bearbeiter: Sc

