



Lohr a. Main
... einfach märchenhaft!

Stadt Lohr a. Main

Verkehrsentwicklungsplan 2035



Planungsgesellschaft für Verkehr,
Stadt und Umwelt

Augustenstraße 10a
70178 Stuttgart
Telefon (07 11) 6 01 43 97-0
Telefax (07 11) 6 01 43 97-10
buero@brennerplan.de
www.brennerplan.de

Impressum

Auftraggeber:

Stadt Lohr a.Main
Schlossplatz 3
97816 Lohr a.Main

Auftragnehmer:

BrennerPlan GmbH
Augustenstraße 10 a
70178 Stuttgart

T: +49 711 6 01 43 97 0

F: +49 711 6 01 43 97 10

buer@brennerplan.de

www.brennerplan.de

Projektbearbeitung

Dipl.-Ing. Malte Novak

Dipl.-Ing. Marcel Schlameus

Dr.-Ing. Lu Liu

Maxim Khammudekh, M.Sc.

Ausgabestand:

28.03.2022

Inhalt

Einführung	1
1 Anlass, Aufgabenstellung und Vorgehensweise.....	1
1.1 Motorisierter Individualverkehr	2
1.2 Radverkehr und Fußgänger	3
2 Einführung und Vorgehen	3
Teil A: Bestandsanalyse	5
3 Verkehrsplanerische Einordnung der Stadt Lohr a.Main	5
3.1 Raumtyp.....	8
3.2 Pendlerverflechtungen	9
3.3 B 26n.....	11
4 Relevante Planungen.....	11
4.1 Flächennutzungsplan.....	11
4.2 Verkehrsrahmenplan 1998.....	12
4.3 Entwicklungspotentiale	12
4.4 ISEK Lohr 2030.....	15
5 Verkehrsangebot und -situation.....	16
5.1 Innenstadt.....	16
5.2 Radverkehr	20
5.2.1 Stärken-Schwächen-Fazit.....	24
5.3 Fußverkehr.....	24
5.3.1 Stärken-Schwächen-Fazit.....	25
5.4 Kfz-Verkehr	25
5.4.1 Stärken-Schwächen-Fazit.....	38
5.5 Alternative Mobilitätsformen.....	39
5.6 Mobilitätsmanagement	39
5.7 Verkehrssicherheit.....	40
6 Haushaltsbefragung: Befragung der Bevölkerung.....	42
6.1 Allgemeine Eckdaten zur Haushaltsbefragung	42
6.2 Strukturdaten Bevölkerung und Haushaltsbefragung.....	43
6.3 Verkehrsmittel Verfügbarkeit.....	44
6.4 Führerscheinbesitz.....	45

6.5	Häufigkeit der Nutzung von Verkehrsmitteln.....	46
6.6	Wege Zweck Pkw und Fahrrad	48
6.7	Lohrliner.....	49
6.8	Verbesserungsbedarf.....	50
6.9	Modal Split (Verkehrsmittelwahl)	52
7	Ergebnisse der Arbeitskreise	55
7.1	Arbeitskreis MIV	55
7.2	Arbeitskreis Radverkehr	56
7.3	Arbeitskreis Innenstadt	57
8	Online-Bürgerbeteiligung	58
Teil B: Leitbild und Zieldefinition.....		61
9	Leitbild	61
9.1	Präambel.....	61
9.1.1	Leitziel 1: Verkehrsaufwand reduzieren.....	64
9.1.2	Leitziel 2: Verkehr auf den Umweltverbund verlagern	64
9.1.3	Leitziel 3: Verkehr stadt- und umweltverträglich gestalten	64
9.1.4	Leitziel 4: Mobilität managen, Verkehr lenken	65
9.1.5	Leitziel 5: Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöhen.....	65
Teil C Verkehr und Verkehrsentwicklung (Verkehrsmodell)		66
10	Verkehr und Verkehrsentwicklung.....	66
10.1	Prognosenullfall 2035	66
10.2	B 26n.....	68
10.2.1	Bezugsfall B 26n BA 2	68
10.2.2	Bezugsfall B 26n BA 3	69
10.2.3	Leistungsfähigkeitsentwicklung Prognosenullfall 2035, Bezugsfall BA 2 und BA 3.....	70
10.2.4	Planfall 1 mit B 26n BA 2	74
10.2.5	Planfall 1 mit B 26n BA 3	74
10.2.6	Zentrale Forderung zur B 26n.....	76
Teil D Maßnahmen- und Handlungskonzept.....		77
11	Maßnahmen	77
11.1	Kfz-Verkehr - fließend.....	78
11.1.1	Maßnahmenkatalog	79
11.2	Kfz-Verkehr – ruhend.....	106

11.3	Radverkehr	107
11.3.1	Radfahrende haben verschiedene Ansprüche	107
11.3.2	Führungsformen, Trends und Entwicklung	108
11.3.3	Gemeinsame Führung mit Fußverkehr.....	108
11.3.4	Führung im Mischverkehr auf der Fahrbahn.....	109
11.3.5	Zielnetz	111
11.3.6	Maßnahmenkatalog	112
11.4	Radabstellanlagen	131
11.4.1	Standorte und Anzahl	131
11.5	Fußverkehr.....	134
11.6	Mobilitätsmanagement	137
11.7	ÖPNV.....	138
12	Ausblick, Umsetzung und weiteres Vorgehen.....	139

Verzeichnis Abbildungen

Abbildung 1: Straßen- und Schienennetz (grün) im Kerngebiet Lohr a.Main und Stadtteile.....	5
Abbildung 2: Liniennetzplan Lohrliner (Quelle: stadtwerke-lohr.de).....	7
Abbildung 3: Stadtregionen und ländliche Regionen (Quelle: MiD 2017, Grundlage: Einheitsgemeinden und Gemeindeverbände, 31.12.2015 ©GeoBasis-DE/BKG).....	9
Abbildung 4: Verkehrsmittelwahl (Modal Split) zusammengefasst nach Raumtypen differenziert (Quelle: MiD 2017)	9
Abbildung 5: Lohr a.Main hat eine Einpendlerquote von 69 %, die meisten Pendler kommen aus Gemünden und Karlstadt (Quelle der Darstellung: IHK Mainfranken, Mobilität in der Arbeitswelt, Stand 2015).....	10
Abbildung 6: Entwicklung der Pendlerzahlen von 2013 bis 2019	10
Abbildung 7: Analyseplan aus dem Verkehrsrahmenplan 1994 (grün: Fußgängerzone, türkis: verkehrsberuhigter Bereich)	14
Abbildung 8: Zielkonzept des Verkehrsrahmenplans aus dem Jahr 1994.....	14
Abbildung 9: Handlungsfeld Verkehr, ISEK 2030.....	15
Abbildung 10: Altstadtbereich Lohrstr. Spielstraße mit Rad-, Kfz-, Busverkehr und widerrechtlich parkenden Pkws	17
Abbildung 11: Konflikte in der Fußgängerzone	18
Abbildung 12: Übersicht Parkplätze. (Bildquelle: Ausschnitt Parkplatzplan 2022 Lohr a.Main).....	18
Abbildung 13: Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung (Vorstadtstraße, Blickrichtung Grabenstr.).....	20
Abbildung 14: Abgesetzte Querungen sollten nicht wie bevorrechtigte Furten markiert werden	21
Abbildung 15: Ende eines gemeinsamen Geh- und Radweges Neue Mainbrücke. Radfahrenden fehlt oft Klarheit, wie es für Sie weitergeht.....	21
Abbildung 16: Radweg zu Ende. „Was nun?“, fragen sich Radfahrende in der Jahnstraße.....	22
Abbildung 17: Ende der gemeinsamen Führung am „Ohrwatschl“	22
Abbildung 18: Bahnhofstraße, schmaler gemeinsamer Fuß- und Radweg, der an vielen Hofeinfahrten vorbeiführt.....	23
Abbildung 19: Alte Mainbrücke, auch für den touristischen Radverkehr wichtig	23
Abbildung 20: Zählstellenübersicht.....	26
Abbildung 21: Lage der Befragungsstellen	27
Abbildung 22: Durchgangsverkehrsanteile der Kordonbefragung.....	28
Abbildung 23: Die wichtigsten Quell- und Zielzwecke der Fahrten	30
Abbildung 24: Straßenraum Alte Mainbrücke.....	32
Abbildung 25: Übergang Alte Mainbrücke/Obere Brückenstraße	32
Abbildung 26: Straßenraum „Jahnstraße“. Einfahrt zum Gymnasium rechts.....	33
Abbildung 27: Straßenraum "Jahnstraße"	34
Abbildung 28: Engstelle mit Tempo 30 in der Vorstadtstraße	35
Abbildung 29: Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahme in der Rodenbacher Straße	35
Abbildung 30: Bedeutung der Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV)	36
Abbildung 31: Übersicht der untersuchten Knotenpunkte	36
Abbildung 32: Häufig auftretende Rückstausituation am Oberen Tor.....	37

Abbildung 33: Rückstausituation am Knotenpunkt Rechtenbacher Straße/Westtangente	37
Abbildung 34: Die 5 häufigsten Unfallursachen	40
Abbildung 35: Unfallgeschehen im Altstadtgebiet Obere Brückenstraße und Färbergasse.....	41
Abbildung 36: Altersverteilung der Befragten gegenüber Altersverteilung der Bevölkerung in Lohr a.Main und in Bayern (Stand 2018).....	44
Abbildung 37: Verteilung der Haushaltsgrößen und Vergleich mit Region Würzburg (Stand 2017)	44
Abbildung 38: Vorhandene Verkehrsmittel je Haushalt. Vergleich mit Zahlen aus MID2017	45
Abbildung 39: Üblicherweise genutzte Tickets im öffentlichen Verkehr	45
Abbildung 40: Welche Verkehrsmittel werden nach Meinung der Befragten mehrmals die Woche bis täglich genutzt?	46
Abbildung 41: Befragung über die Nutzung der Verkehrsmittel (täglich und mehrmals die Woche) ..	47
Abbildung 42: Häufigkeit, mit der die Befragten das Fahrrad nutzen.....	47
Abbildung 43: Häufigkeit, mit der die Befragten Bahn und Regionalbusse nutzen	47
Abbildung 44: Häufigkeit, mit der die Befragten den Lohrliner nutzen	48
Abbildung 45: Zwecke, für die der Pkw am häufigsten genutzt wird.....	48
Abbildung 46: Zwecke, für die das Fahrrad am häufigsten genutzt wird.....	48
Abbildung 47: Angaben über die Altersgruppen, welche den Lohrliner Nutzen	49
Abbildung 48: Angaben über den Zweck der Nutzung des Lohrliners	49
Abbildung 49: Modal Split (Verkehrsmittelwahl) in Lohr a.Main.....	53
Abbildung 50: Anteil Pkw-Wege < 1 km an den Gesamt-Pkw-Wegen	54
Abbildung 51: Anteil Pkw-Wege < 2,5 km an den Gesamt-Pkw-Wegen	54
Abbildung 52: Altstadtring.....	57
Abbildung 53: Grundprinzip des Planfalls 1	73
Abbildung 54: Lage der Maßnahmevorschläge für den Kfz-Verkehr	78
Abbildung 55: Schafhofkreuzung. Im Hintergrund sind Rückstaus vom Knotenpunkt Rechtenbacher Str./Westtangente erkennbar	81
Abbildung 56: Skizze Kreisverkehr Schafhofkreuzung (Außendurchmesser zwischen 28 m und 32 m). 82	
Abbildung 57: Skizze Kreisverkehr mit Außendurchmesser D = 24 m (West-/Südtangente)	83
Abbildung 58: Reaktivierung der Lichtsignalanlage (West-/Südtangente)	84
Abbildung 59: Skizze Platzbedarf Kreisverkehr mit Außendurchmesser D = 40 m	85
Abbildung 60: Geschwindigkeitskonzept Altstadt – K 6A.....	88
Abbildung 61: Geschwindigkeitskonzept Altstadt – K 6B.....	89
Abbildung 62: Geschwindigkeitskonzept Altstadt – K 6C.....	90
Abbildung 63: Tempo 30 auf der Alten Mainbrücke	92
Abbildung 64: K 7B Skizze mit Ideen für den Einmündungsbereich und Minikreisel.....	94
Abbildung 65: Tempo 30 auf der der Sendelbacher Str.	95
Abbildung 66: Tempo 30 in der Vorstadtstraße (Abschnitt)	96
Abbildung 67: Konzeptskizze K 10B.....	99
Abbildung 68: Konzeptidee K 10B: Langfristig Durchfahrtsperre stadtauswärts in der Jahnstraße (grün erlaubte, rot nicht mehr erlaubte Fahrbeziehung).....	100
Abbildung 69: Engstelle in der Vorstadtstraße.....	101
Abbildung 70: Alternierende Geschwindigkeitsdämpfung in der Rodenbacher Straße	102
Abbildung 71: Tempo 30 Ortsdurchfahrt Steinbach	103

Abbildung 72: Konzeptskizze K 14: Reduzierung des Straßenquerschnitts.....	104
Abbildung 73: Standardlösung Schutzstreifen (Quelle: Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg, Stand Nov. 2017).....	108
Abbildung 74: Verkehrsinseln zur Verkehrsberuhigung mit Bypass für den Radverkehr	109
Abbildung 75: Vorgezogene Haltlinie und aufgeweiteter Radaufstellstreifen (Quelle: Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg, Stand Nov. 2017)	110
Abbildung 76: Bildquelle: Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg	115
Abbildung 77: Skizze (nicht maßstabsgetreu) der Maßnahme R 5	115
Abbildung 78: Einzugsgebiet (Radius 700 m) des ehem. Brauerei-Areals fußläufig <= 10 min	135

Verzeichnis Tabellen

Tabelle 1: Entwicklungsflächen der Stadt. Auswahl an Bauprojekten, die kurz-, mittel- und langfristig realisiert werden	13
Tabelle 2: Durchgangsverkehrsanteile aus den Rohdaten der Verkehrsbefragung.....	27
Tabelle 3: Quell-/Zielorte des Kfz-Verkehrs (mit mehr als 10 Nennungen)	29
Tabelle 4: Quell-/Zielorte des Kfz-Durchgangsverkehrs (mit mehr als 10 Nennungen).....	29
Tabelle 5: Werktägliche Verkehrsbelastung (DTVw) ausgewählter Straßenabschnitte.....	31
Tabelle 6: Summe der Knotenstromzuflüsse und QSV des Verkehrsablaufs im Bestand	38
Tabelle 7: Haushaltsbefragung - Anmerkungen Bahnhof	50
Tabelle 8: Haushaltsbefragung - Anmerkungen motorisierter Individualverkehr	50
Tabelle 9: Haushaltsbefragung - Anmerkungen ÖPNV.....	51
Tabelle 10: Haushaltsbefragung - Anmerkungen ruhender Verkehr	51
Tabelle 11: Haushaltsbefragung - Anmerkungen Fußverkehr.....	51
Tabelle 12: Haushaltsbefragung - Anmerkungen Radverkehr.....	52
Tabelle 13: Zusammenfassung der Ergebnisse des Arbeitskreises MIV.....	55
Tabelle 14: Zusammenfassung der Ergebnisse des Arbeitskreises Radverkehr.....	56
Tabelle 15: Zusammenfassung der Ergebnisse des Arbeitskreises Innenstadt.....	58
Tabelle 16: Städtische Entwicklungsflächen und Kenngrößen, die in die Verkehrsprognose für das Jahr 2035 einfließen	67
Tabelle 17: Werktägliche Verkehrsbelastung (DTVw) ausgewählter Straßenabschnitte im Prognosenullfall 2035	68
Tabelle 18: Werktägliche Verkehrsbelastung (DTVw) ausgewählter Straßenabschnitte; Vergleich Bezugsfall B 26n BA2 zum Prognosenullfall 2035.....	69
Tabelle 19: Werktägliche Verkehrsbelastung (DTVw) ausgewählter Straßenabschnitte; Vergleich Bezugsfall B 26n BA 3 zum Prognosenullfall 2035.....	70
Tabelle 20: Entwicklung der Summe der Knotenstromzuflüsse.....	71
Tabelle 21: Entwicklung der Leistungsfähigkeit der betrachteten Knotenpunkte (QSV).....	72
Tabelle 22: Werktägliche Verkehrsbelastung ausgewählter Straßenabschnitte; Vergleich Planfall 1 BA 2 zum Prognosenullfall 2035	74
Tabelle 23: Werktägliche Verkehrsbelastung ausgewählter Straßenabschnitte; Vergleich Planfall 1 BA 3 zum Prognosenullfall 2035	75
Tabelle 24: Beschreibung der Maßnahmenlegende	78

Abkürzungsverzeichnis

B+R	Bike and Ride
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
FNP	Flächennutzungsplan
HBS	Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen
Kfz	Kraftfahrzeug
KP	Knotenpunkt
Lkw	Lastkraftwagen
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs
QV	Quellverkehr
P+R	Park and Ride
RP	Regierungspräsidium
UHS	Unfallhäufungsstelle
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
SV	Schwerverkehr (ab 3,5 t)
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof
ZV	Zielverkehr

Einführung

1 Anlass, Aufgabenstellung und Vorgehensweise

Die Stadt Lohr a.Main liegt im Regierungsbezirk Unterfranken und ist Mittelzentrum im Landkreis Main-Spessart mit hoher Zentralität. Lohr a.Main ist ein traditionell starker Wirtschaftsstandort. Die Stadt ist rund 40 km in östlicher Richtung von der Stadt Aschaffenburg sowie in nordwestlicher Richtung von Würzburg entfernt. Sie liegt zwischen den Gemeinden Gemünden am Main im Nordosten, Karlstadt im Osten sowie Marktheidenfeld im Süden.

Die Stadt Lohr a.Main hat insgesamt rund 16.000 Einwohner. Zur Stadt gehören neben der Kernstadt mit der Lindigsiedlung die acht Stadtteile Halsbach, Pflochsbach, Rodenbach, Ruppertshütten, Sackenbach, Sendelbach (mit Mariabuchen), Steinbach und Wombach. Sie liegt am Main ungefähr auf halber Strecke zwischen Würzburg und Aschaffenburg und ist Mittelzentrum. Die Verwaltungsgemeinschaft Lohr a.Main hat hier ihren Sitz.

In zahlreichen Gewerbebetrieben gehen rund 13.500 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte einer Arbeit nach. Knapp 10.000 Beschäftigte (ISEK²) pendeln täglich hauptsächlich mit dem Pkw in die Stadt ein und aus.

Vor dem Hintergrund des hohen Durchgangsverkehrsanteils von 54 % (Verkehrsrahmenplan 1994) und den beengten Platzverhältnissen in der Kernstadt wurde für die Stadt Lohr a.Main ein neuer Verkehrsentwicklungsplan mit dem Prognosehorizont 2035 aufgestellt. Neben dem Kernstadtbereich sollen hierbei auch die Stadtteile sowie das nähere Umfeld Berücksichtigung finden. Der zu erstellende Verkehrsentwicklungsplan soll auch zur Positionierung der Stadt Lohr a.Main als starkem Mittelzentrum, attraktivem Wohnort und zur weiteren Stärkung der wirtschaftlichen Funktionsfähigkeit beitragen. Er muss als umfassende Grundlage für eine weiterhin geordnete städtebauliche und verkehrliche Entwicklung dienen. Insbesondere als Basis für abgestimmte Planungen der Lohrer Stadtverwaltung mit anderen Verkehrsbehörden bzw. Verkehrs- oder

¹ Vorwort:

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird bei Personenbezeichnungen und personenbezogenen Hauptwörtern in diesem Bericht die männliche Form verwendet. Entsprechende Begriffe gelten im Sinne der Gleichbehandlung grundsätzlich für alle Geschlechter. Die verkürzte Sprachform hat ausschließlich redaktionelle Gründe und beinhaltet keine Wertung.

² CIMA, Umbau Stadt und JAVIDO: ISEK Lohr 2030 - Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept für Lohr am Main, 2012

Baulastträgern. Dabei sind auch künftige Entwicklungen – wie bspw. demografische Prognose, Digitalisierung oder neue Mobilitätskonzepte – ausreichend zu berücksichtigen.

Die jüngste gesamtheitliche Analyse des Verkehrsaufkommens in der Stadt Lohr a.Main erfolgte im Zuge des Rahmenverkehrsplans von 1994. Im Rahmen des ISEK wurden vereinzelte Kurzzeitzählungen, Begehungen und Einzelfahrzeugverfolgungen durchgeführt. Da sich die Verkehrsströme inzwischen – auch durch die modifizierte Verkehrsführung – verändert haben, sollen das Verkehrsgeschehen und die Verkehrsbelastung als Grundlagen für den neuen Verkehrsentwicklungsplan 2035 ermittelt werden.

Neben den allgemeinen Zielsetzungen eines Verkehrsentwicklungsplans (Gesamtstrategie, Ableitung von Einzelentscheidungen, Bündelung verschiedener Teilkonzepte, Festlegung von Handlungsprioritäten, Orientierungshilfe für Verantwortliche) sollen für die Stadt Lohr a.Main folgende Aspekte betrachtet werden:

- Verbesserung der verkehrlichen Beziehungen
- Städtische und überregionale Verkehrswege mit verschiedenen Verkehrsmitteln
- Reibungsloser Berufsverkehr
- Kundenfreundlicher Wechsel von Verkehrsmitteln
- Verkehrliche Erschließung der Innenstadt bei gleichzeitigem Erhalt der Aufenthaltsqualität
- Berücksichtigung städtebaulicher Entwicklungsflächen
- Gesundheitscampus Main-Spessart auf dem Sommerberg
- Brauerei-Areal in der Innenstadt
- Innerstädtisches Krankenhaus- und Postareal
- Neuerschließung von Gewerbegebieten
- Verbesserung der Verträglichkeit des Verkehrs
- Verbesserung des Verkehrsflusses, der städtebaulichen Entwicklung sowie der Wohn-, Lebens- und Aufenthaltsqualität bspw. am „Oberen Tor“ (KP B 26/B 276), Ortsdurchfahrten Steinbach und Sendelbach, in der Vorstadtstraße
- Berücksichtigung der aktuellen Planungen des Staatlichen Bauamtes Würzburg zur B 26n

Folgende Themen sind im Rahmen der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans berücksichtigt:

1.1 Motorisierter Individualverkehr

- Neue Verkehrsprognose für den Planungshorizont 2035
- Reduzierung des Durchgangsverkehrs durch die Kernstadt bei gleichzeitiger Beibehaltung der guten Erreichbarkeit der Altstadt
- Untersuchung und ggfs. Optimierung des Knotenpunktes B 26/B 276 („Oberes Tor“) wegen möglicher Überstauung zu den Stoßzeiten
- Weiterentwicklung der innerstädtischen Verkehrskonzepte zur Steuerung des Verkehrsgeschehens
- Ggfs. Reduzierung der Verkehrsbelastung in der Ortsmitte zu den Hauptverkehrszeiten
- Vorschläge hinsichtlich der zugelassenen Geschwindigkeit für einzelne Straßenzüge, sollte sich hierfür aus der Analyse ein Bedarf ergeben

1.2 Radverkehr und Fußgänger

- Definition und Schließung von Netzlücken im Fahrradwegenetz
- Gewährleistung der Sicherheit der Fußgänger durch Optimierung und Umgestaltung des Straßenraumes
- Schmale, straßenbegleitende Gehwege
- Führung des Radverkehrs durch die Altstadt/Fußgängerzone
- Untersuchung und Optimierung einzelner Brennpunkte
- Schaffung von Querungshilfen

Die oben genannten Punkte wurden bei einem Gespräch in Lohr a.Main am 26. August 2015 erörtert sowie dem ISEK entnommen und als vordringlich wichtig befunden.

2 Einführung und Vorgehen

Verkehrskonzepte sind als Fachplanung in die jeweilige Stadtentwicklungsplanung der Kommunen eingebunden und integriert. Darüber hinaus existieren zwischen Stadtentwicklungs- und Verkehrsentwicklungsfragen enge Wechselwirkungen. So zum Beispiel verkehrliche Wirkungen von Stadterweiterungen oder Einschränkungen von Städtebauqualitäten als Folgen des Verkehrsaufkommens³.

Die integrierte Verkehrsplanung ist heute hauptsächlich damit beschäftigt, durch die Generalverkehrspläne (bis 80er-Jahre) der Vergangenheit stark am Kfz-Verkehr orientierte Handlungsziele und Maßnahmenprogramme zur Diskussion zu stellen und eine wegweisende Strategie von der autogerechten Stadt hin zur menschengerechten Stadt zu entwickeln. Wichtige Ansatzpunkte sind hierfür die Stärkung des ÖPNV, die Verkehrsberuhigung in sensiblen Gebieten, sowie die Schaffung von Aufenthaltsqualität und stadtgerechter Nahmobilität. Damit widmet sich die integrierte Verkehrsplanung ausdrücklich den Bedürfnissen des Fuß- und Radverkehrs. Auf diesem beschwerlichen Weg erfahren Kommunen langsam Rückenwind durch Land und Bund. Treiber für schnelles Vorankommen sind zudem die Medien, die ihren Fokus auf Kfz-Verkehr und CO₂-Ausstoß richten. Unterstützung bei der Umsetzung dieser Klimaziele und damit auch des Verkehrswandels ist häufig die Bevölkerung vor Ort. Für Gegenwind sorgt oftmals ein gut vernetzter Einzelhandel, der stets die Erreichbarkeit seiner Räumlichkeiten mit dem Pkw fordert – selbst im schönsten Altstadtgebiet. Auch die stark divergierenden Vorstellungen der politischen Lager können einer baldigen Veränderung im Verkehrsgeschehen entgegenstehen. Im Nachgang fehlt oft kontinuierliches Nachsteuern und Evaluieren, um die Wirkung und Bedeutung des Verkehrsentwicklungsplans über eine lange Zeit hinweg aufrechtzuerhalten. So geht die Fokussierung auf die festgelegte Gesamtstrategie bei der Abarbeitung einzelner Projekte im Laufe der Jahre wieder verloren. Dies liegt nicht zuletzt an der Komplexität des Gesamtwerks sowie an einem Mangel an kompetentem Personal in den Kommunen, das sich gezielt mit dem Thema Stadt- und Verkehrsplanung auseinandersetzt. Hier kann man durch ein konkretes Maßnahmenprogramm, das sozusagen das Ergebnis des Verkehrsentwicklungsplans darstellt, Abhilfe schaffen und damit eine umsetzungsorientierte Planung verfolgen. All der Hindernisse zum Trotz wächst das allgemeine

³ Konzepte für den Stadtverkehr der Zukunft, BBSR-Online-Publikation Nr. 08/2019

Interesse an einer Gesamtstrategie zur Bewältigung von Verkehrsproblemen mit steigendem Verkehrsaufkommen und neuen Klimazielen.

Die allgemein bekannte Strategie der Verkehrsplanung ruht heute auf drei Grundpfeilern: Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung sowie Verkehrsoptimierung. Immer wichtiger wird dabei der Einbezug der Bevölkerung in den Gesamtprozess des Verkehrsentwicklungsplans.

Der Ablauf der Verkehrsentwicklungsplanung ist in vier Stufen gegliedert:

- Vororientierung
- Problemanalyse
- Maßnahmenuntersuchung mit Abwägung und Entscheidung
- Umsetzung und Wirkungskontrolle

Bei den Maßnahmen unterscheidet man in der Verkehrsplanung zwischen Push- und Pull-Maßnahmen. Pull-Maßnahmen fördern die Verlagerung des Verkehrs auf ein anderes Verkehrsmittel durch die Schaffung eines attraktiven Angebots (Radwegenetz, Abstellanlagen, barrierefreie Bushaltestellen). Push-Maßnahmen hingegen greifen in die Verkehrsmittelwahl aktiv ein und machen die Nutzung bestimmter Verkehrsmittel (hauptsächlich Kfz) unattraktiver. Beispiele hierfür sind bspw. autofreie Quartiere und kostenpflichtige Parkplätze. Push-Maßnahmen gestalten sich in ihrer Umsetzung häufig schwierig und werden deshalb oft nicht umgesetzt. Ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Push- und Pull-Maßnahmen ist wichtig, damit gutgemeinte Pull-Maßnahmen nicht nach kurzer Zeit als „Werden nicht angenommen“-Angebote abgetan sind und wieder in Vergessenheit geraten. So verändert beispielsweise eine neue Fahrradbrücke nicht automatisch das Verkehrsverhalten der Verkehrsteilnehmer. Wohingegen eine neue Fahrradbrücke in Kombination mit steigenden Parkgebühren in der Innenstadt das Radfahren als Alternative in den Vordergrund rückt. Die Trägheit der Verkehrsteilnehmer, aus eigener Motivation auf ein anderes Verkehrsmittel umzusteigen, wird mit einer Push-Maßnahme schneller überwunden. Immerhin zeigt eine aktuelle Umfrage⁴, dass 91 % der Deutschen eine Umgestaltung von Städten und Gemeinden, die Alternativen zum Auto schafft, als Beitrag zu höherer Lebensqualität verstehen. Weniger Autoverkehr in der eigenen Gemeinde halten immerhin noch 79 % der Befragten für wünschenswert.

⁴ Umweltbewusstsein in Deutschland, repräsentative Bevölkerungsumfrage, BMUB/UBA, 2017

Teil A: Bestandsanalyse

3 Verkehrsplanerische Einordnung der Stadt Lohr a.Main

Die Stadt Lohr a.Main liegt im Regierungsbezirk Unterfranken und ist Mittelzentrum im Landkreis Main-Spessart mit hoher Zentralität. Die Stadt ist ein traditionell starker Wirtschaftsstandort. Die Stadt ist rund 40 km in östlicher Richtung von der Stadt Aschaffenburg sowie in nordwestlicher Richtung von Würzburg entfernt. Sie liegt zwischen den Gemeinden Gemünden am Main im Nordosten, Karlstadt im Osten sowie Marktheidenfeld im Süden.

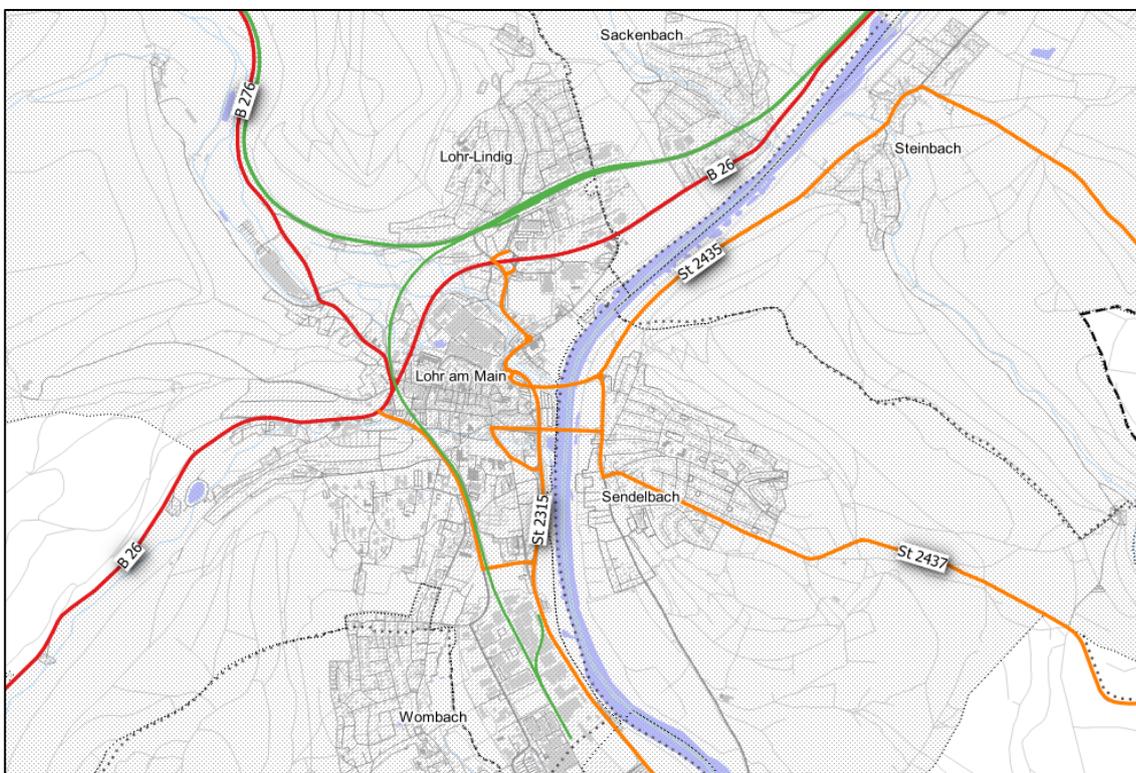


Abbildung 1: Straßen- und Schienennetz (grün) im Kerngebiet Lohr a.Main und Stadtteile

Die Stadt Lohr a.Main mit insgesamt 16.068 Einwohnern⁵ ist in zehn Stadtteile gegliedert:

- Halsbach (350 Einwohner)
- Lindig (1.662 Einwohner)
- Lohr-Altstadt (4.900 Einwohner)
- Pflochsbach (460 Einwohner)
- Rodenbach (799 Einwohner)
- Ruppertshütten (770 Einwohner)
- Sackenbach (1.163 Einwohner)

⁵ Daten von Stadt Lohr a.Main zur Verfügung gestellt (Stand 2019)

- Sendelbach (2.995 Einwohner)
- Steinbach (880 Einwohner)
- Wombach (1.973 Einwohner)

siehe Anhang Plan 001

Die Stadt ist über die B 26 an die Bundesautobahnen A 3 (Nürnberg – Würzburg – Frankfurt/Main) im Westen sowie über die B 276 an die A 66 (Frankfurt – Fulda) und die A 7 (Würzburg – Kassel) im Norden angebunden. Die Bundesstraße B 26 durchquert den nördlichen Bereich der Stadt. Mit der St 2315 (aus/in Richtung Neustadt am Main im Süden, Anschluss an die B 26 im nördlichen Stadtbereich), der St 2437 (aus/in Richtung Steinfeld) sowie der St 2435 (aus/in Richtung Karlstadt) führen mehrere Staatsstraßen nach Lohr a.Main und teilweise durch die Stadt hindurch (s. Abbildung 1 und Anhang-Plan 001).

Um die Lohrer Altstadt herum führt ein Tangentenring aus West- und die Südtangente (Fertigstellung 2006) sowie Osttangente, Jahnstraße, Bahnhofstraße und B 26. Durch die Umgestaltung des Knotenpunktes Jahnstraße/Osttangente/Neue Mainbrücke (2010) zu einem Kreisverkehr wurde der Anschluss des Tangentenrings verbessert. Mit dem Tangentenring soll der Durchgangsverkehr ohne Quelle und Ziel in der Altstadt aus dem Kernstadtbereich hinaus verlagert werden. Die Altstadt selbst ist durch die Straßen Grabenstraße, Anlagestraße, Alfred-Stumpf-Straße, Grafen-von-Rieneck-Straße, Haaggasse sowie durch die Turmstraße und die Lohrtorstraße erschlossen. An diese Straßen sind auch einige der Parkplätze angebunden, welche um die Altstadt herum angesiedelt sind.

Auch mit dem öffentlichen Verkehr ist Lohr a.Main gut erreichbar. Am Bahnhof halten die Main-Spessart-Bahn/Mainfrankenbahn sowie die Regionalbahn und der Regionalexpress der Deutschen Bahn. Sie bieten unter anderem die Bahnrouen nach Aschaffenburg, Frankfurt am Main, Gemünden am Main, Nürnberg und Würzburg an. Die von Lohr a.Main aus nächsten ICE-Haltestellen sind Aschaffenburg und Würzburg. Regionale Busverbindungen fahren vom neuen Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) in Lohr a.Main aus unter anderem nach Ansbach, Frammersbach, Gemünden am Main, Karlstadt, Marktheidenfeld, Neuhütten, Rothenbuch und Steinfeld.

Desweiteren betreiben die Stadtwerke seit Oktober 1999 das Ortsbussystem mit dem Lohrliner, welcher auf den Linien A-E ebenfalls vom ZOB aus im Stadtgebiet von Lohr a.Main verkehrt. Der Lohrliner verbindet werktags zwischen 06.00 Uhr und 19.00 Uhr sowie samstags zwischen 8.00 Uhr und 14.00 Uhr verschiedene innerstädtische Ziele im 30-Minuten-Takt (siehe Abbildung 2).

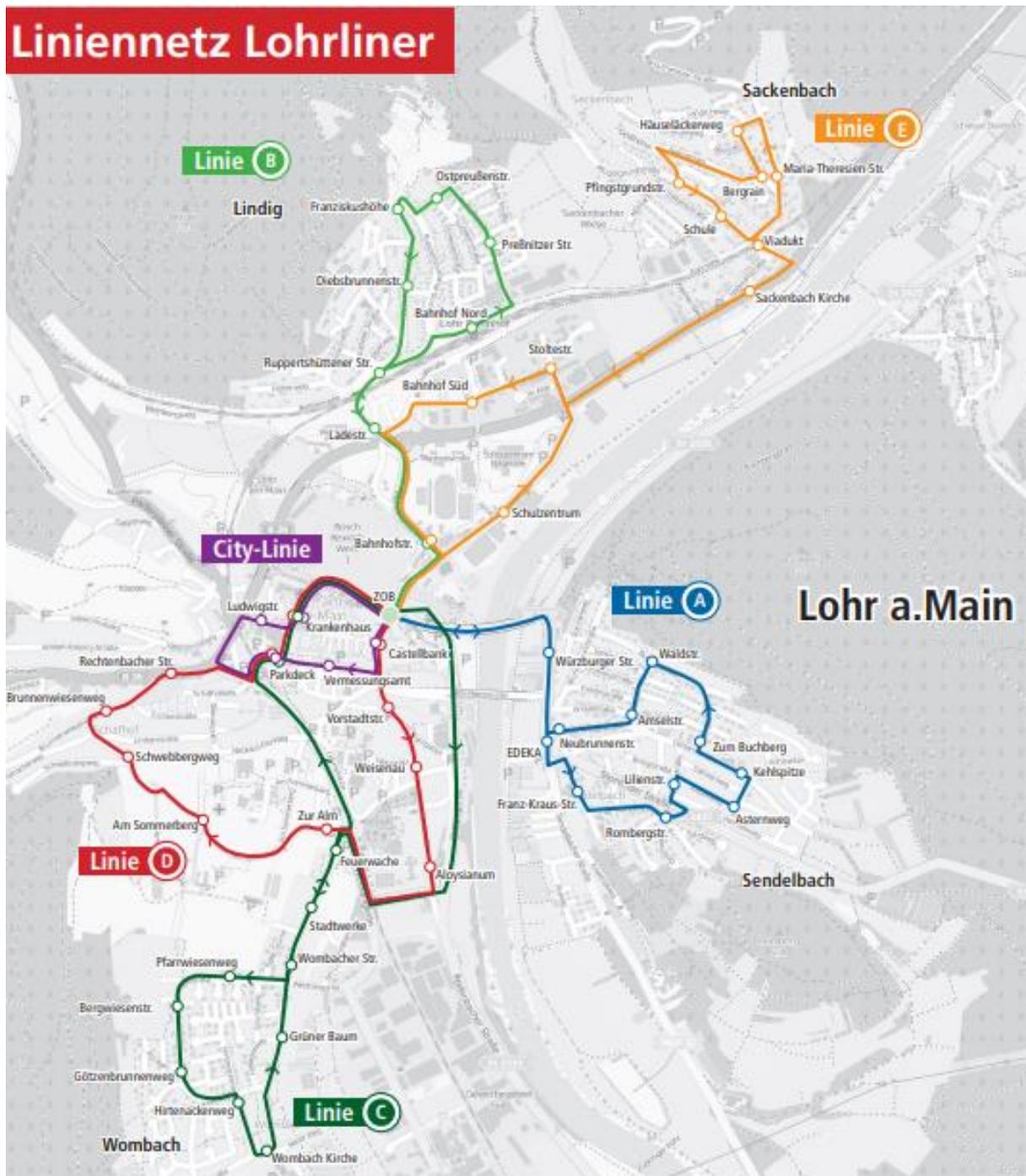


Abbildung 2: Liniennetzplan Lohrliner (Quelle: stadtwerte-lohr.de)

In der Stadt Lohr a.Main stehen rund 2.000 stadtnahe, öffentliche Parkstände zur Verfügung. Es stehen sowohl Parkstände in Tiefgaragen und Parkhäusern als auch ebenerdige Parkstände bereit. Die Parkplätze sind in die Parkleitzone Nord, Ost, Süd und West unterteilt. Für die Parkstände/Stellplätze in Lohr a.Main gibt es grundsätzlich folgende Bewirtschaftungsformen:

- Gebührenfreie, zeitlich unbeschränkte Parkstände
- Gebührenpflichtige, zeitlich unbeschränkte Parkstände
- Gebührenpflichtige, zeitlich beschränkte (max. 60 Minuten) Parkstände, 15 min frei
- Gebührenpflichtige, zeitlich beschränkte (max. 2 Stunden) Parkstände, 15 min frei

- Kostenpflichtige Dauerparkplätze für Anwohner, Gewerbetreibende und Bedienstete

Am Wochenende können alle Parkplätze mit Ausnahme des Altstadtparkhauses (sowie der Parkplätze „Haaggasse“ und „Parkdeck“) kostenfrei genutzt werden.

Das Konzept für den ruhenden Verkehr sowie die dazugehörige Beschilderung wurden im Jahr 2000 umgesetzt und seither bezüglich der Bewirtschaftungszeiträume und Höhe der Gebühren fortgeschrieben.

Die günstige Lage und die wirtschaftliche Bedeutung von Lohr am Main sind wichtige Standortfaktoren für Unternehmen sowie Mittelstands- und Handwerksbetriebe; hauptsächlich aus den Bereichen Hydraulik, Elektronik, Holzverarbeitung und Glasherstellung. So sind bspw. Teile der Bosch Rexroth AG in Lohr a.Main ansässig. Die Wirtschaftsstruktur ist geprägt von zahlreichen hochwertigen Arbeitsplätzen im verarbeitenden Gewerbe. Ebenso haben das Gesundheits- und Sozialwesen sowie Handel und Dienstleistungen eine große Bedeutung. Durch die vielen Gewerbebetriebe stehen in der Stadt Lohr a.Main sehr viele Arbeitsplätze zur Verfügung. Es gehen rund 13.500 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte einer Arbeit nach. Dies führt wiederum dazu, dass knapp 10.000 Beschäftigte (ISEK) täglich hauptsächlich mit dem Pkw in die Stadt ein- und auspendeln.

3.1 Raumtyp

Lohr a.Main liegt im Einzugsgebiet der Regiopole Würzburg, die zwischen den Metropolregionen Nürnberg und Frankfurt am Main verortet ist. Lohr a.Main selbst ist eine Mittelstadt, die dem ländlichen Raum zugeordnet werden kann (ländliche Region – stadtreionsnahe ländliche Region). Die Zuteilung der Gemeinden wird durch das BMVI vorgenommen. Dieses hat im Januar 2020 zuletzt die Regionalstatistische Raumtypologie (RegioStaR) aller Gemeinden Deutschlands aktualisiert. Ziel der Einordnung ist eine bedarfsgerechte und zielgenaue Infrastrukturplanung. Der Raumtyp von Lohr a.Main ist auch in der weiteren Beurteilung des Verkehrsgeschehens und für die Entwicklung von Maßnahmen relevant.

siehe Anhang Plan 002

Solche Mittelzentren zeichnen sich in ihrer Mobilität durch eine Verkehrsleistung (Personenkilometer pro Tag) von minus 9 % im Vergleich zum deutschlandweiten Durchschnitt aus (s. Abbildung 3).

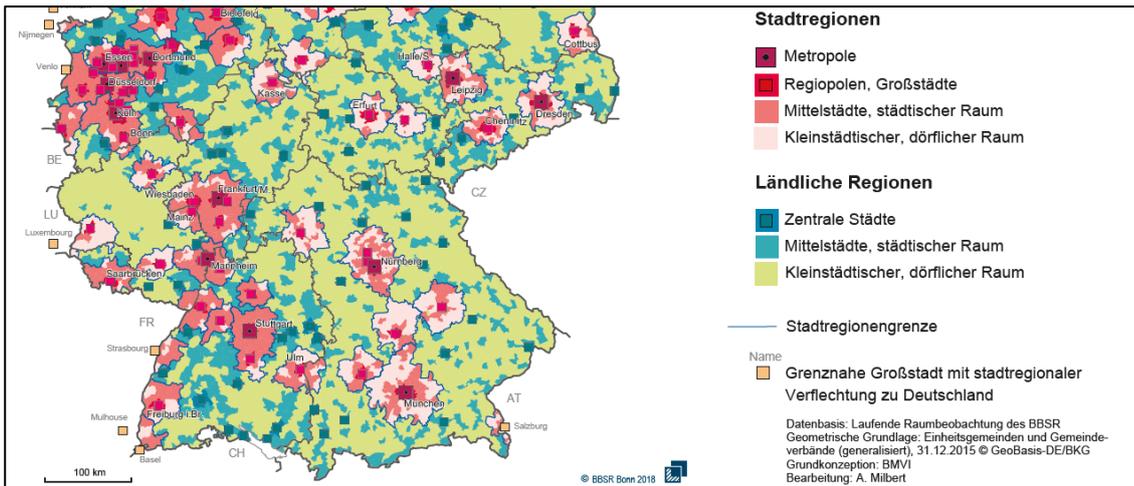


Abbildung 3: Stadtregionen und ländliche Regionen (Quelle: MiD 2017, Grundlage: Einheitsgemeinden und Gemeindeverbände, 31.12.2015 ©GeoBasis-DE/BKG)

Die Verkehrsmittelwahl (Modal Split) lässt sich durch die Einordnung in einen Raumtyp mit anderen Gemeinden gleichen Raumtyps vergleichen. Abweichungen vom statistischen Mittel stellen dabei möglicherweise ein Problem dar, das im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans behandelt werden kann. In der Abbildung 4 ist der Modal Split dargestellt, also die durchschnittliche Verkehrsmittelwahl der Einwohner einer Stadt oder Gemeinde eines bestimmten Raumtyps.

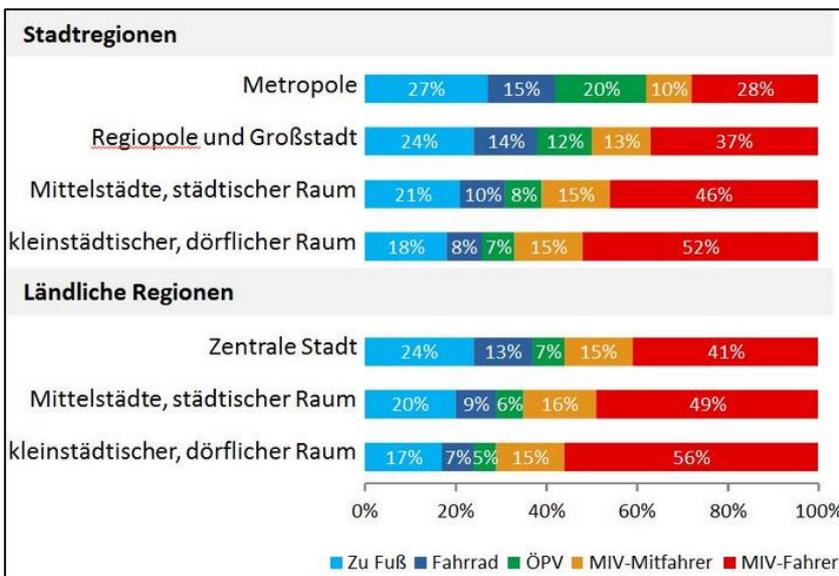


Abbildung 4: Verkehrsmittelwahl (Modal Split) zusammengefasst nach Raumtypen differenziert (Quelle: MiD 2017)

3.2 Pendlerverflechtungen

Die Quellorte der Einpendler zeigt Abbildung 5 (Bildquelle: IHK Mainfranken, Mobilität in der Arbeitswelt, Stand 2015). Die meisten Einpendler kommen aus Gemünden am Main, Karlstadt, Frammersbach und Partenstein. Lohr a.Main hat insgesamt eine Einpendlerquote von knapp 69 %. Die Auspendlerquote liegt bei ca. 30 %. In der IHK-Untersuchung entspricht das der Stadt mit der niedrigsten Auspendlerquote. Die meisten Auspendler fahren nach Marktheidenfeld, Würzburg,

Gemünden am Main, Karlstadt und Aschaffenburg. Die Zahl der Ein- und Auspendler hat sich in den letzten Jahren nur marginal verändert (siehe Abbildung 6).

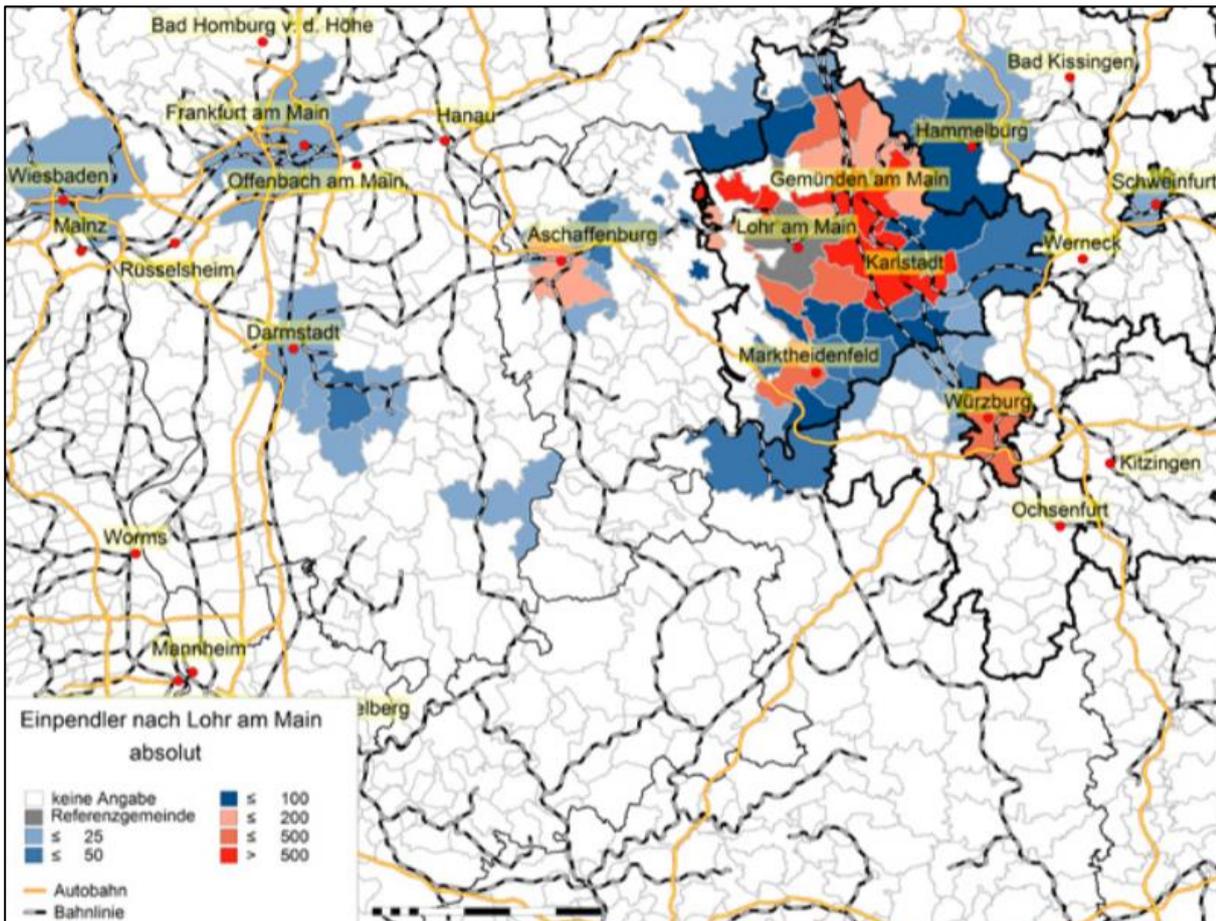


Abbildung 5: Lohr a.Main hat eine Einpendlerquote von 69 %, die meisten Pendler kommen aus Gemünden und Karlstadt (Quelle der Darstellung: IHK Mainfranken, Mobilität in der Arbeitswelt, Stand 2015)

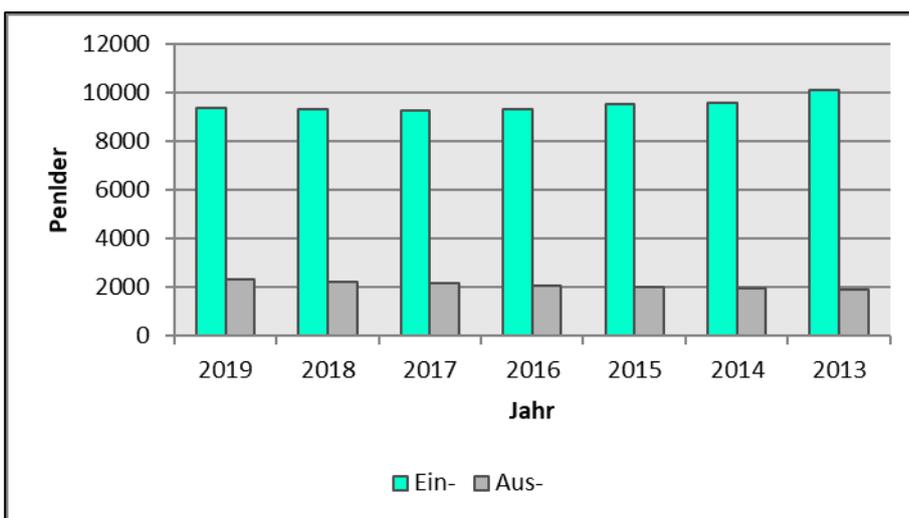


Abbildung 6: Entwicklung der Pendlerzahlen von 2013 bis 2019

3.3 B 26n

Das Straßennetz in der Region Würzburg wird durch den Bau der Fernstraßenentwicklungsachse westliches Mainfranken – B 26 n weiterentwickelt. Der Bau mehrerer Abschnitte einer neuen Bundesstraße betrifft auch den Verkehr in Lohr a.Main. In verschiedenen Planungsvarianten und Phasen der baulichen Umsetzung wird Lohr a.Main durch Verkehrsveränderungen, teils auch im sensiblen Innenstadtbereich, betroffen sein. Teile der B 26n sind im „vordringlichen Bedarf“ (Abschnitt Schweinfurt/Werneck A7 bis Karlstadt) und werden umgesetzt. Andere Abschnitte werden unter „weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ geführt (B 276 Zubringer Lohr, B 26n Karstadt – A 3). Im Falle von BA 3 und BA 4 wird auch eine dritte Mainbrücke angedacht.

Die Komplexität und der Abstimmungsbedarf zwischen dem städtischen Verkehrsmodell und dem großräumigen Verkehrsmodell der BERNARD Gruppe, welche die Voruntersuchung „Neubau der B 26n“ für das Staatliche Bauamt Würzburg durchführt, beeinflussen den gesamten Ablauf des Verkehrsentwicklungsplans. Das Projekt wird in der Region hitzig diskutiert und stand zwischenzeitlich stark im Vordergrund. Die B 26n wird in ihren Auswirkungen im Modell des Verkehrsentwicklungsplans berücksichtigt. Die B 26n wird im Kapitel 10.2 nochmals betrachtet.

4 Relevante Planungen

4.1 Flächennutzungsplan

Der derzeit gültige Flächennutzungsplan wurde im Jahr 2000 aufgestellt, bzw. neu verfasst. Er stellt den gesamtstädtischen Entwicklungsrahmen für die Flächen der Gemeinde dar. Aus ihm ist die tatsächliche Flächennutzung erkennbar und die städtebaulichen Entwicklungsziele der Stadt. Aus dem FNP wurden ca. 80 Bebauungspläne entwickelt. Bestehende Bebauungspläne neueren Datums sind:

- B-Plan Nr. 87 „Erweiterung Romberg/Südlich der Steinfelder Straße“
- B-Plan Nr. 110 „Brauerei-Areal“
- B-Plan Nr. 111 „Zentralklinikum des Landkreises Main-Spessart“

Die potentiellen Entwicklungsgebiete werden betrachtet (s. Anhang Pläne 008 und 009). Auf Basis der Informationen, die über die zukünftige Bebauung der Gebiete vorhanden sind, wird eine überschlägliche Verkehrserzeugung erstellt. Die einzelnen Flächen mit ihren Bebauungen erzeugen in Zukunft Verkehr, bzw. ziehen Verkehr an. Beispielsweise ein Arbeitgeber oder ein Supermarkt im Gewerbegebiet. Die Zahlen fließen in die Berechnung des Verkehrsmodells ein. Alle relevanten Entwicklungspotentiale sind im Prognose-Nullfall 2035 berücksichtigt. Die B-Pläne zum Brauerei-Areal und Zentralklinikum wurden in Teilgutachten im Hinblick auf ihre Verkehrserzeugung bereits untersucht.

s. Anhang Pläne
008 und 009

4.2 Verkehrsrahmenplan 1998

Ein vorliegender Verkehrsrahmenplan aus dem Jahr 1994 wurde 1998 fortgeschrieben. Bereits damals wurde eine Verkehrsberuhigung der Innenstadt angestrebt. Die Ausdehnung der Fußgängerzone und der verkehrsberuhigten Bereiche zum Jahr 1994 ist in der Abbildung 7 zu sehen. So heißt es im Verkehrsrahmenplan 1994:

„Im östlichen Stadtkernbereich wurden Teile der Lohrtorstraße und die Turmstraße in die Fußgängerzone einbezogen. Mit Abschluss der Umgestaltung dieser Straßen kann der gesamte, nahezu vollständig sanierte historische Stadtkern wieder als eine Einheit ohne maßgebliche Belastungen durch fließenden motorisierten Verkehr erlebt werden.“

„Das Stadtbild schädigende Eingriffe durch Verkehrsbaumaßnahmen sind in der Kernstadt nur in kleinerem Rahmen aufgetreten. Allerdings hat in den Randbereichen der Altstadt insbesondere in den Bereichen Obere Brückenstraße/Vorstadtstraße/Grabenstraße sowie Ludwigstraße/Grafen-von-Rieneck-Straße/Haaggasse die vorrangige Ausrichtung der Straßenraumgestaltung zugunsten des motorisierten Verkehrs zu einer teilweise erheblichen Dominanz der Verkehrsfunktion geführt. Diese Entwicklung wurde durch die nach dem Generalverkehrsplan von 1968 vorgesehene Integration dieser Straßenzüge in einen ‚Inneren Ring‘ entscheidend begünstigt.“

Auch das bis heute erhaltene Einbahnstraßennetz war 1994 schon vorhanden. Die Lohrtorstraße war damals noch Fußgängerzone und nur für Radverkehr und Lieferverkehr zu den üblichen Uhrzeiten freigegeben. Die Verkehrsführung in der Innenstadt war auch schon in der Fortschreibung 1998 Thema. Schleichverkehre zwischen Westtangente und Sendelbach durch die Innenstadt werden weiterhin mit Einbahnstraßenregelungen gezügelt. Die Erreichbarkeit der Innenstadt für den Kfz-Verkehr spielt aber weiterhin eine wichtige Rolle. So soll das Befahren der Altstadt aus westlicher und östlicher Richtung weiter möglich bleiben. Bereits 1994 wurde der Durchgangsverkehr in der Innenstadt erhoben. Damals wurden etwa 7.000 Kfz/24 h gezählt; bei einem Durchgangsverkehrsanteil von 54 %.

4.3 Entwicklungspotentiale

Die Entwicklungspotentiale der Stadt Lohr a.Main bilden eine Grundlage für die Verkehrsprognose für das Jahr 2035 (s. Anhang Plan 008 und 009).

Parkdeck Ignatius-Taschner-Str.

Die zwei Parkhäuser in der Ignatius-Taschner-Straße (Tiefgarage des Brauerei-Areals und das Parkdeck mit einer möglichen Aufstockung) bieten im Planfall insgesamt ca. 360 Stellplätze. Das erzeugte Verkehrsaufkommen wurde mithilfe allgemeiner Kennwerte (für die Nutzungen im Brauerei-Areal) und der Statistik über die Nutzung des Parkdecks abgeschätzt: ca. 2.600 Fahrten in 24 Stunden, 181 Fahrten zur abendlichen Spitzenstunde im Straßennetz.

Tabelle 1: Entwicklungsflächen der Stadt. Auswahl an Bauprojekten, die kurz-, mittel- und langfristig realisiert werden

Name	Typ	Netto- bauland	Bau- plätze	Anmerkung
Krankenhaus-Areal	Sonstiges			Entfällt am Standort
Brauerei-Areal	Sonstiges	-		Neu
Konversionsareal Aloysianum	Sonstiges	-	58	115 Pflegeheimplätze
Nägelsee Nord	Gewerbebaufläche	1		
Franziskushöhe	Wohnbaufläche	1,09		abschä. noch nicht möglich
Franziskushöhe	Wohnbaufläche	-		abschä. noch nicht möglich
Franziskushöhe	Wohnbaufläche	-	18	
Maria-Theresien-Straße Nord	Wohnbaufläche	3,3	55	
Marie-Theresien-Straße Süd	Wohnbaufläche	1,19	20	
geplante Zentralklinik	Sonstiges			
Hägerlein-Gründlein	Wohnbaufläche	7,1	130	
Wombach West "Rain"	Wohnbaufläche	1,8	30	
Lohr-Süd Fl.Nr. 1247	Gewerbebaufläche	1,65		
Lohr-Süd, Fl.Nr. 1266	Gewerbebaufläche	0,4		
Lohr-Süd, Nähe Baumarkt	Gewerbebaufläche	3,4		
Südlich der Steinfelder Straße	Wohnbaufläche	2,01	42	
Rosenrain	Wohnbaufläche	1,23	20	
Schafberg	Wohnbaufläche	1,15	19	
Hofstettener Straße (OT Steinbach)	Gewerbebaufläche	2,8		
Ehemaliges RMD-Areal	Wohnbaufläche	1,5	33	
Halsbach Süd	Wohnbaufläche	1,09	18	

Zentralklinikum

Die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte, die vom Neuverkehr des geplanten Klinikums betroffen sind, wurde überprüft. Das zusätzliche (bzw. teilweise sich verlagernde) Verkehrsaufkommen wird in der Verkehrsprognose berücksichtigt.

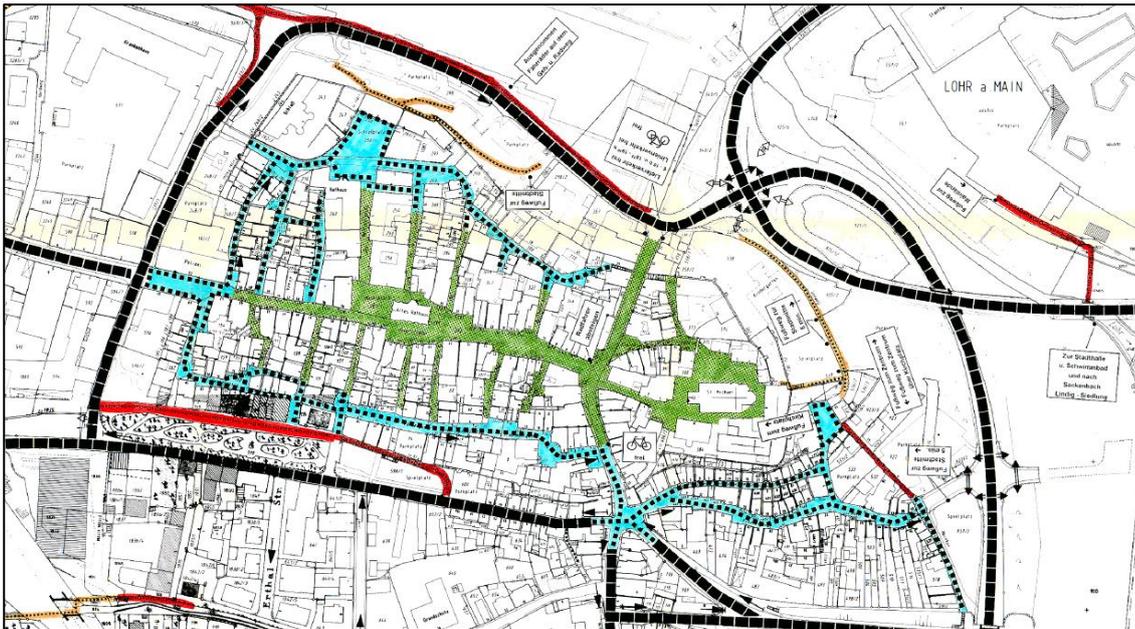


Abbildung 7: Analyseplan aus dem Verkehrsrahmenplan 1994 (grün: Fußgängerzone, türkis: verkehrsberuhigter Bereich)

Das damalige Zielkonzept des Verkehrsrahmenplans könnte heute nicht aktueller sein und beinhaltet viele Bestandteile, die im Rahmen des aktuellen Verkehrsentwicklungsplans wieder vorkommen. In nachfolgender Abbildung 8 ist das Zielkonzept aus dem Jahr 1994 zu sehen:

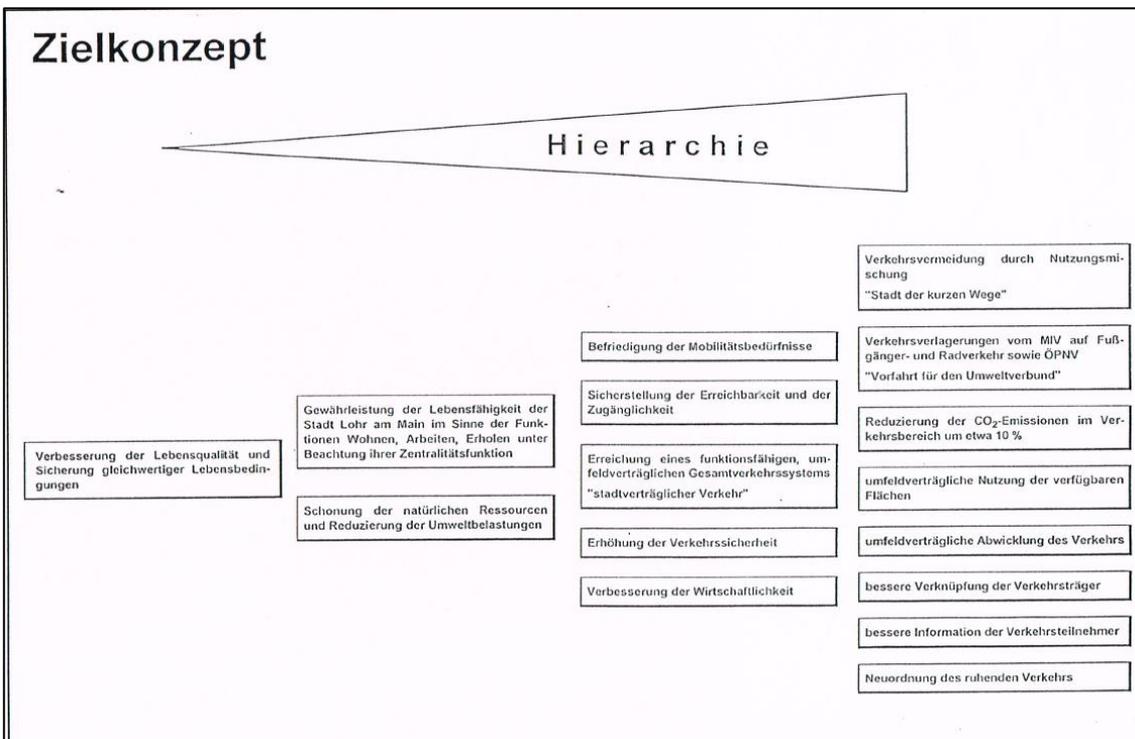


Abbildung 8: Zielkonzept des Verkehrsrahmenplans aus dem Jahr 1994

4.4 ISEK Lohr 2030

Im ISEK 2030 wurde die Innenstadt unter Bürgerbeteiligung untersucht. Einen Teilaspekt bildete auch das Thema Verkehr. Die Analyse der verkehrlichen Situation erfolgt anhand von Bürgeraussagen und eines eigenen Eindrucks durch das bearbeitende Büro. Es wurden auch Kurzzeitzählungen und Einzelfahrzeugverfolgungen durchgeführt, um einen Eindruck vom Durchgangsverkehr in der Innenstadt zu bekommen. Die Untersuchungen legten nahe, dass es einen relativ hohen Durchgangsverkehr in der Altstadt über die Anlage-/Grabenstraße gibt (ISEK Lohr 2030 Endbericht; Juli 2012). Betroffen vom Verkehr ist auch die Grundschule in der Kaplan-Höfling-Straße, wo die beengten Platzverhältnisse als Gefahr für Fußgänger dargestellt werden. Das Angebot im ruhenden Verkehr wird als ausreichend groß angesehen. Der Bedarf an Anwohnerparkplätzen ist nicht an allen Stellen ausreichend gedeckt. Ebenfalls erwähnt wird, dass zahlreiche Parkplätze für die Mitarbeiter von Bosch Rexroth fehlen, da das Unternehmen nicht ausreichend Stellplätze zur Verfügung stellt. Viele Mitarbeiter würden auf den Parkplatz Mainlande ausweichen.

Der Radverkehrsanteil wird augenscheinlich als nicht hoch eingestuft. Hier finden sich die Begründungen, dass die Topographie nachteilig für den Radverkehr und das Radwegenetz teilweise lückenhaft und unattraktiv sei.

Das Handlungsfeld Verkehr war inhaltlich folgendermaßen zusammengefasst:

VERKEHR

Auf diesen Stärken bauen wir auf:

- Unsere kompakte Altstadt mit kurzen Wegen
- Unser Parkplatzring um die Innenstadt
- Unser gut angenommenes Stadtbussystem
- Unsere fußläufige Altstadt

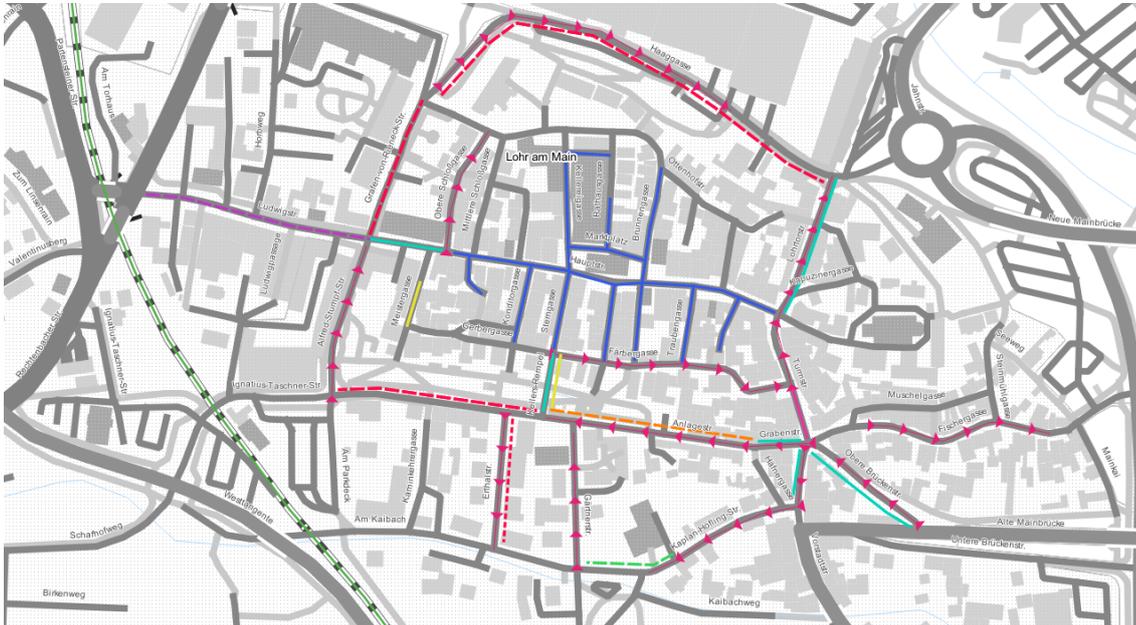
Leitlinien:

- Unsere Altstadt ist das vitale Zentrum der Stadt. Wir wollen unseren Bürgerinnen und Bürgern die Erreichbarkeit mit den verschiedenen Verkehrsmitteln gewährleisten und attraktiv gestalten. Hierzu zählen wir eine attraktive und Umweg-arme Wegführung sowie die Vorhaltung ausreichender geeigneter Abstellanlagen.
- Die Attraktivität unserer Altstadt ist eng verknüpft mit der hohen Aufenthaltsqualität. Um diese zu erhalten, wollen wir die negativen Folgen des Kfz-Verkehrs besonders in sensiblen Bereichen reduzieren und z.B. den Kfz-Verkehr, der die Altstadt durchfährt, auf das bestehende Tangentensystem verlagern.
- Die Attraktivitätssteigerung des Umweltverbunds bietet die Chance, mehr Teilnehmer auf die Verkehrsmittel Fuß, Fahrrad und ÖPNV zu verlagern. Wir wünschen uns daher eine Verbesserung der Situation für diese Verkehrsarten ohne eines der drei besonders zu bevorzugen. Mögliche Ziel- oder Interessenkonflikte untereinander versuchen wir gegeneinander abzuwägen und mit dem bestmöglichen Ergebnis zu lösen.

Abbildung 9: Handlungsfeld Verkehr, ISEK 2030

5 Verkehrsangebot und -situation

5.1 Innenstadt



Die Innenstadt umfasst eine bedeutende Altstadt, die für Touristen und Einwohner eine wichtige Rolle spielt. Die Altstadt bietet umfangreiche Einkaufsmöglichkeiten und viele Sehenswürdigkeiten.

Die Innenstadt ist für den Kfz-Verkehr gut erreichbar. In der Hauptstraße ist eine Fußgängerzone ausgewiesen. Außerhalb der Fußgängerzone sind vielfältige Maßnahmen zur Verkehrslenkung und Verkehrsberuhigung getroffen. Der Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) befindet sich nordöstlich der Altstadt. Drei Stadtbuslinien (Lohrliner) durchqueren die Altstadt; zwei davon fahren mit einer Sondergenehmigung gegen die Einbahnstraßenrichtung in der Lohrtorstraße und Turmstraße. Es sind teilweise Nachtfahrverbote angeordnet, die den Kfz-Verkehr zwischen 22.00 und 6.00 Uhr einschränken (Bewohner ausgenommen). Die Zeiten für kostenloses Parken sind unterschiedlich geregelt. Der relativ enge Straßenraum wird durch teilweise widerrechtlich parkende Pkws noch kleiner (außerhalb markierter Stellplätze in Spielstraße).



Abbildung 10: Altstadtbereich Lohrstr. Spielstraße mit Rad-, Kfz-, Busverkehr und widerrechtlich parkenden Pkws

Die Innenstadt hat innerhalb des verkehrsberuhigten Bereichs einen wichtigen Knotenpunkt. Der Knotenpunkt „Fuchseneck“ wird von Besuchern der Stadt aus östlicher Richtung angefahren. Von hier aus können – beschränkt durch das Einbahnstraßensystem (s. Anhang Plan 010 Verkehrsregelung Innenstadt) – über die Grabenstr. und Färbergasse sowie Gerbergasse ein Bereich der Altstadt und dort ansässige Läden direkt angefahren werden. Über die Kaplan-Höfling-Str. kann eine Grundschule angefahren werden.

s. Anhang Plan
010

Erschlossen wird die Altstadt vom Tangentenring aus westlicher Richtung über die Ludwigstraße, südwestlich über die Ignatius-Taschner-Straße, südlich über die Obere- und Untere Brückenstraße und nordöstlich über die Lohrstr. In Richtung Zentrum münden diese Straßen entweder in einen verkehrsberuhigten Bereich oder in die Fußgängerzone. Nördlich, westlich und südlich um den verkehrsberuhigten Bereich herum führen die Haaggasse, die Grafen-von-Rieneck-Straße, Ignatius-Taschner-Straße, Anlage- und Grabenstraße. Der Straßenraum der genannten Straßen (vor allem westlich und südlich des verkehrsberuhigten Bereichs) ist sehr schmal und gleichzeitig stark frequentiert. Es konkurrieren sämtliche Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer, Kfz-Verkehr, Busse, Lieferverkehr) um den knappen Straßenraum. Erschwerend kommt hinzu, dass die zulässigen Geschwindigkeiten auf den Straßen unterschiedlich sind. In der Ludwig-, Alfred-Stumpf- und in Teilen der Grafen-von-Rieneck-Straße ist Tempo 50 erlaubt, in der Ignatius-Taschner-Str. und in Teilen der Haaggasse Tempo 30, in der Anlagestraße Tempo 20. Die Obere Brückenstraße befindet sich in einem verkehrsberuhigten Bereich (mit Schrittgeschwindigkeit).



Abbildung 11: Konflikte in der Fußgängerzone

In der Altstadt und in der Fußgängerzone sind Radwege ausgeschildert. Zwischen den Radfahrern und den Fußgängern besteht Konfliktpotential. Hinweisschilder und selbst gestaltete Hinweise fordern Radfahrer dazu auf, in der Fußgängerzone vom Fahrrad abzusteigen (s. Abbildung 11). Radfahrer finden auch im Fußgängerbereich ein Angebot an Radabstellplätzen. Vor und in der Unteren Schlachthausgasse gibt es bspw. auch eine Ladestation für Pedelecs. Im Allgemeinen sind Radfahrer nur durch regelmäßige Kontrollen aus dem Fußgängerbereich herauszuhalten oder durch ein gutes Angebot, das parallel zur Fußgängerzone eine Alternative bietet.



Abbildung 12: Übersicht Parkplätze. (Bildquelle: Ausschnitt Parkplatzplan 2022 Lohr a.Main)

Im Innenstadtgebiet existieren etwa 2.000 Stellplätze auf Parkplätzen oder in Parkierungseinrichtungen wie Tiefgaragen und Parkhäusern, die innerhalb von 5 bis 10 Minuten zu Fuß vom Marktplatz aus zu erreichen sind. Zudem gibt es Überlegungen, das Parkdeck vor dem ehemaligen Brauerei-Areal aufzustocken. Oberirdische Parkplätze im öffentlichen Raum sind vor allem in der Färbergasse und südlich der Färbergasse vorhanden. In diesem Bereich befinden sich ca. 110 Parkstände und es herrscht nach Eindruck auch reger Verkehr. Ein weiterer Eindruck der Vor-Ort-Begehung war, dass viele Parkplätze dauerhaft durch Berufstätige belegt sind, die an ihrem Betrieb keinen Stellplatz vorfinden. Das Parken auf der Mainlande war bis zum Ende des Jahres 2021 kostenlos. Seit dem 1.1.2022 werden von Montag bis Freitag zwischen 6.00 Uhr und 22.00 Uhr Parkgebühren für eine Parkdauer von mehr als 4 Stunden erhoben. Parken mit einer Dauer von weniger als 4 Stunden bleibt kostenlos.

Die zentralen, altstadtnahen Stellplätze werden nach 15 Minuten kostenpflichtig (Kurzparken von max. 15 Minuten mittels „Brötchentaste“ kostenlos).

Seit 1.1.2022 gilt folgende Gebührenordnung (Montag bis Freitag von 8.00 Uhr – 18.00 Uhr):

1. Auf öffentlichen Parkplätzen mit einer höchstzulässigen Parkdauer von 60 Minuten
Kostenlos bis 15 min
0,5 € für die ersten 30 Minuten und 1 € für 60 Minuten
2. Auf öffentlichen Parkplätzen mit einer höchstzulässigen Parkdauer von 2 Stunden
Kostenlos bis 15 min
0,5 € für die ersten 30 Minuten und 1 € für 60 Minuten
1,5 € bis 1,5 Stunden; 2 € für bis zu 2 Stunden

Das historische Pflaster im Altstadtgebiet ist in weiten Bereichen erhalten. Für Menschen, die nicht gut zu Fuß sind oder einen Wagen schieben bzw. ziehen, ist im Altstadtgebiet ein Streifen („Rollatorweg“) eingebaut, der mit ebenem Belag versehen ist. Diese barrierefreien Wege nutzen auch viele Radfahrer.

5.2 Radverkehr



Abbildung 13: Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung (Vorstadtstraße, Blickrichtung Grabenstr.)

Die Kernstadt von Lohr a.Main und ihre Stadtteile sind durch ein Radwegenetz verbunden. Größtenteils handelt es sich bei diesen Wegen um ausgebauten landwirtschaftliche Wege, die für den Radverkehr freigegeben sind. Ca. 2,50 m breite Rad- und Fußverkehrswege (gemeinsame Geh- und Radwege) sind entlang der Hauptstraßen angelegt (s. Anhang Plan 003 bestehendes Radwegenetz). Dies betrifft die Staatsstraßen und Bundesstraßen im Umfeld der Kernstadt. Die Neue Mainbrücke und die angebotenen Kreisverkehre verfügen ebenfalls über Nebenanlagen, die von Rad- und Fußverkehr gemeinsam genutzt werden. Hierfür sind auch Querungshilfen in Form von Mittelinseln an den Kreisverkehren angelegt. Wichtige infrastrukturelle Einrichtungen, etwa Schulen und Krankenhäuser, aber auch die Kernstadt mit ihren Einkaufsmöglichkeiten, sind für den Radverkehr erreichbar. In der Altstadt sind bspw. auch Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr freigegeben (s. Abbildung 13). Dort als verkehrsberuhigte Bereiche (Spielstraßen) eingerichtete Straßenzüge stellen vom Radverkehr gut frequentierte Gebiete dar. Die Fußgängerzone an sich ist nicht für den Radverkehr freigegeben. Lohr a. Main hat, was den Radverkehr angeht, (außerhalb der Altstadt) einen Schwerpunkt auf die Trennung vom Kfz-Verkehr gelegt. Radfahrende teilen sich mit Fußgängern straßenbegleitende Anlagen. Komplikationen gibt es entsprechend im Bereich von Knotenpunkten. Hier muss entschieden werden, ob der Radverkehr gemeinsam mit der Hauptrichtung bevorzugt die Einmündungen quert, oder ob dieser hinter dem Kurvenbereich in den Einmündungen nachrangig queren muss.

s. Anhang Plan
003



Abbildung 14: Abgesetzte Querungen sollten nicht wie bevorrechtigte Furten markiert werden

Dies ist z. B. an der Einfahrt zum Mainlände-Parkplatz der Fall. Hier besteht eine fälschlicherweise rot markierte Furt (s. Abbildung 14). Viele weitere Knotenpunkte (bspw. Schafhofkreuzung) sind mit signalisierten Furten ausgestattet, die im Zuge der gemeinsamen Rad- und Fußverkehrswege die sichere Querung ermöglichen.



Abbildung 15: Ende eines gemeinsamen Geh- und Radweges Neue Mainbrücke. Radfahrenden fehlt oft Klarheit, wie es für Sie weitergeht



Abbildung 16: Radweg zu Ende. „Was nun?“, fragen sich Radfahrende in der Jahnstraße



Abbildung 17: Ende der gemeinsamen Führung am „Ohrwatschl“

An vielen anderen Stellen – oft an Kreuzungen oder Einmündungen ohne Lichtsignalanlagen – fehlen geeignete Querungsmöglichkeiten. Nicht nur in Lohr a.Main sind Rad- und Fußverkehrsführungen oftmals abrupt zu Ende. Radfahrende fahren dann auf Fußverkehrsanlagen weiter oder ordnen sich auf der Kfz-Fahrbahn ein. An Ausfahrten von Kreisverkehren besteht oft Unklarheit über die Vorfahrt von Rad- und Fußverkehr (s. Abbildung 15 und Abbildung 16).



Abbildung 18: Bahnhofstraße, schmaler gemeinsamer Fuß- und Radweg, der an vielen Hofeinfahrten vorbeiführt

Gemeinsam geführter Rad- und Fußverkehr hat vor allem dann wesentliche Nachteile, wenn viel Fußverkehr zu erwarten ist und durch direkt anschließende Bebauung zahlreiche Hofeinfahrten vorhanden sind (s. Abbildung 18).

Über die Alte Mainbrücke führt auch der touristische Radverkehr des Main-Radwegs. Dort sind die Gehwege zu schmal (und das Gelände zu niedrig) für eine gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr. Der Radverkehr findet hier im Mischverkehr statt. Problematisch ist der Übergang vom separaten Radweg am Main auf den Mischverkehr.



Abbildung 19: Alte Mainbrücke, auch für den touristischen Radverkehr wichtig

5.2.1 Stärken-Schwächen-Fazit

Das Fazit für den Radverkehr als Infrastrukturelement fällt nur selten gut aus. Auch in Lohr a.Main besteht großer Nachholbedarf.

Schwächen:

- Netzlücken entlang der Hauptstraßen (Partensteiner Str., Rechtenbacher Str.)
- Querungshilfen nicht vorhanden oder nicht ausreichend ausgebaut (schmale Aufstellflächen auf Mittelinseln z. B. im Kreisverkehr ZOB, Ortseingang Nord Partensteiner Str.)
- Führung im Innenstadtbereich unklar (Radverkehr „verirrt“ sich in die Fußgängerzone)
- Radverkehr wird häufig auf gemeinsamen Fuß- und Radwegen geführt, auch im Bereich hoher Netz- und Aufenthaltsqualitäten (ZOB)
- Radabstellanlagen fehlen oder sind nicht auf dem aktuellen Stand der Technik (Fahrräder können nicht am Rahmen abgeschlossen werden)
- Knotenpunkte an Hauptstraßen ohne oder mit unvollständigem Angebot für Radverkehr (Oberes Tor, Kreisverkehr ZOB)
- Veraltete Wegweisungen für touristische Radwege (Fußgängerzone)
- Ladestationen für E-Bikes im Innenstadtbereich

Stärken:

- Politisches Interesse an Radverkehr vorhanden
- Teil eines der beliebtesten Radwege Deutschlands (Main-Radweg)

5.3 Fußverkehr

Im Rahmen der Innenstadtbetrachtung ist vor allem in der Fußgängerzone, aber auch im restlichen Innenstadt-Bereich, eine Menge Fußverkehr zu vernehmen. Ein Grund hierfür dürften die kurzen Wege in der Altstadt sein. Allerdings ist auch der Fußverkehr durch zahlreiche Ausnahmeregelungen für den Kfz-Verkehr im Innenstadtbereich in Randbereiche abgedrängt. Platzgestaltung mit Aufenthaltsqualität könnte bspw. im Bereich des Fuchsenecks oder entlang des Parks in der Innenstadt sehr zur Qualitätssteigerung des Fußverkehrs beitragen. Der Tangentenring mit der B 26 und auch die Südtangente schneiden massiv durch mögliche Fußgängerachsen hindurch. Die Erreichbarkeit mit dem Verkehrsmittel Fuß wird dadurch unattraktiv. Von Osten her liegt noch der große Stadtteil Sendelbach im fußläufigen Bereich der Innenstadt. Allerdings fehlt hier an zentraler Stelle – am östlichen Ende der Alten Mainbrücke – eine Querungsanlage für den Fußverkehr. Weitere wichtige Ziele des Fußverkehrs, bspw. Schulen wie das Gymnasium und die Mittelschule, sind vom Bahnhof und auch vom Busbahnhof (ZOB) aus gut erreichbar. Der größte Arbeitgeber in Lohr setzt jedoch im Norden der Innenstadt die Grenze für die fußläufige Erreichbarkeit aus weiteren Siedlungsgebieten. Die Erreichbarkeit für den Fußverkehr wird also im Gesamtbild von dem Tangentensystem West- und Südtangente begrenzt, im Norden durch das Unternehmen Bosch-Rexroth und im Osten durch fehlende attraktive Querungsmöglichkeiten. Zudem sind die Freigabe der Gehwege für den Radverkehr sowie die gemeinsame Führung mit dem Radverkehr und schmale Nebenanlagen ein typisches Bild.

5.3.1 Stärken-Schwächen-Fazit

Das Fazit für den Fußverkehr als Infrastrukturelement fällt nur selten gut aus. Auch in Lohr a.Main besteht großer Nachholbedarf.

Schwächen:

- Zahlreiche zu schmale Gehweganlagen
- Für Radverkehr freigegebene Gehwege
- Fehlende Querungsmöglichkeiten (Alte Mainbrücke Sendelbach, Sackenbach)
- Rückzugsräume in der Altstadt mit Ausnahme der Fußgängerzone für Kfz-Verkehr freigegeben
- Knotenpunkt Fuchseneck in sensiblem Fußgängerbereich
- Schulwegbereich in der Altstadt mit dem Kfz direkt anfahrbar

Stärken:

- Schulwege zu Gymnasium und Mittelschule im fußläufigen Bereich von ZOB und Bahnhof
- Fußgängerzone vorhanden
- Entfernungen im gesamten Altstadtgebiet sehr gering. Alles innerhalb von 10 Gehminuten erreichbar

5.4 Kfz-Verkehr

Verkehrszählung

Am 17.7.2018 wurden an 36 Knotenpunkten/Einmündungen Verkehrszählungen mittels Videokameras durchgeführt. Die Zählstellenübersicht zeigt die Abbildung 20. Mithilfe der Verkehrszählung wurden die Verkehrsmengen und Abbiegerelationen der Kfz als Grundlage für das Verkehrsmodell ermittelt.

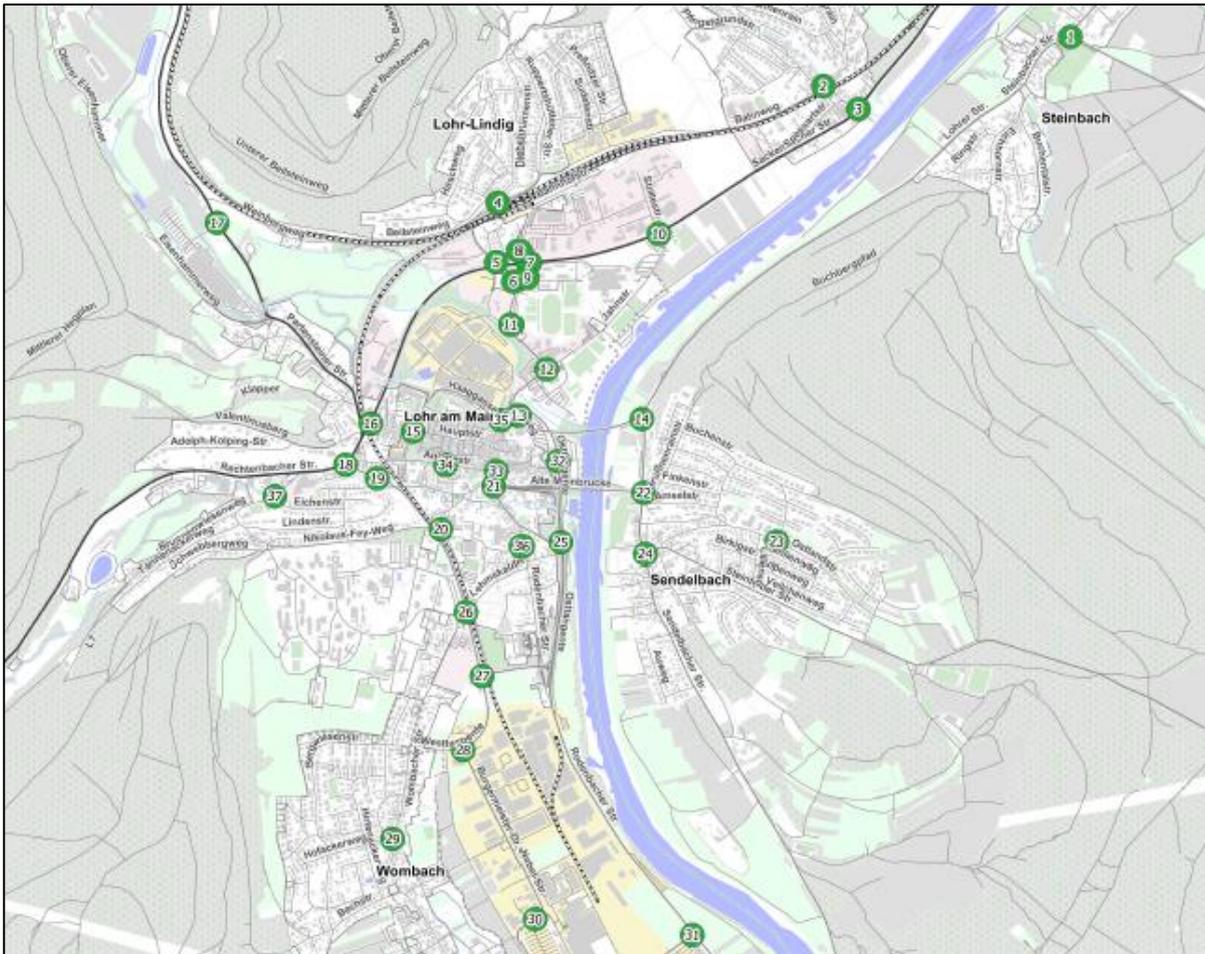


Abbildung 20: Zählstellenübersicht

Kordonbefragung

Zusätzlich wurde am 9.4.2019 eine Kordonbefragung an 7 Befragungsstellen (siehe Abbildung 21) zur Ermittlung des Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehrs in Lohr a.Main durchgeführt. Die Befragung fand an den Befragungsquerschnitten jeweils stadteinwärts von 7.00 Uhr bis 9.00 Uhr, 12.00 Uhr bis 14.30 Uhr und 16.00 Uhr bis 18.00 Uhr statt. Am Befragungstag gab es teilweise Starkregenereignisse, weshalb die Befragung aus Sicherheitsgründen zwischendurch unterbrochen werden musste.

Befragungsquerschnitte:

1. Rechtenbacher Straße
2. Partensteiner Straße
3. Sackenbacher Straße
4. St 2435
5. Steinfelder Straße
6. Sendelbacher Straße
7. Rodenbacher Straße (Höhe Obi Markt)

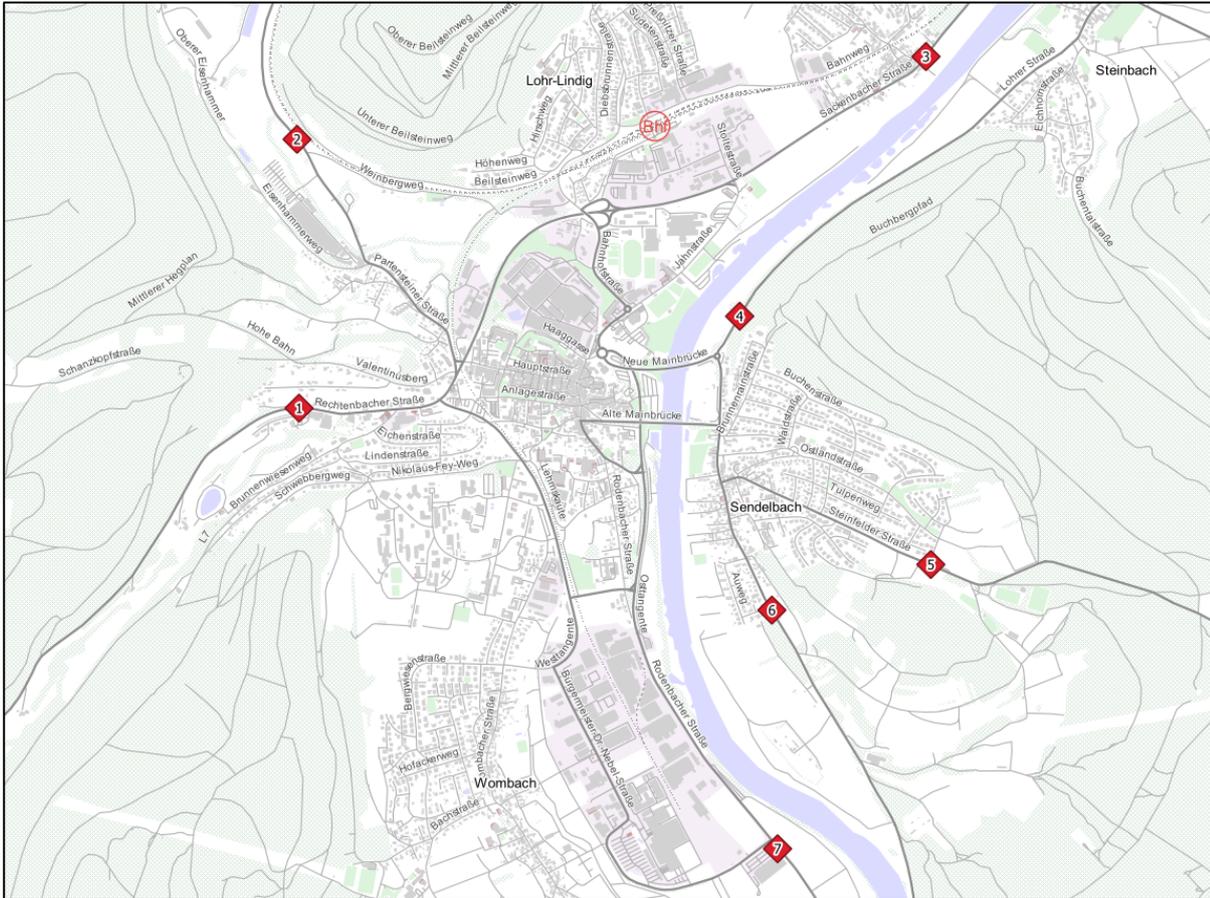


Abbildung 21: Lage der Befragungsstellen

Insgesamt wurden ca. 4.900 Kfz befragt. Die Befragungsquote der Pkw lag bei ca. 47 % und bei den Lkw bei ca. 11 %.

Tabelle 2: Durchgangsverkehrsanteile aus den Rohdaten der Verkehrsbefragung

Zählstelle	Name	Durchgangsverkehrsanteile [%]	
		Pkw	Lkw
1	Rechtenbacher Str.	32 %	66 %
2	Partensteiner Str.	31 %	57 %
3	Sackenbacher Str.	25 %	< 30 %
4	St 2435	15 %	29 %
5	Steinfelder Str.	13 %	29 %
6	Sendelbacher Str.	9 %	75 %
7	Rodenbacher Str.	18 %	45 %

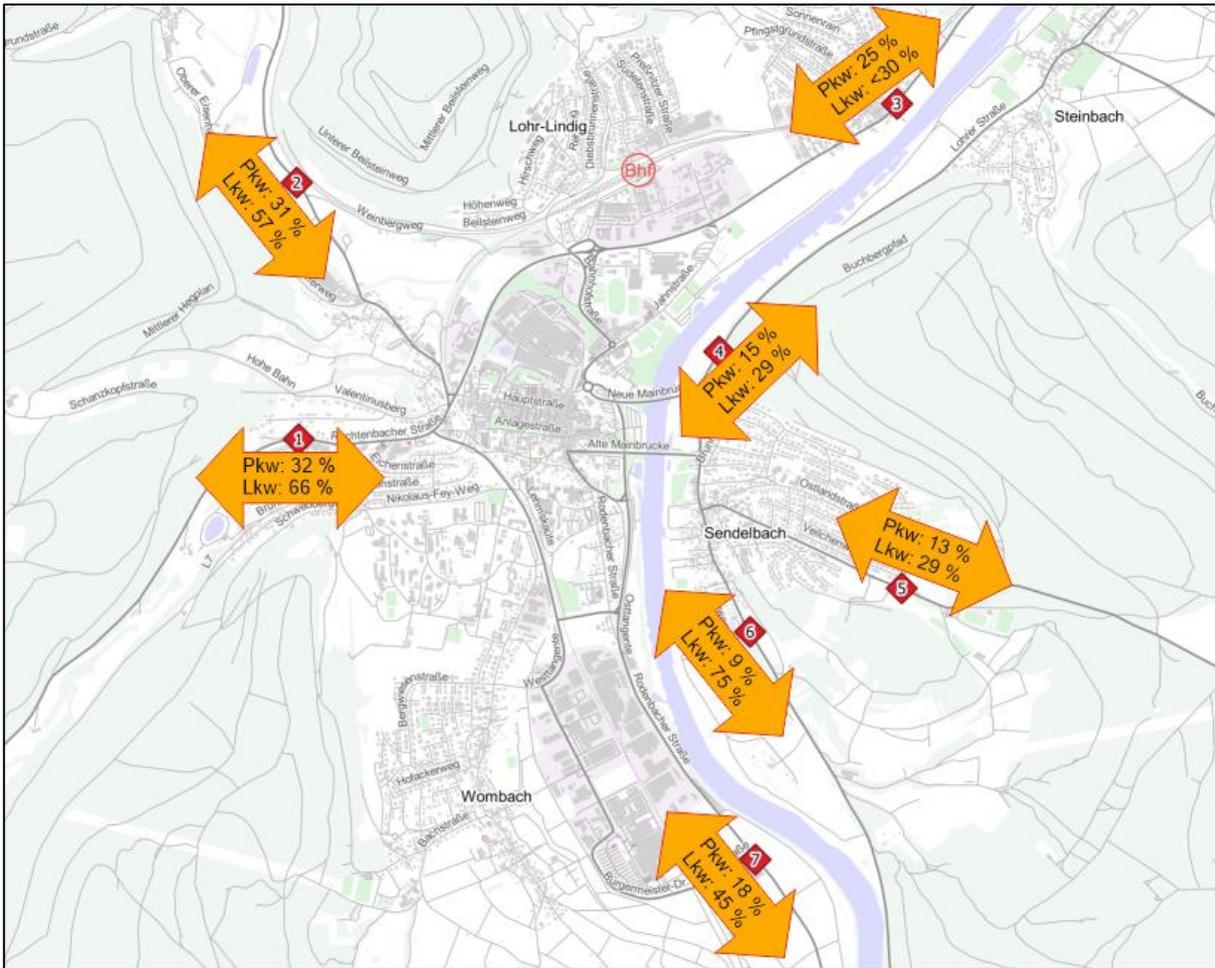


Abbildung 22: Durchgangsverkehrsanteile der Kordonbefragung

Bei einer Kordonbefragung wird nach der Quelle, dem Ziel und dem Fahrzweck der Verkehrsteilnehmer gefragt. Dabei werden die Anteile des Quell-/Ziel- und Durchgangsverkehrs ermittelt. Der Quell- und Zielverkehr hat entweder seinen Start- oder Zielort innerhalb der Lohrer Stadtgrenzen, während beim Durchgangsverkehr Quell- und Zielort außerhalb der Lohrer Stadtgrenzen liegen.

Die wichtigsten Orte des Quell- und Zielverkehrs sind in Tabelle 3 zusammengefasst. Gemüden am Main, Partenstein, Frammersbach, Steinfeld, Rechtenbach, Würzburg, Markheidenfeld und Karlstadt wurden am häufigsten als Quell-/Zielort bei der Befragung genannt.

Tabelle 3: Quell-/Zielorte des Kfz-Verkehrs (mit mehr als 10 Nennungen)

Quell-/Zielort	Anzahl	Quell-/Zielort	Anzahl
Gemünden am Main	208	Ansbach	23
Partenstein	197	Rohrbach	20
Frammersbach	156	Marktheidenfeld	20
Steinfeld	124	Heigenbrücken	19
Rechtenbach	123	Hammelburg	19
Würzburg	120	Karlbürg	18
Marktheidenfeld	116	Zellingen	16
Karlstadt	113	Würzburg	16
Erlach	70	Schweinfurt	16
Aschaffenburg	65	Steinfeld	14
Neuendorf	62	Marktheidenfeld	13
Neustadt a. Main	60	Hausen	13
Hausen	59	Frammersbach	12
Neuhütten	58	Gemünden am Main	12
Langenprozelten	53	Frammersbach	12
Waldzell	46	Rothenfels	11
Urspringen	40	Karsbach	11
Wiesthal	32	Zimmern	11
Burgsinn	32	Frankfurt am Main	11
Rothenbuch	28	Karlstadt	11
Rieneck	27	Gemünden am Main	10
Wiesenfeld	25	Karlstadt	10
Hafenlohr	25	Biebergemünd	10
Wernfeld	24	Partenstein	10
Wertheim	24		

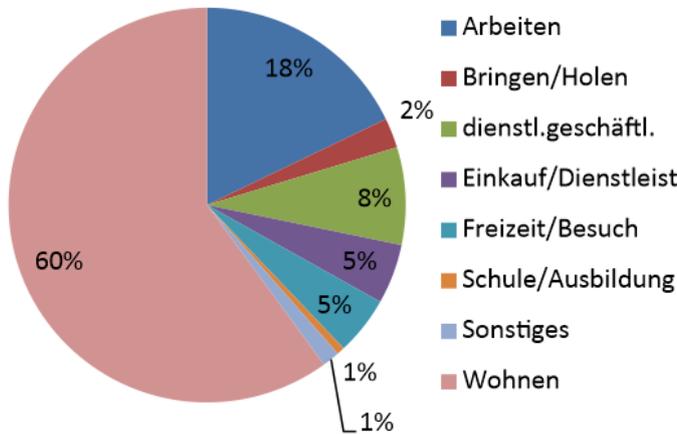
Tabelle 4 zeigt die wichtigsten Quell-/Zielorte des Lohrer Durchgangsverkehrs. Die Verkehrsbeziehungen Gemünden am Main – Marktheidenfeld, Partenstein – Gemünden am Main, Frammersbach – Karlstadt, Partenstein – Marktheidenfeld und Partenstein – Würzburg sind die 5 am häufigsten genannten Verkehrsbeziehungen des Durchgangsverkehrs.

Tabelle 4: Quell-/Zielorte des Kfz-Durchgangsverkehrs (mit mehr als 10 Nennungen)

Von	Nach	Anzahl
Gemünden am Main	Marktheidenfeld	39
Partenstein	Gemünden am Main	34
Frammersbach	Karlstadt	25
Partenstein	Marktheidenfeld	25
Partenstein	Würzburg	24
Frammersbach	Gemünden am Main	22
Frammersbach	Marktheidenfeld	21
Partenstein	Karlstadt	19
Frammersbach	Würzburg	16
Aschaffenburg	Gemünden am Main	13
Partenstein	Steinfeld	11
Wertheim	Gemünden am Main	10

Die Auswertung der Fahrzwecke aus der Kordonbefragung ergab, dass Wohnen und Arbeiten sowohl als Quell- und auch als Zielzweck die beiden wichtigsten Fahrzwecke darstellen. Die Gesamtauswertung ist in Abbildung 23 zusammengefasst.

Quellzwecke der Fahrten



Zielzwecke der Fahrten

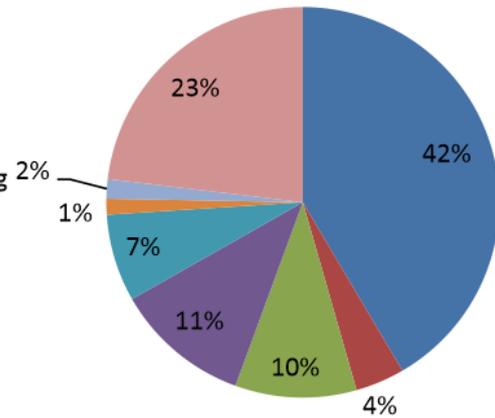


Abbildung 23: Die wichtigsten Quell- und Zielzwecke der Fahrten

Mit den Verkehrserhebungen wurde ein digitales Verkehrsmodell aufgebaut und das Verkehrsaufkommen im Bestand ermittelt (siehe Anhang-Plan 011).

s. Anhang Plan 011

Dort sind die durchschnittlichen werktäglichen Verkehrsmengen (DTVw) dargestellt. Der DTVw ist etwa 10 % höher als der DTV (durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge), da beim DTV auch die Wochenenden, Feier- und Ferientage mitberücksichtigt werden und er einen Mittelwert über das ganze Jahr darstellt.

Betrachtung ausgewählter Straßenabschnitte

Tabelle 3 zeigt für ausgewählte Straßenabschnitte die werktägliche Verkehrsbelastung im Bestand (DTVw für das Analysejahr 2018). In diesen Straßenabschnitten gibt es die höchste Verkehrsbelastung oder sie befinden sich, wie Haaggasse oder Anlagestraße, in der Altstadt.

Tabelle 5: Werktägliche Verkehrsbelastung (DTVw) ausgewählter Straßenabschnitte

Nr	Straßenabschnitt	Kfz (SV)/ 24 h Werktag
1	Rechtenbacher Str.	9.400 (750)
2	Westtangente	8.200 (300)
3	Rodenbacher Str.	8.200 (250)
4	Osttangente	10.000 (150)
5	Alte Mainbrücke	6.500 (100)
6	Neue Mainbrücke	12.300 (500)
7	St 2435/Würzburger Str.	8.700 (450)
8	Jahnstr.	6.000 ()
9	Sackenbacher Str.	12.700 (750)
10	Bahnhofstr	8.600 (650)
11	B 26	10.900 (850)
12	Partensteiner Str.	9.800 (350)
13	Haaggasse	5.000 (50)
14	Anlagestr.	4.700 (50)

Die Rechtenbacher Straße ist die wichtige Verbindungsachse in westlicher Richtung und ist werktäglich mit ca. 9.400 Kfz/24 h (davon 750 Lkw/24 h) belastet. Innerhalb des Stadtgebiets befinden sich dort auf der südlichen Straßenseite gewerbliche Nutzungen und es wird geparkt. Die Westtangente ist werktäglich mit ca. 8.200 Kfz/24 h (davon ca. 300 Lkw/24 h) belastet. In diesem Straßenabschnitt ist der Straßenraum anbaufrei, sehr breit und ohne Gehwege. Der Kfz-Verkehr kann gut abgewickelt werden.

Die Rodenbacher Straße (ab dem Knotenpunkt Südtangente/Osttangente) ist die wichtige Verbindungsachse in südlicher Richtung und ist täglich mit ca. 8.200 Kfz/24 h (davon ca. 2500 Lkw/24 h) belastet. Die Belastung der Osttangente beträgt ca. 10.000 Kfz/24 h (davon ca. 150 Lkw/24 h). Bis zur Jahnstraße ist die Osttangente sehr komfortabel ausgebaut und kann den Nord-Süd-Verkehr und auch den Verkehr über die Neue Mainbrücke sehr gut abwickeln.

Die Alte Mainbrücke erfährt eine Verkehrsbelastung von ca. 6.500 Kfz/24 h (davon ca. 100 Lkw/24 h). Sie wird mittelfristig saniert werden. Dort ist Tempo 50 erlaubt, beidseitig ein schmaler Gehweg vorhanden. Radfahrer müssen auf der Fahrbahn fahren (siehe Abbildung 24).

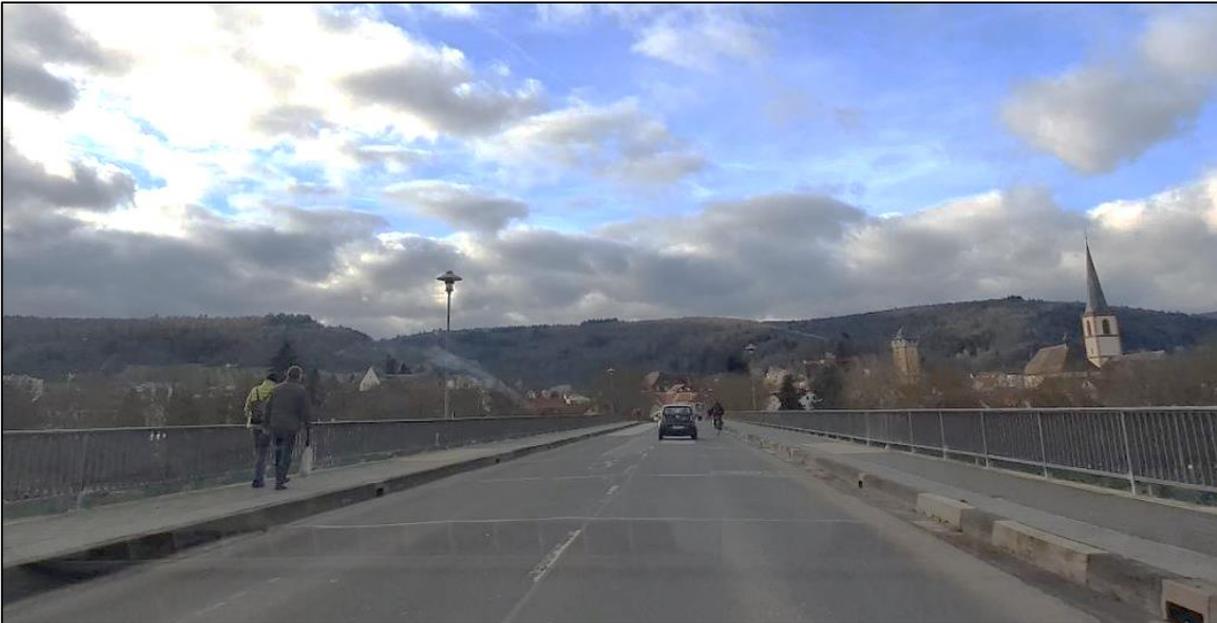


Abbildung 24: Straßenraum Alte Mainbrücke

Die Übergangssituation von der Alten Mainbrücke in die „Obere Brückenstraße“ ist nicht ideal. Dort beginnt direkt ein „verkehrsberuhigter Bereich“ (siehe Abbildung 25). Dieser sollte nur angeordnet werden, wenn die überwiegende Funktion der Straße bspw. der Aufenthalt von Fußgängern ist, und die erlaubte Schrittgeschwindigkeit auch baulich unterstützt wird. Vor-Ort-Beobachtungen haben gezeigt, dass dort kaum ein Kfz die Schrittgeschwindigkeit einhält.



Abbildung 25: Übergang Alte Mainbrücke/Obere Brückenstraße

Die Neue Mainbrücke gehört zu den am höchsten belasteten Straßenquerschnitten im Stadtgebiet (ca. 12.300 Kfz/24 h (davon ca. 500 Lkw/24 h)), kann den Verkehr jedoch sehr gut abwickeln. Die St

2435 in Richtung Steinbach ist täglich mit ca. 8.700 Kfz/24 h (davon ca. 450 Lkw/24 h) belastet. Sie ist eine wichtige Verbindungsachse in Richtung Karlstadt. Der Straßenquerschnitt kann den Kfz-Verkehr zwar gut abwickeln, jedoch führt sie weiter durch Steinbach. In Steinbach selbst sind die Emissionen der Verkehrsbelastung jedoch zu spüren.

Die Jahnstraße wird täglich von ca. 6.000 Kfz/24 h befahren. Die Jahnstraße wird von vielen Verkehrsteilnehmern als „Abkürzung“ genutzt, anstelle der Route über das „Ohrwatschl“. Problematisch ist hier die angrenzende Lage des Schulzentrums, die Platz für eine sichere Schulwegführung nötig macht. Montags bis freitags zwischen 7.00 Uhr und 16.00 Uhr gilt Tempo 30, ansonsten Tempo 50 (siehe Abbildung 27).



Abbildung 26: Straßenraum „Jahnstraße“. Einfahrt zum Gymnasium rechts



Abbildung 27: Straßenraum "Jahnstraße"

Die Sackenbacher Straße ist mit ca. 12.700 Kfz/24 h (davon ca. 750 Lkw/24 h) belastet. Der Kfz-Verkehr kann abgewickelt werden.

Die Bahnhofstraße zwischen der Jahnstraße und der Auffahrt zur B 26 ist mit ca. 8.600 Kfz/24 h (davon ca. 650 Lkw/24 h) belastet. Die anbaufreie B 26 (östlich des „Oberen Tors“) wird von ca. 10.900 Kfz/24 h (davon ca. 850 Lkw/24 h) befahren. Insgesamt sind die Straßenabschnitte des Tangentenrings (West-, Süd-, Osttangente, Bahnhofstraße, B 26) komfortabel ausgebaut, um auch der Idee eines Tangentenrings um die Altstadt herum gerecht zu werden.

Nach Norden ist die Partensteiner Straße die wichtige Verbindungsachse und ist täglich mit ca. 9.800 Kfz/24 h (davon ca. 350 Lkw/24 h) belastet. Am nördlichen Stadtrand ist auch ein Teil der Firma „Bosch-Rexroth“ angesiedelt. Die Mitarbeiter an diesem Standort nutzen auch die Partensteiner Straße, was zu Schichtwechselzeiten zu erhöhten Verkehrsbelastungen führt.

Die Haaggasse und Anlagestraße gehören zu den wichtigen Verkehrsachsen in der Lohrer Altstadt. Sie sind täglich mit ca. 5.000 Kfz/24 h (davon ca. 50 Lkw/24 h) belastet. In der Altstadt konkurrieren alle Verkehrsteilnehmer um den knappen Platz in den engen Straßen. Für die schmalen Straßenquerschnitte ist eine Verkehrsbelastung von täglich knapp 5.000 Kfz relativ hoch. Die Verkehrsbelastung führt auch zu Lärmimmissionen, die auch Anrainer belasten.

In der Vorstadtstraße gibt es eine Engstelle, in der Tempo 30 gilt, da sich dort ein Seniorenwohnheim befindet (siehe Abbildung 28). Von dort aus führt in südlicher Richtung die Rodenbacher Straße (in der Tempo 30 gilt) auf die Südtangente. In der Rodenbacher Straße gibt es regelmäßig Beschwerden,

dass dort weiterhin zu schnell gefahren wird, obwohl dort zusätzlich geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen gelten (siehe Abbildung 29).



Abbildung 28: Engstelle mit Tempo 30 in der Vorstadtstraße



Abbildung 29: Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahme in der Rodenbacher Straße

Leistungsfähigkeitsbetrachtung der wichtigsten Knotenpunkte

Für die Berechnung der Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs (QSV) wird die Leistungsfähigkeit eines Knotenpunkts zur verkehrlichen Spitzenstunde betrachtet (s. Abbildung 30).

HBS: Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen
QSV: Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (ähnlich wie Schulnoten)

- A
- B
- C
- D
- E
- F

QSV A-D: Verkehrsablauf funktioniert, QSV D wird mindestens angestrebt bei Neuplanungen von Verkehrsanlagen

QSV E: lange Wartezeiten, Rückstaus erwartbar

QSV F: sehr lange Wartezeiten, Kapazität überschritten

Abbildung 30: Bedeutung der Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV)

Die wichtigsten innerstädtischen Knotenpunkte sind in der Abbildung 31 in einer Übersicht dargestellt.

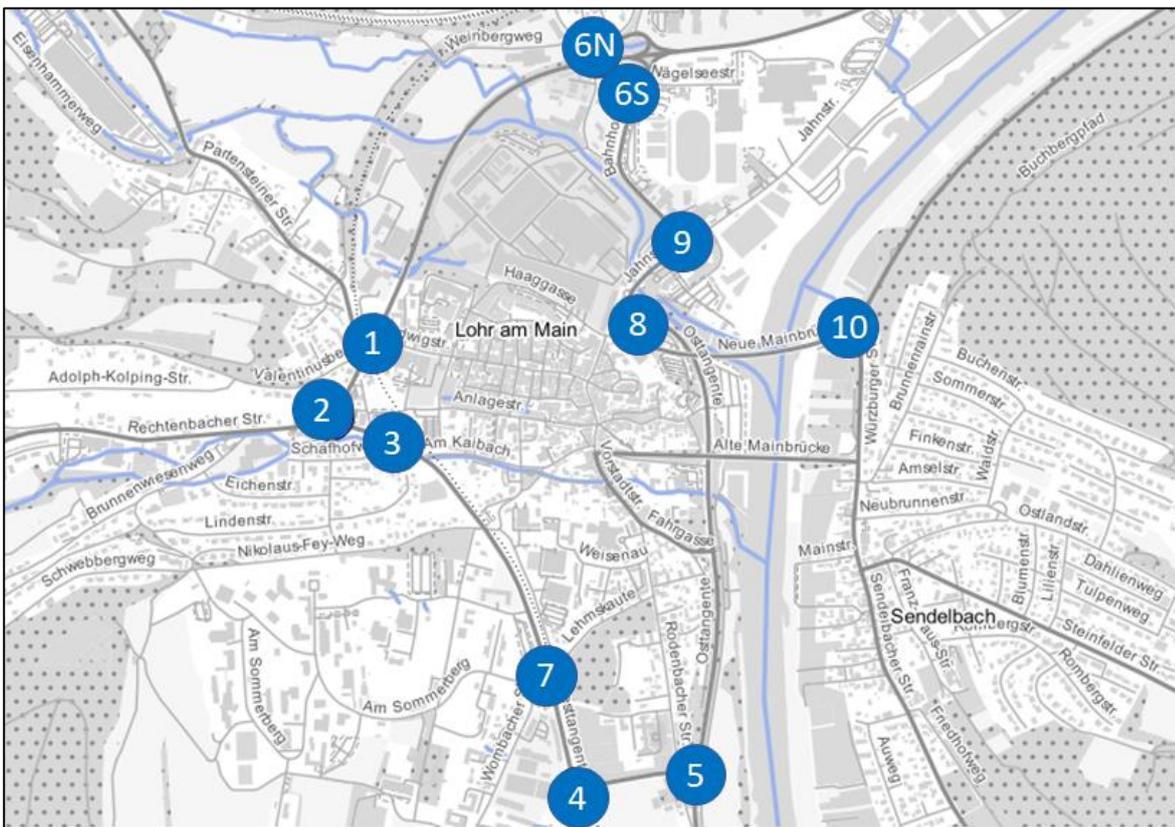


Abbildung 31: Übersicht der untersuchten Knotenpunkte

Die Leistungsfähigkeitsuntersuchung der wichtigsten Knotenpunkte in Lohr a.Main hat ergeben, dass bis auf den Knotenpunkt Südtangente/Osttangente alle untersuchten Knotenpunkte leistungsfähig sind. Zur verkehrlichen Spitzenstunde ergeben sich für die Linksabbieger am Knotenpunkt Südtangente/Osttangente rechnerisch erhöhte Wartezeiten, weshalb dieser Knotenpunkt mit der QSV E bewertet wird. Das kann ein Grund sein, warum einige Verkehrsteilnehmer, die bspw. aus (oder in) südlicher Richtung kommen (fahren), bevorzugt Osttangente nutzen, um die Wartezeiten zu umgehen.

Der Knotenpunkt Oberes Tor ist zwar rechnerisch leistungsfähig, ist jedoch knapp an der Schwelle zur QSV E. Die Lichtsignalanlagen der Knotenpunkte 1 (Oberes Tor) und 2 (Rechtenbacher Straße/Westtangente) sind koordiniert und sind maximal ausgereizt. Eine typische Rückstausituation am Knotenpunkt Oberes Tor zur verkehrlichen Spitzenstunde zeigt die Abbildung 32. Abhängig von der Verkehrssituation entstehen auch Rückstaus am Knotenpunkt Rechtenbacher Straße/Westtangente (siehe Abbildung 33).



Abbildung 32: Häufig auftretende Rückstausituation am Oberen Tor



Abbildung 33: Rückstausituation am Knotenpunkt Rechtenbacher Straße/Westtangente

Die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsüberprüfung sind in Tabelle 4 zusammengefasst.

Tabelle 6: Summe der Knotenstromzuflüsse und QSV des Verkehrsablaufs im Bestand

Knotenpunkt	Werk tägliche Verkehrsmengen im Bestand [Kfz/24 h]	QSV Bestand
1: Oberes Tor	18.100	D
2: Rechtenbacher Str./Westtangente	16.000	C
3: Schafhofkreuzung	11.600	C
4: Westtangente/Südtangente	12.800	C
5: Südtangente/Osttangente	13.400	E
6N: Nördliche Auf-/Abfahrt B 26 / Bahnhofstraße	10.800	B
6S: Südliche Auf-/Abfahrt B 26 / Bahnhofstraße	11.100	B
7: Zur Alm/Westtangente	9.300	B
8: Kreisverkehr Lohrort- /Jahnstraße/Osttangente/Neue Mainbrücke	22.800	B
9: Kreisverkehr Jahn-/Bahnhofstraße	16.700	A
10: Kreisverkehr Neue Mainbrücke/Würzburger Str.	15.000	B

5.4.1 Stärken-Schwächen-Fazit

Schwächen:

- Knotenpunkte Oberes Tor und Rechtenbacher Straße/Westtangente an der Grenze der Leistungsfähigkeit
- Verhältnismäßig hohe Verkehrsbelastung in der Altstadt (attraktiv auch für den Durchgangsverkehr für bestimmte Verkehrsbeziehungen)
- Hohe Attraktivität, die Jahnstraße zu benutzen (breiter Straßenraum)
- Schlechte Übergangssituation von der Alten Mainbrücke in die Altstadt
- Knotenpunkt Südtangente/Osttangente zur verkehrlichen Spitzenstunde nicht leistungsfähig (Linksabbiegen unattraktiv)
- Uneinheitliche Geschwindigkeitsregelungen rund um die Altstadt
- Route über das Ohrwatschl wird nicht optimal angenommen
- Verkehr durch Steinbach in engem Straßenraum

Stärken:

- Tangentenring zur Bündelung des Kfz-Verkehrs vorhanden
- Gute Erreichbarkeit mit dem Kfz aller Teilorte und der Innenstadt

5.5 Alternative Mobilitätsformen

Offizielle öffentliche Sharing-Angebote sind in der Stadt Lohr a.Main nicht vorhanden. Es gibt Autohändler, die Mietwagen zum Verleih anbieten, jedoch keine in der Stadt verteilten Car-Sharing-Fahrzeuge. Ein öffentliches Fahrradverleihsystem oder ein Verleihsystem für moderne Verkehrsmittel wie die sogenannten E-Scooter sind auch nicht vorhanden.

E-Scooter bzw. weitere Verkehrsmittel der Kategorie Elektrokleinstfahrzeuge (EKF) spielen eine immer wichtigere Rolle, vor allem auf der sogenannten „letzten Meile“. Viele Pendler nutzen diese Verkehrsmittel bspw. vom Bahnhof nach Hause, unabhängig vom Bussystem. EKF benutzen die Fahrradinfrastruktur und benötigen kein zusätzliches Angebot.

Pedelecs gewinnen zunehmend an Bedeutung. Vielen ist das klassische Fahrradfahren nicht komfortabel genug. Wenn die Fahrradstrecke topographisch ungünstig ist oder die Streckenlänge zu lang, bietet das Pedelec eine sehr gute Alternative zum Pkw. Lastenfahrräder mit Elektroantrieb erfreuen sich ebenfalls immer größerer Beliebtheit. Durch sie lassen sich Personen (häufig Kinder) oder Einkäufe transportieren. So können Kfz-Fahrten ersetzt werden. Lastenfahrräder nutzen ebenfalls die klassische Fahrradinfrastruktur, haben jedoch höhere Anforderungen an Abstellanlagen (Platzverbrauch).

Die Nachfrage nach neuen, alternativen Mobilitätsformen wird zukünftig weiter steigen. Sie bieten vor allem im Binnenverkehr sehr gute Alternativen zum Pkw. Auch bei Pendlerstrecken zwischen 5 und 15 km wird das Pedelec zunehmend an Bedeutung gewinnen. Voraussetzung ist jedoch eine entsprechende Fahrradinfrastruktur.

5.6 Mobilitätsmanagement

Das Thema Mobilitätsmanagement hat sich zu einem wichtigen Instrument für Gemeinden/Kommunen und Betriebe entwickelt bei der Schaffung von Anreizen zur Verlagerung des Kfz-Verkehrs auf den Umweltverbund.

Im kommunalen Mobilitätsmanagement geht es um Maßnahmen der Kommune, welche die Mobilität ihrer Bürger und Gäste entsprechend der Ziele des Verkehrsentwicklungsplans beeinflussen.

Zum betrieblichen Mobilitätsmanagement gehören Maßnahmen von Betrieben, öffentlichen Verwaltungen und Einkaufsmärkten mit dem Ziel, die Mobilität ihrer Mitarbeiter und Kunden, den eigenen Personen-Wirtschaftsverkehr und Güterverkehr und nach Möglichkeit auch die Lieferverkehre entsprechend der Ziele des Verkehrsentwicklungsplans zu beeinflussen.

Unter schulischem Mobilitätsmanagement sind Strategien und Maßnahmen zu verstehen, die dazu beitragen, den Verkehr der Schüler, Eltern und Lehrer von und zu den Schulen sicherer, nachhaltiger und umweltfreundlicher zu gestalten, das Mobilitätsverhalten der Schüler auch in ihrer Freizeit positiv zu beeinflussen und von klein auf eine bewusste und nachhaltige Mobilität zu fördern.

Mobilitätsmanagement wird aktuell in der Stadt Lohr a.Main nicht aktiv betrieben oder gefördert.

5.7 Verkehrssicherheit

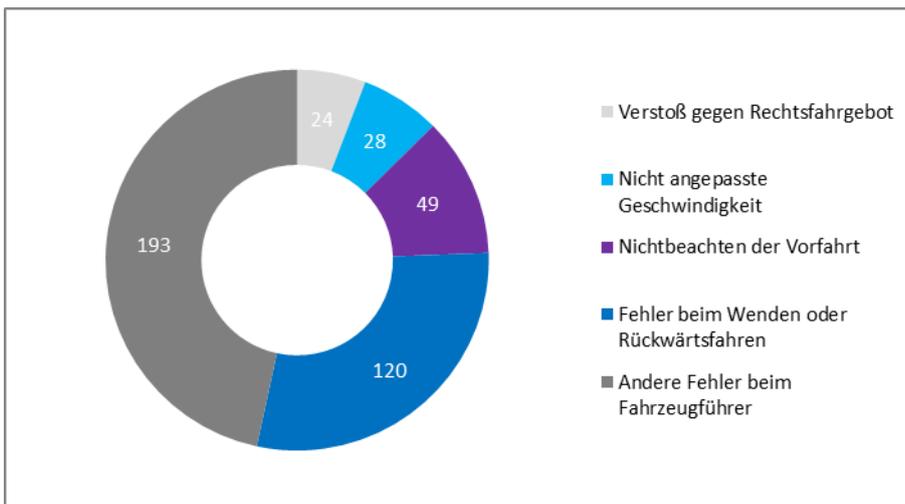


Abbildung 34: Die 5 häufigsten Unfallursachen

Die häufigsten Unfallursachen in Lohr a.Main decken sich mit den Statistiken der deutschlandweit ausgewerteten Verkehrsunfälle. Der Anteil der Ursache „Andere Fehler beim Fahrzeugführer“ ist jedoch besonders hoch und hängt mit der Aufnahme der Unfälle durch die Polizei vor Ort zusammen. Fast die Hälfte der Unfälle wurde mit der Ziffer 49 aufgenommen („Andere Fehler beim Fahrzeugführer“). Diese können ohne die Beschreibung des Unfallhergangs, nicht konkretisiert werden und sind damit für die Unfallauswertung nicht nutzbar.

Nachfolgend ein Zitat aus einem Bericht der Unfallforschung der Versicherer: Untersuchung der Unfallursache Nr. 49: „Andere Fehler beim Fahrzeugführer“:

„Für die Verkehrssicherheitsarbeit ist es wichtig, die Ursachen von Unfällen möglichst genau zu kennen. Bei der Unfallaufnahme werden deshalb allgemeine und personenbezogene Unfallursachen erhoben. Verschiedene charakteristische Fehlverhalten der Unfallbeteiligten werden dazu in einem Ursachenkatalog zusammengefasst. Wenn keine der Ursachen des Kataloges das Fehlverhalten der Unfallbeteiligten zutreffend beschreibt, wird die Ursache 49: ‚Andere Fehler beim Fahrzeugführer‘ vergeben. Die sehr unspezifische Ursache 49 macht dabei mittlerweile etwa 20 Prozent aller von der Polizei bei Unfällen mit Personenschaden festgestellten Unfallursachen in Deutschland aus. Sie ist damit die am häufigsten vergebene Unfallursache.“

Da der Anteil der Unfallursache 49 in Lohr a.Main so hoch ist, muss zumindest untersucht werden, für welche Verkehrsmittel als Verursacher oder Gegner die Ziffer 49 am häufigsten aufgeschrieben wurde. Der Bericht der Unfallforscher legt nahe, dass es sich hierbei häufig um Unfälle handelt, bei denen ungeschützte Verkehrsteilnehmer beteiligt sind, etwa Radfahrer und Kraftradfahrer.

Bei 94 der 193 registrierten Unfälle mit Ziffer 49 in Lohr a.Main kann Unfallflucht unterstellt werden. In den Daten der Polizei wird dies durch ein unbekanntes Fahrzeug als Verursacher (Ziffer 92, Definition: „Hierzu zählen alle übrigen Fahrzeuge, auch solche mit eigenem Antrieb, aber ohne amtliches Kennzeichen. Eine Zuordnung zu dieser Position erfolgt ferner, wenn bei einem Unfall die genaue Art des Fahrzeuges wegen Unfallflucht nicht festgestellt werden kann.“) und eine unbekannte Ursache (Ziffer 49), bzw. „Andere Fehler beim Fahrzeugführer“ registriert. Oft handelt es

sich hier im Ergebnis um leichte Sachschäden mit einer Schadenssumme zwischen 100 und 3.000 €. Die hohe Zahl an Personen, die Unfallflucht begehen, ist nicht untypisch. Folgen von Unfallflucht sind oftmals nicht bekannt. Wenige Unfallbeteiligte warten wie vorgeschrieben auf den Besitzer des beschädigten Fahrzeugs. Viele hinterlassen stattdessen eine Nachricht mit ihren Kontaktdaten am Unfallort. Nach Gesetz handelt es sich hierbei um eine Straftat (§142, StGB). Typische Fälle sind Fahrzeugrempler beim Ein- und Ausparken oder abgefahrene Seitenspiegel.

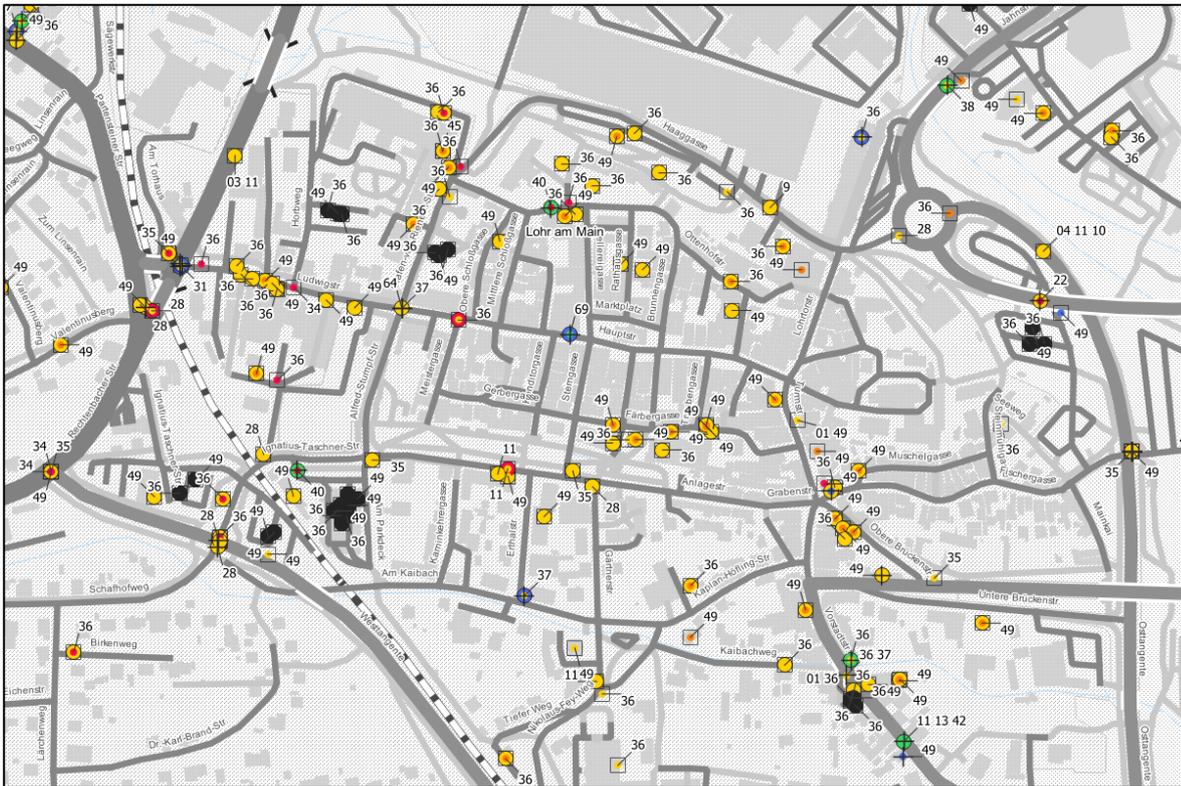


Abbildung 35: Unfallgeschehen im Altstadtgebiet Obere Brückenstraße und Färbergasse

Lokale Häufungen von Unfällen können an Kreuzungen beobachtet werden, die nicht ampelgesteuert sind. Das ist zum Beispiel am Knotenpunkt Jahnstraße/B 26 und an der Ausfahrt der B 26 auf die Bahnhofstraße der Fall. Hier ist die häufigste Unfallursache die Nichtbeachtung der Verkehrszeichen, welche die Vorfahrt regeln. Diese Unfallursache ist auch an der Kreuzung Schafhofweg/Westtangente zu beobachten. Abseits der typischerweise unfallträchtigen Situationen, sticht die Innenstadt durch viele Verkehrsunfälle mit leichten Sachschäden hervor. Im Bereich Fuchseneck/Obere Brückenstraße sind häufig kleine Sachschäden mit Unfallflucht zu beobachten, genauso in der Färbergasse (s. Abbildung 35). Dasselbe trifft für die Ludwigstraße/Kreuzung Oberes Tor zu. Hier häufen sich besonders Unfälle durch Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren. Die beiden Gebiete sind Geschäftsstraßen, die für den Kfz-Verkehr direkt erreichbar sind. Zum einen sind die Verhältnisse hier unübersichtlich, da sich im Innenstadtgebiet alle Verkehrsteilnehmer häufen. Zum anderen sind die typischen Altstadtgebiete städtebaulich gesehen eng und unübersichtlich.

6 Haushaltsbefragung: Befragung der Bevölkerung

Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans stellt das Erfassen der Mobilität der Bevölkerung einen ersten Schritt hin zur Entwicklung eines passenden Rahmenkonzepts dar. Mit der Befragung werden die wichtigsten Mobilitätskennziffern mittels eines Wegetagebuchs abgefragt. Der daraus berechnete Modal Split der Einwohner und die getätigten Wegere Relationen werden später im Aufbau des Verkehrsmodells verwendet, um ein reales Abbild der Mobilität der Bevölkerung zu entwickeln. Zudem wird mittels allgemeiner Fragen zur Mobilität und zu Problembereichen in der Stadt ein wichtiger Teil der Öffentlichkeitsbeteiligung vorgenommen.

6.1 Allgemeine Eckdaten zur Haushaltsbefragung

Die Befragungsbögen wurden an 2.250 Haushalte verteilt, die per Zufall ausgewählt wurden. 528 verwertbare Haushaltsbögen und 891 Wegetagebücher wurden erfasst. Der Stichtag für die Wegetagebücher war der 18.07.2019.

Das Wetter am 18.07.2019: Temperaturen 24 bis 28 Grad Celsius mit Gewittermöglichkeit.

Insgesamt wurden am Stichtag (hochgerechnet auf die Gesamtbevölkerung) rund 58.642 Wege zurückgelegt, ca. 87 % der Bevölkerung waren am Stichtag mobil, haben also das Haus verlassen. Daraus ergeben sich pro Person und Tag etwa 3,7 Wege.

- Wege pro Tag einer mobilen Person: 3,7 Wege
- Mittlere Entfernung eines Weges: Pkw: 12,6 km, Fahrrad: 2,4 km
- Mittlere Dauer eines Weges: Pkw: 22 Minuten, Fahrrad: 13 Minuten
- Durchschnittliche tägliche „Unterwegszeit“: 67 Minuten
- Wege an einem Werktag (hochgerechnet): 58.642

Folgende Inhalte waren Bestandteil der Befragung:

Haushalt:

- Anzahl Personen
- Anzahl fahrtauglicher Verkehrsmittel (Differenzierung zwischen Fahrrad und E-Bike/Pedelec)

Personen:

- Geburtsjahr, Geschlecht
- Berufstätigkeit/Ausbildung
- Führerscheinbesitz
- Abstellplatz Fahrrad und Pkw an Wohnung und Arbeitsstätte
- Zeitkarte ÖPNV

Mobilitätsverhalten:

- Häufigkeit der Nutzung der Verkehrsmittel, die zur Verfügung stehen
- Häufigster Nutzungszweck Pkw, Fahrrad

- Meinung zu Radfahr- und ÖPNV-Angebot in Lohr a.Main
- Häufigkeit Nutzung Stadtbus
- Häufigster Nutzungszweck Stadtbus
- Meinung zu Stadtbus-Angebot
- Abfrage Verbesserungsbedarf aller Verkehrsangebote
- Freitext zu Verbesserungsbedarf

Wegetagebuch:

- Abfrage der Außerhäuslichkeit
- Ausgangspunkt erster Weg
- Ziel, Startzeit und Ankunftszeit
- Genutztes Verkehrsmittel
- Zweck oder Ziel des Weges

Die Rücklaufquote vollständig ausgefüllter Bögen (inkl. Wegetagebuch) lag bei ca. 24 %, was ein großes Interesse der Bevölkerung am Thema Verkehr zeigt. Die eingegangenen Bögen wurden rechnergestützt erfasst und ausgewertet. Etwaige fehlende Daten oder unvollständige Daten wurden bereinigt. Es erfolgten Plausibilitäts- und Qualitätskontrollen, die von Ingenieuren durchgeführt wurden.

6.2 Strukturdaten Bevölkerung und Haushaltsbefragung

Knapp 49 % der Lohrer Bevölkerung sind männlich, 51 % weiblich. Dies entspricht nach Überprüfung mittels statistischer Daten ziemlich genau dem Geschlechterverhältnis, das bayernweit vorhanden ist. Daten zur Bevölkerungsstruktur der Stadt Lohr a.Main lagen zum Zeitpunkt nicht vor.

Es erfolgte der Vergleich der demografischen Verhältnisse von Bevölkerung und der Personen, die sich an der Haushaltsbefragung beteiligt haben. In Abbildung 36 ist die Verteilung der Altersklassen gegenübergestellt. Für die Auswertung des Modal Split wurde durch Gewichtung bspw. einer Überrepräsentierung der Altersgruppe 45 bis 64 entgegengewirkt.

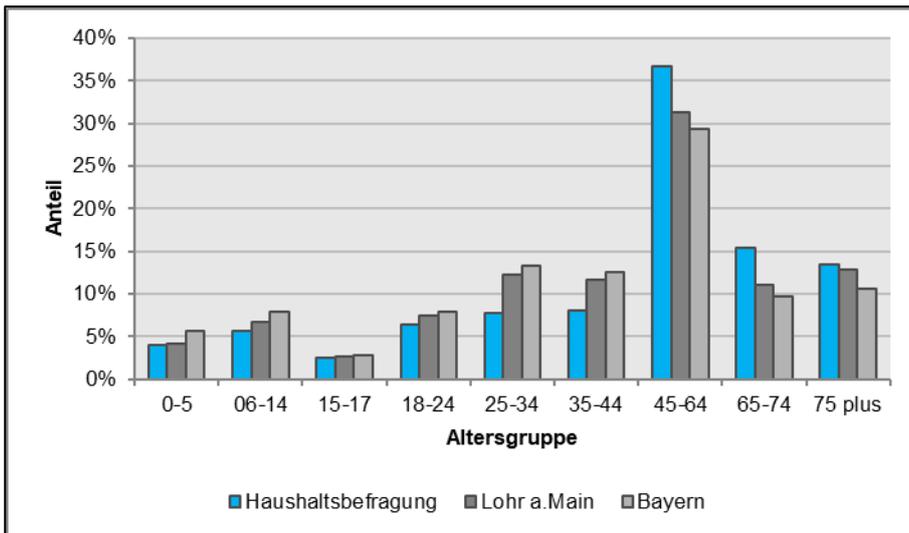


Abbildung 36: Altersverteilung der Befragten gegenüber Altersverteilung der Bevölkerung in Lohr a.Main und in Bayern (Stand 2018)

Die durchschnittliche Haushaltsgröße nimmt seit einigen Jahren ab. 2017 liegt sie deutschlandweit bei durchschnittlich 2,1 Personen pro Haushalt. Ausgehend von den Ergebnissen der Haushaltsbefragung liegt die durchschnittliche Haushaltsgröße in Lohr a.Main mit 2,3 Personen pro Haushalt etwas höher als der Durchschnitt. Lohr a.Main verfügt damit durchschnittlich über mehr größere Haushalte im Vergleich zur Region.

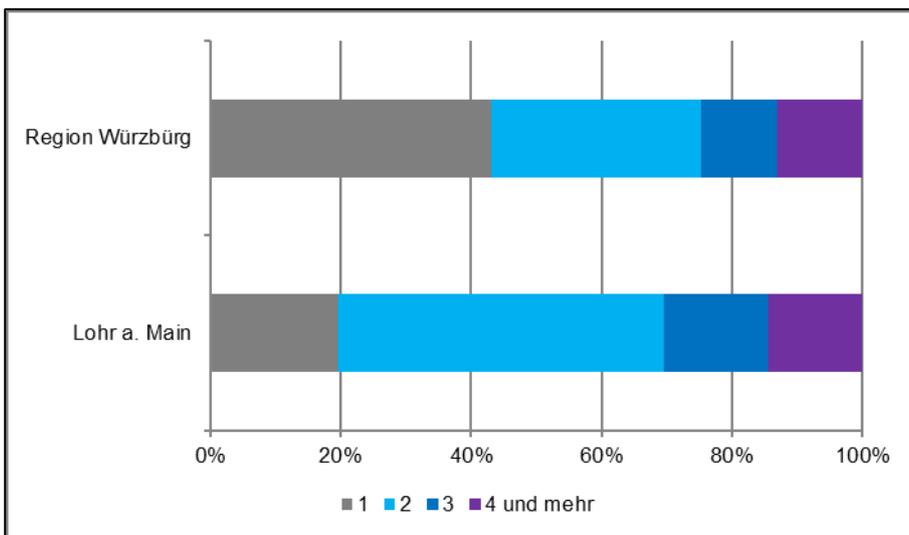


Abbildung 37: Verteilung der Haushaltsgrößen und Vergleich mit Region Würzburg (Stand 2017)

6.3 Verkehrsmittel Verfügbarkeit

Über 90 % der befragten Haushalte steht mindestens ein Pkw zur Verfügung. Ca. 40 % haben 2 Pkw. Mit knapp 6 % sind die Haushalte, die über keinen Pkw verfügen, weit unter dem Durchschnitt. Deutschlandweit verfügen etwa 20 % der Haushalte über keinen Pkw. Der Pkw-Bestand für eine Mittelstadt wie Lohr a.Main liegt statistisch bei etwa 85 %⁶. Lohr a.Main ist also überdurchschnittlich

⁶ Quelle: MiD 2017

gut mit Pkw versorgt. Etwa 10 % der Haushalte in Lohr a.Main besitzen ein Pedelec – diese Zahl liegt über dem Durchschnittsniveau der Mittelstädte in Deutschland. Was die Ausstattung der Haushalte mit Fahrrädern betrifft, liegt Lohr a.Main im Durchschnitt.

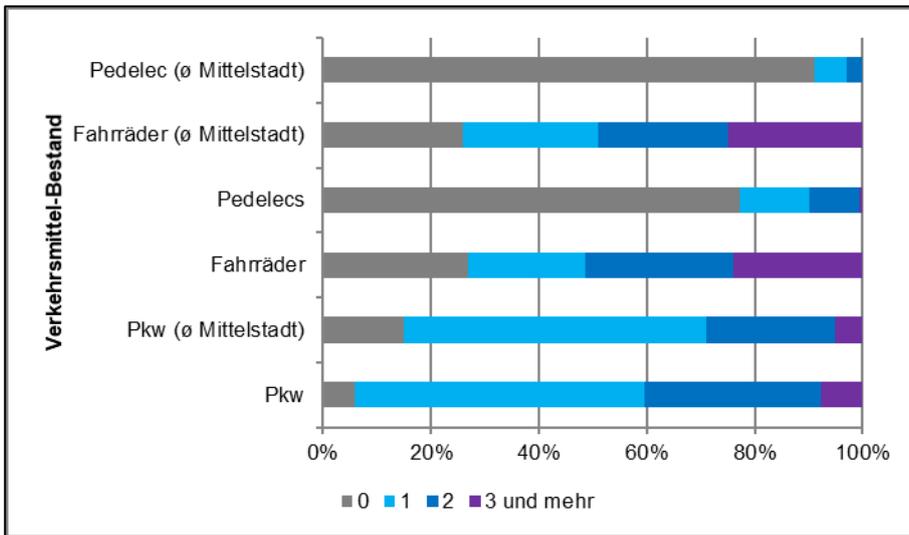


Abbildung 38: Vorhandene Verkehrsmittel je Haushalt. Vergleich mit Zahlen aus MiD2017

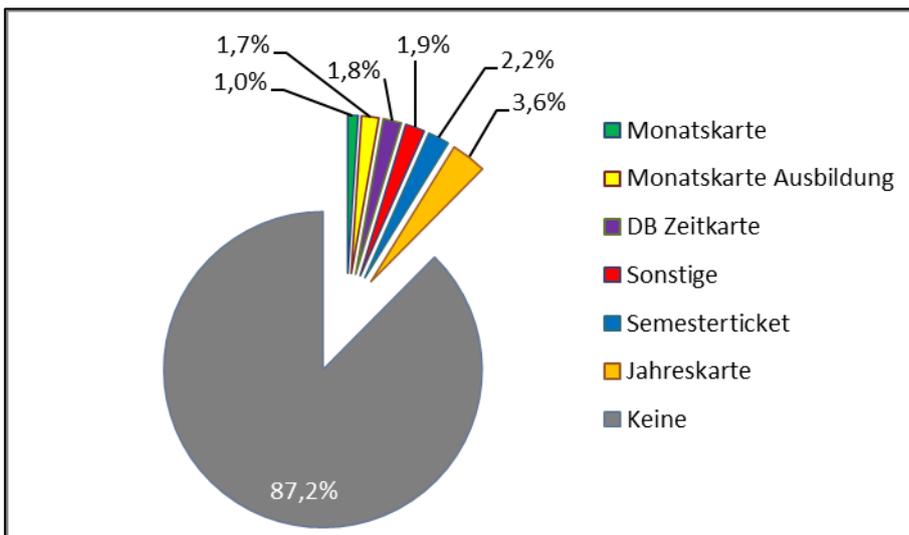


Abbildung 39: Üblicherweise genutzte Tickets im öffentlichen Verkehr

Ca. 8,5 % der Befragten geben an, eine Monats- oder Jahreskarte zu besitzen. Damit liegt Lohr a.Main weit über dem Durchschnitt. Der Durchschnitt liegt bei 5 % für den Raumtyp Mittelstadt, ländliche Region. Lohr a.Main liegt damit sowohl beim Besitz von ÖV-Karten als auch beim Pkw-Besitz über den Werten, die deutschlandweit für vergleichbare Städte ermittelt wurden. Was den Fahrradbesitz angeht, liegt Lohr im Vergleich mit ähnlichen Städten etwa gleich auf.

6.4 Führerscheinbesitz

Beim Führerscheinbesitz sticht die Gruppe der 25- bis 34-Jährigen heraus. Etwa 15 % dieser Personen gaben an, keinen Führerschein zu besitzen. Bei den relevanten Altersgruppen zwischen 35 und 75 Jahren sind es meist weniger als 5 %, die keinen Führerschein haben. Junge Menschen sind bis zum

Führerscheinalter häufig multimodal unterwegs. Die Nutzung von ÖPNV und Fahrrad ist normal für sie. Ab dem Alter, in dem der Führerscheinwerb stattfindet, machen sie Bekanntschaft mit dem Gefühl, zeitlich und räumlich ungebunden mobil zu sein, also selbstständig mit dem Auto fahren zu können. Verzichteten Personen dieser Gruppe aus irgendwelchen Gründen auf den Führerscheinwerb, ändert sich ihr gewohntes Mobilitätsverhalten nicht. Sie bewegen sich weiterhin mit dem ÖV und dem Rad fort.

6.5 Häufigkeit der Nutzung von Verkehrsmitteln

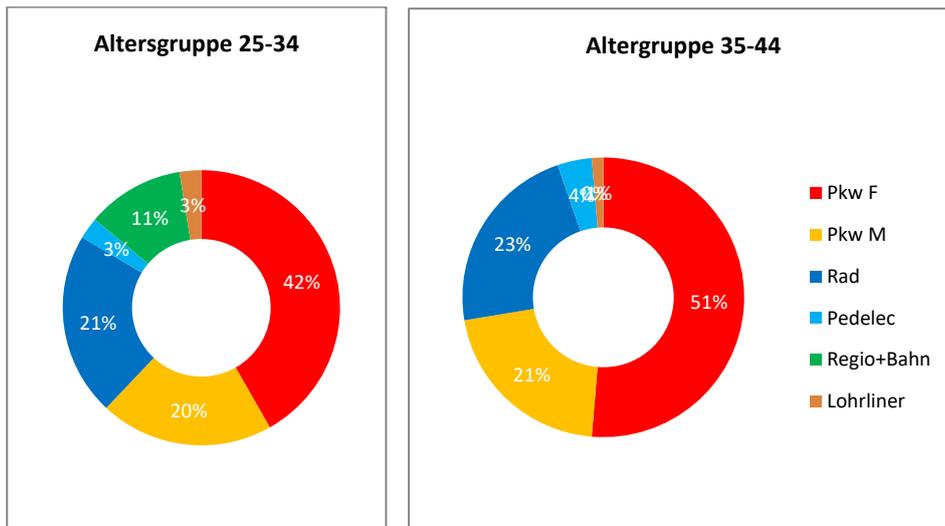


Abbildung 40: Welche Verkehrsmittel werden nach Meinung der Befragten mehrmals die Woche bis täglich genutzt?

Starke Veränderungen in der Verkehrsmittelnutzung sind beim Vergleich der Altersgruppen 25 bis 34 und 35 bis 44 zu erkennen: Der Anteil an Fahrten, die mit Bus oder Bahn erledigt werden, geht drastisch zurück. In der Gruppe der Ab-74-Jährigen nutzen ca. 6 % nach eigenen Angaben häufig den Lohrliner. Dieser ist in allen anderen Gruppen nur für ca. 1 bis 3 % ein Verkehrsmittel, das häufig genutzt wird. Nach Angaben der Befragten ist auch die Nutzung von Pedelecs ab einem Alter von 45 Jahren ein fester Bestandteil der Mobilität. Die Nutzung erfolgt bei ca. 10 % regelmäßig. Gleichzeitig sinkt aber ab einem Alter von 65 Jahren die Nutzung von herkömmlichen Fahrrädern. Am häufigsten wird das Rad, egal ob elektrifiziert oder nicht, in der Gruppe der 45- bis 64-Jährigen genutzt. Hier erledigen nach Angaben der Befragten 30 % mehrmals pro Woche bis täglich Fahrten mit dem Fahrrad. Das Auto wird mit Abstand am häufigsten von der Gruppe der 65- bis 74-Jährigen genutzt. Der Anteil der häufigen Nutzung (mehrmals die Woche bis täglich) liegt bei ca. 62 % als Fahrer und 14 % als Mitfahrer. Über den Querschnitt der befragten Bevölkerung ergibt sich folgendes Bild der täglichen Mobilität:

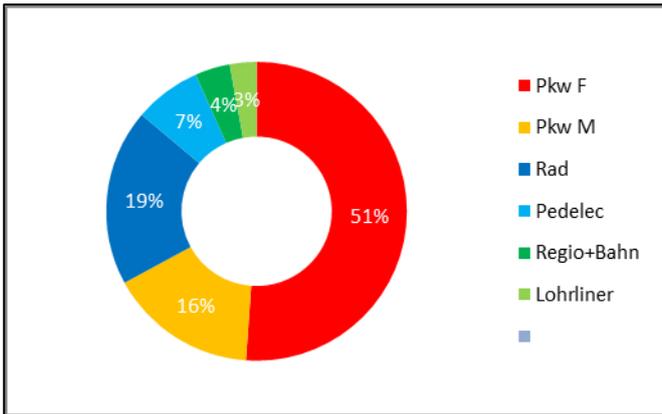


Abbildung 41: Befragung über die Nutzung der Verkehrsmittel (täglich und mehrmals die Woche)

Etwa zwei Drittel geben an, sich am häufigsten als Fahrer oder Mitfahrer im Pkw fortzubewegen. Ein Viertel der Befragten gibt an, häufig mit dem Rad oder dem Pedelec unterwegs zu sein. Etwa 7 % nutzen häufiger den Öffentlichen Verkehr.

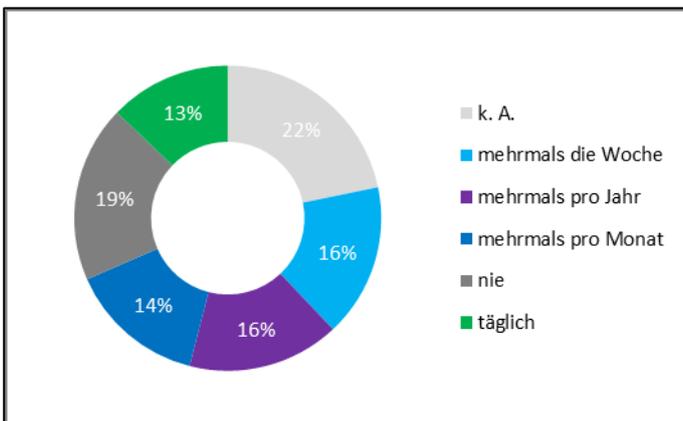


Abbildung 42: Häufigkeit, mit der die Befragten das Fahrrad nutzen

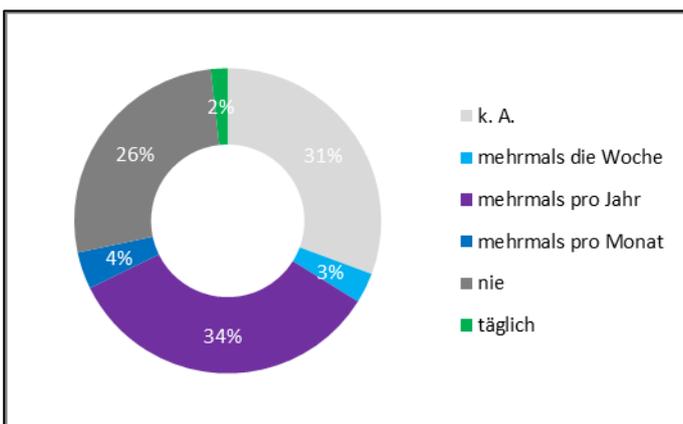


Abbildung 43: Häufigkeit, mit der die Befragten Bahn und Regionalbusse nutzen

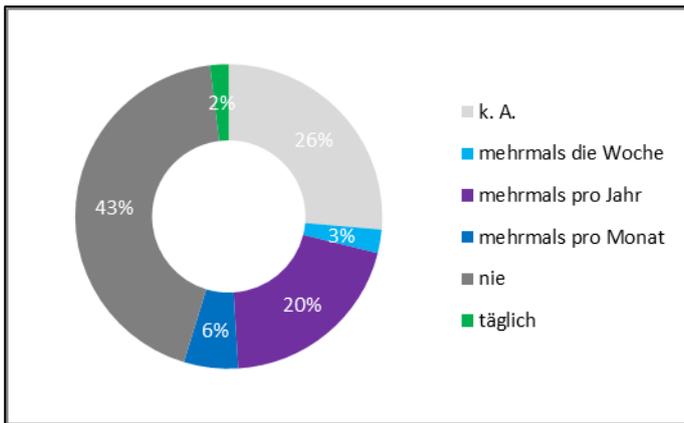


Abbildung 44: Häufigkeit, mit der die Befragten den Lohrliner nutzen

6.6 Wegezweck Pkw und Fahrrad

Die Befragung über den Wegezweck wurde von der Antwort „Nutze nicht“ bereinigt, sodass auf den ersten Blick ein Vergleich zwischen den Verkehrsmitteln Pkw und Fahrrad möglich ist. Der Hauptnutzungszweck des Pkw wird mit „Einkaufen“ angegeben, gefolgt von Fahrten mit dem Zweck „Freizeit“. Beim Radverkehr ist der Hauptnutzungszweck der Freizeitverkehr, gefolgt von Fahrten zum Einkaufen.

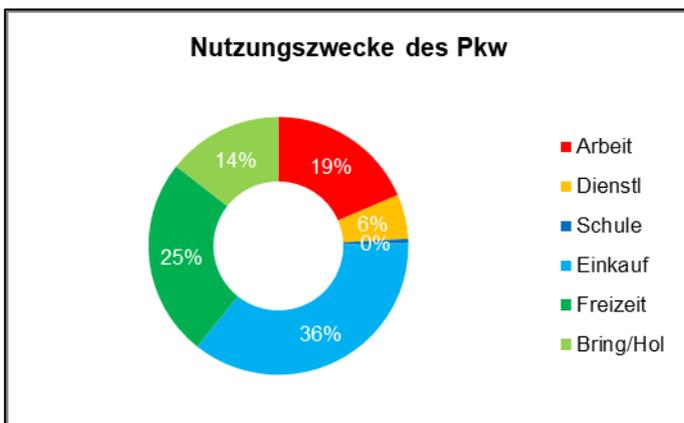


Abbildung 45: Zwecke, für die der Pkw am häufigsten genutzt wird

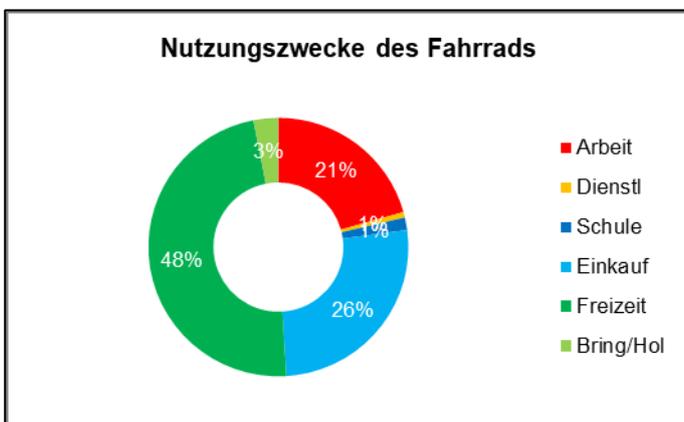


Abbildung 46: Zwecke, für die das Fahrrad am häufigsten genutzt wird

6.7 Lohrliner

Der Lohrliner wird von den Befragten hauptsächlich zum Einkaufen und im Freizeitverkehr genutzt. Hauptnutzergruppen sind die Altersgruppe zwischen 45 und 64 Jahren sowie die Befragten, die älter als 75 Jahre alt sind.

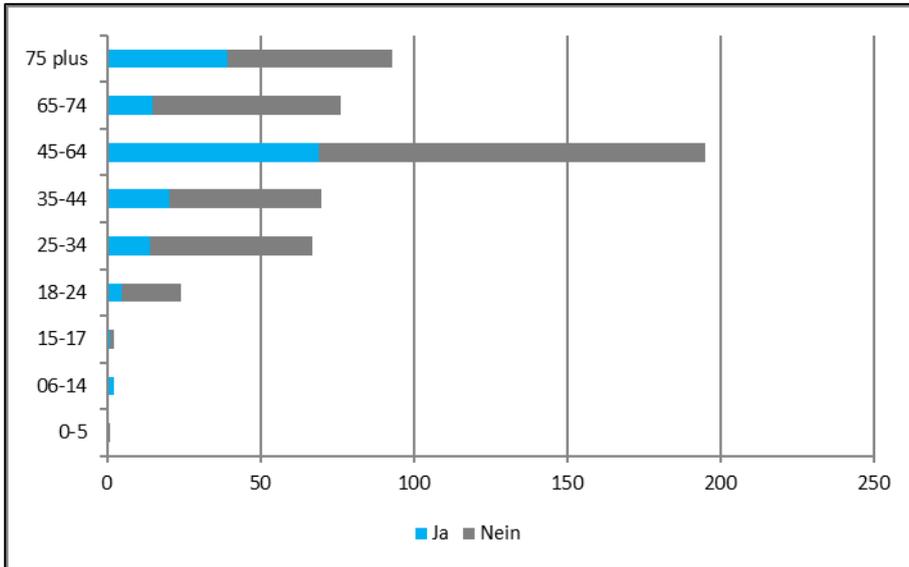


Abbildung 47: Angaben über die Altersgruppen, welche den Lohrliner Nutzen

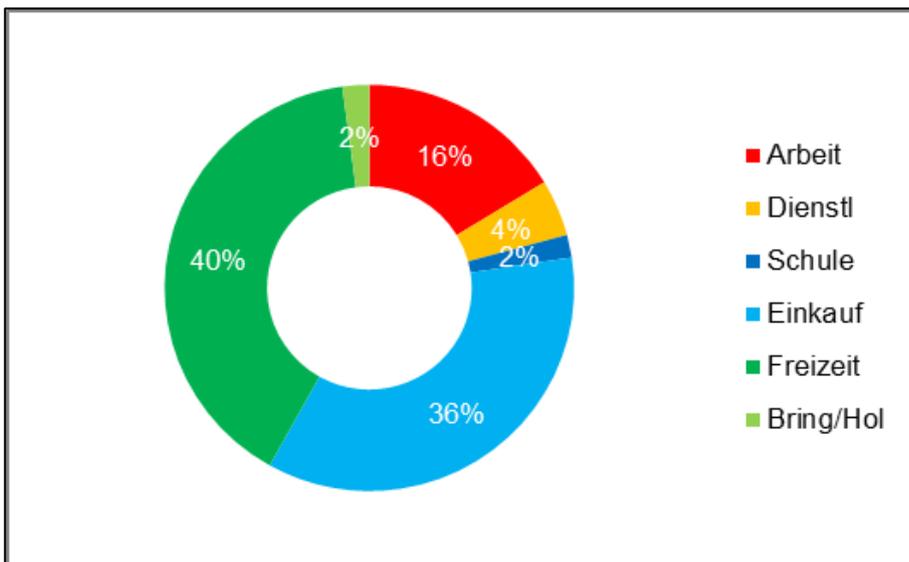


Abbildung 48: Angaben über den Zweck der Nutzung des Lohrliners

6.8 Verbesserungsbedarf

Die genannten Punkte zum Verbesserungsbedarf stammen aus den Wünschen/Anmerkungen der Bürgerinnen und Bürger, die bei der Haushaltsbefragung Nennungen gemacht haben.

s. Anhang Pläne
101-107

Tabelle 7: Haushaltsbefragung - Anmerkungen Bahnhof

Anmerkungen	Anzahl Dafür-Stimmen	Anzahl dagegen
Bahnhof		
Bahnhof sanieren	4	
Abstellanlagen Bahnhof	3	
Bahnhof barrierefrei	2	
Beratung und Kartenverkauf am Bahnhof	1	
P+R Bahnhof	1	
Alten Innenstadtbahnhof reaktivieren	1	

Tabelle 8: Haushaltsbefragung - Anmerkungen motorisierter Individualverkehr

MIV		
Innenstadt verkehrsberuhigt	31	7
Kreisverkehr Oberes Tor	9	
Keine Einbahnstraße Kaplan-Höfling-Str.	8	
Mehr Kreisverkehre	6	
Alte Mainbrücke verkehrsberuhigt	5	2
Bessere Ampelschaltung Kreuzung Oberes Tor	4	
Mehr Geschwindigkeitskontrollen	3	
Haaggasse in beide Richtungen befahrbar	3	
Beschilderung optimieren	3	
Wombach Neuer-Weg-Durchfahrt ermöglichen	2	
Sanierung Herrenackerweg Wombach	2	
Kreisverkehr Südtangente	2	
Aktivierung Ampelanlage Westtangente/Südtangente	1	
Tangentenring attraktiver machen	2	
Dritte Mainbrücke	2	
Grüne Welle	2	
Kreisverkehr am Mc Donald	2	
Wombach Herrenackerweg Durchfahrt ermöglichen	1	
Haaggasse soll Einbahnstr. bleiben	1	
Grabenstraße in beide Richtungen befahrbar	1	
Kreisverkehr Schafhofkreuzung	1	
Jahnstraße verkehrsberuhigt	1	
Änderung Vorfahrtsregeln Ruppertshüttener Str.	1	
Geschwindigkeitskontrollen Sackenbach	1	
Kein Durchgangsverkehr Steinbach	1	
Umfahrung Steinbach-Rechtenbach	1	

Tabelle 9: Haushaltsbefragung - Anmerkungen ÖPNV

ÖPNV		
Ausweitung der Betriebszeiten	8	
Netz ausbauen	6	
Takt verdichten	5	
Kleinere Busse außerhalb Hauptverkehrszeiten	6	
Zug und Bus aufeinander takten	5	
Direktverbindung zwischen Sackenbach und Lohr	5	
Anbindung von Rodenbach	4	
Günstigere/kostenlose Tickets	4	
Anbindung Ruppertshütten	2	
Takt verdichten Steinbach – Lohr	2	
Barrierefreier Ausbau der Haltestellen	2	
Überdachte Haltestellen	2	
Direktverbindung Sendelbach Bahnhof	1	
Takt verdichten Halsbach	1	
Linie D in beide Richtungen	1	

Tabelle 10: Haushaltsbefragung - Anmerkungen ruhender Verkehr

Ruhender Verkehr		
Mehr Behindertenparkplätze	4	
Mehr Parkplätze in der Innenstadt	4	
Parken in der Rechtenbacher Str. verbieten		
Länger Parken Innenstadt	3	
Mehr Anwohnerparkplätze Innenstadt	3	
Bosch soll für mehr Betriebsparkplätze sorgen	3	
Gefährliche Situationen durch parkende Autos Brunnenwiesenstraße	3	
Parken in Jahnstraße ordnen/vermeiden	2	
Kostenlose Parkplätze Innenstadt	2	
Parken auf Gehwegen ahnden (u. a. Vorstadtstraße)	2	
Parkplätze Innenstadt erhalten	1	

Tabelle 11: Haushaltsbefragung - Anmerkungen Fußverkehr

Fußverkehr		
Querungshilfe Sackenbach	9	
Querungshilfe Sendelbach	5	
Innenstadt barrierefrei	4	
Fußgängerfreundliche Ampel Schafhofkreuzung	2	
Fußgängerquerung Ruppertshüttener Straße	1	
Wombach Gehweg durchgängig Wombacher Str.	1	
„Achtung Kinder“-Zeichen in Jahnstraße aufstellen	1	
Wombach Hofackerweg Fußgweg bauen	1	
Querung Partensteiner Str.	1	

Tabelle 12: Haushaltsbefragung - Anmerkungen Radverkehr

Radverkehr		
Radwegenetz ausbauen	9	
Kein Radverkehr in der Fußgängerzone	8	2
Kein Radverkehr auf Gehwegen	7	
Radweg in der Jahnstraße	7	
Radweg für Alte Mainbrücke	6	
Trennung vom Pkw-Verkehr	5	
Radweg nach Partenstein	3	
Radweg nach Ruppertshütten	2	
Radweg in der Innenstadt	2	
Radweg Sackenbach	2	
Radabstellanlagen in der Innenstadt	2	
Radweg ZOB bauen	2	
Radweg Rechtenbacher Str. bauen	2	
Weg entlang Aloysianum ausbauen	1	
Radweg Brunnenwiesenweg bauen	1	
Radweg Aldi bauen	1	
Radfahren entgegen Einbahnstraße am Fuchseneck gefährlich	1	
Knotenpunkte überarbeiten	1	
Radwege ausbauen	1	
Radwege sanieren	1	
Radweg entlang Gleis südl. Oberes Tor	1	

6.9 Modal Split (Verkehrsmittelwahl)

Der sogenannte Modal Split zeigt für die Auswertung der Haushaltsbefragung den prozentualen Anteil der genutzten Verkehrsmittel jeweils für die getätigten Wege.

Am Stichtag wurden im Lohrer Gesamtverkehr 20 % aller Wege zu Fuß, 16 % mit dem Fahrrad, 6 % mit dem ÖPNV, 47 % als Pkw-Selbstfahrer und 11 % als Pkw-Mitfahrer zurückgelegt. Der Pkw ist mit insgesamt 58 % Anteil an allen Wegen das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel (Zusammenfassung in Abbildung 19).

Betrachtet man nur den Quell- und Zielverkehr (dabei ist entweder der Start- oder Zielort außerhalb der Stadtgrenze von Lohr a.Main), steigt der Anteil des Kfz-Verkehrs auf 80 %. Fuß- und Radverkehr spielen dort eine untergeordnete Rolle.

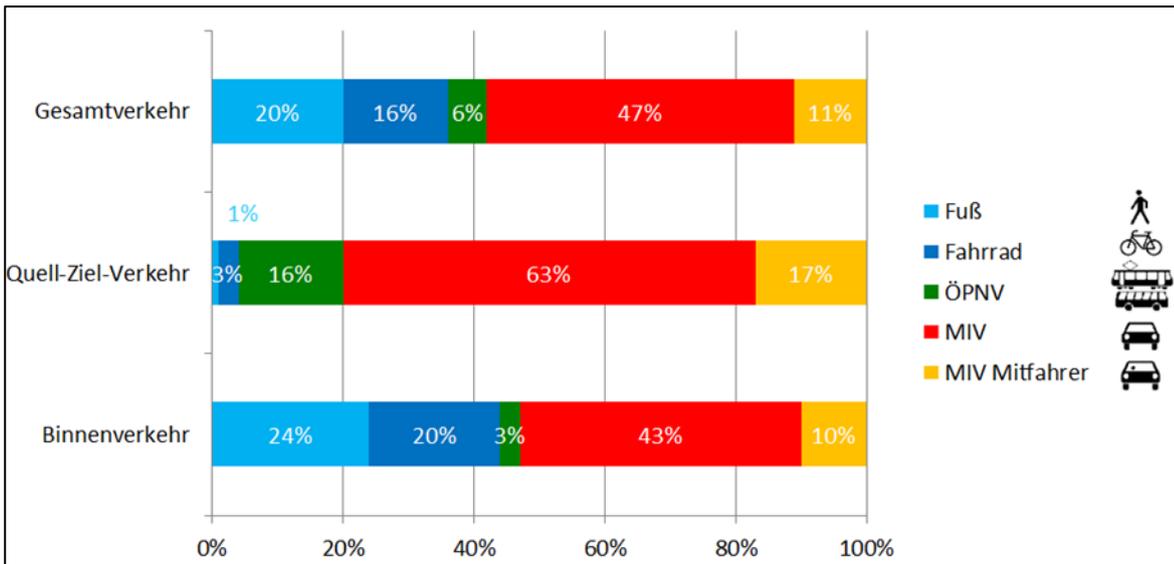


Abbildung 49: Modal Split (Verkehrsmittelwahl) in Lohr a.Main

Im Binnenverkehr (Start- und Zielort des Weges innerhalb der Stadtgrenze von Lohr a.Main) liegt der Anteil des Kfz-Verkehrs bei ca. 53 %. Der Anteil an Wegen, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, ist im Vergleich zum Quell-/Zielverkehr deutlich größer. Auffällig ist, dass der Stadtbus mit 3 % einen geringen Anteil an der Gesamtheit der Wege hat. Der sogenannte Umweltverbund (dazu zählen Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV) hat noch Verbesserungspotential. Für die meisten Stadtbewohner sind die Entfernungen von der Wohnung zur Innenstadt kleiner als 2 km, sodass bei einer Verbesserung des innerstädtischen Mobilitätsangebots für den Umweltverbund Verlagerungswirkungen erreicht werden können.

Die Abbildung 50 zeigt die prozentualen Anteile der Pkw-Fahrten, die maximal 1 km betragen (bezogen auf die gesamte Anzahl an Pkw-Fahrten). In den Personengruppen unter 18 Jahren handelt es sich um Pkw-Mitfahrten (unter anderem auch Hol- und Bringverkehre). Bei den Kleinkindern wurde am Stichtag ein Anteil von knapp 18 % erreicht. Ansonsten liegen die Anteile zwischen 6 % und 10 %. Das ist deshalb interessant, da Wege unter einem Kilometer Länge bei einer guten Fußgänger- und Fahrradinfrastruktur gern zu Fuß oder auch mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Somit besteht dort Potential zur Reduzierung des Kfz-Verkehrsaufkommens im Binnenverkehr.

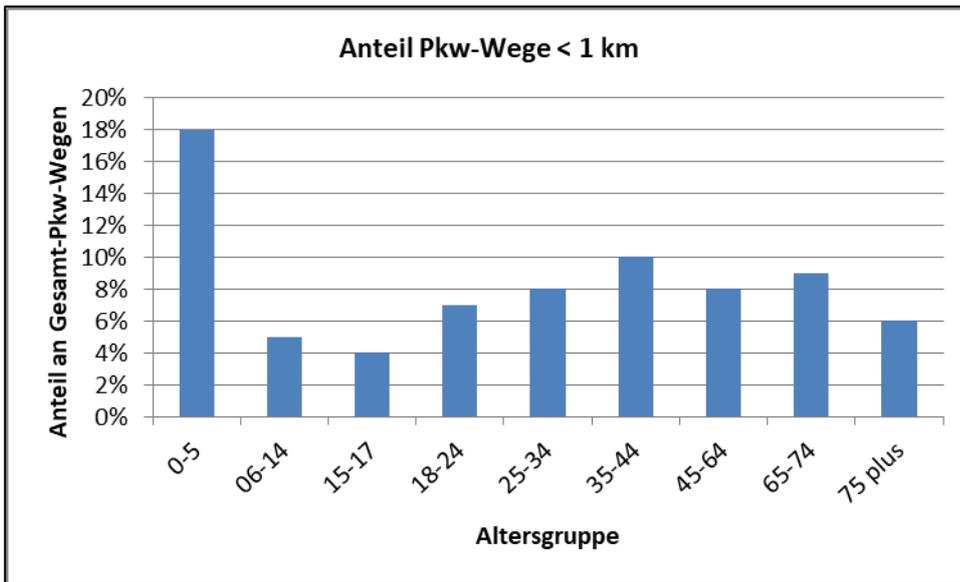


Abbildung 50: Anteil Pkw-Wege < 1 km an den Gesamt-Pkw-Wegen

Betrachtet man den prozentualen Anteil der Pkw-Fahrten, die maximal 2,5 km lang sind (bezogen auf die gesamte Anzahl an Pkw-Fahrten), werden sogar Werte von 40 % (bei den Kleinkindern und Personen über 65 Jahren) erreicht. Die Ergebnisse zeigt die Abbildung 51. Über alle Altersgruppen gemittelt, liegt der Anteil an Pkw-Wegen, die kürzer als 2,5 km sind, bei 32 %. Einzelwege unter 2,5 km Länge werden bei einer guten Fahrradinfrastruktur gerne mit dem Fahrrad oder Pedelec getätigt. Dort besteht Potential zur Reduzierung des Kfz-Binnenverkehrs. Aktuell liegt der Modal Split des Pkw-Binnenverkehrs bei ca. 53 %. Angenommen, man könnte bspw. die Hälfte der Pkw-Wege, die kürzer als 2,5 km sind, auf Fahrradfahrer oder Fußgänger verlagern, würde der Pkw-Anteil beim Modal Split im Binnenverkehr auf 45 % reduziert und somit der Umweltverbund gestärkt. Zum Umweltverbund zählen die Verkehrsmittel Fußgänger, Radfahrer und der ÖPNV (öffentlicher Personennahverkehr).

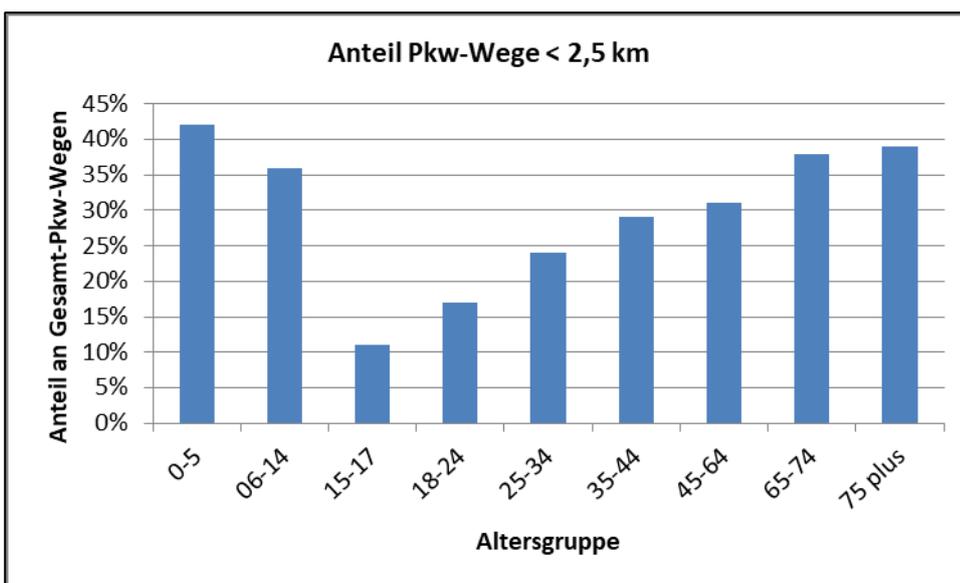


Abbildung 51: Anteil Pkw-Wege < 2,5 km an den Gesamt-Pkw-Wegen

7 Ergebnisse der Arbeitskreise

Zum Auftakt des Verkehrsentwicklungsplans wurden drei projektbegleitende Arbeitskreise mit freiwilligen Teilnehmern gegründet:

1. Arbeitskreis MIV (motorisierter Individualverkehr)
2. Arbeitskreis Radverkehr
3. Arbeitskreis Innenstadt

7.1 Arbeitskreis MIV

Vom Arbeitskreis MIV wurden folgende Leitziele definiert:

- **Ströme lenken:** Der Verkehr soll so beeinflusst oder gesteuert werden, dass Kfz-Fahrer auf Routen fahren, die für die Verkehre vorgesehen sind. Bspw. soll der Durchgangsverkehr sich nur auf bestimmte Straßenachsen beschränken. Die Durchgangsverkehre bewegen sich dann auf den dafür ausgebauten Hauptstraßen. Sensible Gebiete, wie bspw. Wohngebiete, sollen keine unnötige Verkehrsbelastung erfahren.
- **Parkleitsystem:** Besucher der Stadt und auch Einwohner werden über ein Parkleitsystem zu Parkplätzen geleitet. Die vorhandenen Parkanlagen sollen genutzt werden. Parksuchverkehr und das Parken im öffentlichen Raum am Fahrbahnrand soll so verringert werden.
- **P+R:** Pendler sollen auf für den Pendlerverkehr zur Verfügung gestellten P+R-Anlagen parken. Es müssen Anreize dafür geschaffen werden, dass Pendler das Angebot annehmen und Flächen für P+R-Nutzer zur Verfügung gestellt werden.

s. Anhang Plan
005

Der Arbeitskreis MIV hat 8 konkrete Anregungen herausgearbeitet:

Tabelle 13: Zusammenfassung der Ergebnisse des Arbeitskreises MIV

Situation	Vorschlag
Verbindung Ost- und Westtangente	
Unterschiedliche Verkehrsströme Hohes Verkehrsaufkommen Verkehrszunahme nach Bau des Klinikums (2023)	Bau eines Kreisverkehrs und Beschilderung des Tangentenrings
Vorstadtstraße	
Schulweg mit Lkw-Verkehr	Überprüfung, ob Lkw-Verkehr Quell- und Zielverkehr ist Einrichten eines Halteverbots Alte Mainbrücke Richtung Sendelbach sperren (Begegnungsverkehr reduzieren)
Anschluss neues Klinikum an Westtangente/Nachnutzung Hutzelgelände	
Zunahme des Verkehrs	Leistungsfähiger Knotenpunkt (evtl. Kreisverkehr)
Kaplan-Höfling-Straße	
Sicherheit der Schüler	Einbahnregelung beibehalten
Anbindung ehem. Brauereigelände	
Zunahme Verkehr durch neue Nutzungen	Ampelschaltung anpassen und dadurch Attraktivität Tangentenring steigern

Rechtenbacher Straße	
Überregionaler Verkehr, Lärm, Verkehrszunahme durch B 26n	Entflechtung des überregionalen Verkehrs Verkehrsunabhängige Steuerung der Ampeln Parken hemmt Verkehrsfluss
Knotenpunkt Oberes Tor	
Überregionaler Verkehr Verkehrsführung irritierend Brücke Eisenbahn mit Parkplatz	Einfluss Nachnutzung Krankenhaus berücksichtigen
Knotenpunkt am McDonalds	
Hohes Verkehrsaufkommen, keine LSA Unfall mit Todesfolge Zufahrt zu Anliegerstraße Fußgängersicherheit	Situation entschärfen
Vorausschau Ampelsystem	
Zusammenarbeit mit Polizei mangelhaft	

7.2 Arbeitskreis Radverkehr

Vom Arbeitskreis Radverkehr wurden folgende Leitziele definiert:

- Fahrradfreundliche Stadt für Alltagsfahrer und Touristen: Die Radinfrastruktur soll modern sein, an allen wichtigen Orten sollen sichere Abstellanlagen zur Verfügung stehen, die auch mit einer Ladeinfrastruktur für Pedelecs ausgestattet sind und Schließfächer für Gepäck bereitstellen.
- Ein sicheres, einfach verständliches und lückenloses Radwegenetz, Bilden von durchgängigen Radwegeachsen, attraktive Streckenführung und Ausschilderung der Radwege.
- Das Radfahren soll so attraktiv sein, dass die Mehrheit der Bevölkerung das Fahrrad als Verkehrsmittel bevorzugt, hierfür soll die Öffentlichkeitsarbeit forciert werden.

Der Arbeitskreis Radverkehr hat folgende konkrete Anregungen zum Radverkehr:

s. Anhang Plan
004

Tabelle 14: Zusammenfassung der Ergebnisse des Arbeitskreises Radverkehr

Situation	Vorschlag
Radachsen durch die Innenstadt	
Süd-Nord-Achse West-Ost-Achse	Halbseitige Sperrung der Alten Mainbrücke (wie Vorschlag AK MIV), Sendelbach, Nikolas-Fey-Weg Anschluss der Radachsen an übergeordnetes Radwegenetz
Radachsen für Schulwege	
Schulwege als Radachsen	Sperrung der Jahnstraße für den Kfz-Verkehr (seitens Gymnasium und Mittelschule angedacht)
Gefahrenpunkte entschärfen	
Frauenkloster und Fuchseneck	Verkehrssicherheit an Gefahrenpunkten schaffen
Öffentliche Einrichtungen zugänglich machen	
Radwege und Abstellmöglichkeiten	Schaffen von Radwegen und

	Abstellmöglichkeiten
Umwege vermeiden	
Umwege, Verkehrssicherheit, Hindernisse	Einfache und klare Verkehrsführung (Negativbeispiel Ohrwatschel) Berücksichtigung von Radverkehr in allen Maßnahmen Absperrpfosten auf Radwegen entfernen

7.3 Arbeitskreis Innenstadt

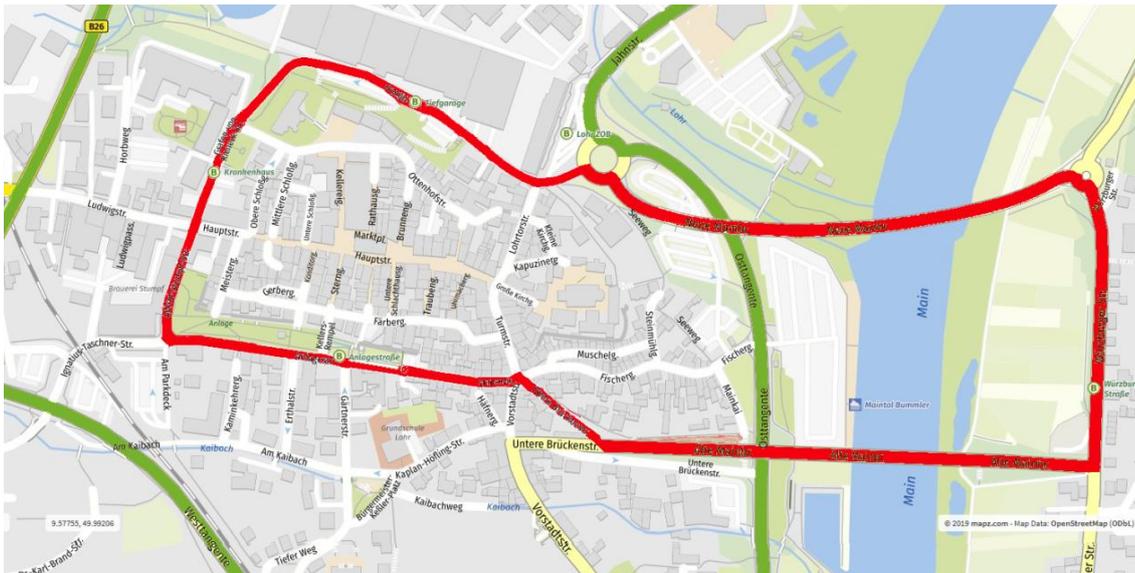


Abbildung 52: Altstadtring

Ziel des Verkehrsentwicklungsplans soll laut Arbeitskreis Innenstadt sein:

„Ziel eines innerstädtischen Verkehrskonzepts ist es, die Aufenthaltsqualität in der Stadt zu erhöhen und den unnötigen Durchgangsverkehr auf den vorhandenen Tangentenring zu leiten, jedoch auch die innerörtliche Erreichbarkeit zu erhalten und damit die Attraktivität Lohrs zu steigern. Dabei gilt es, die Interessen und Wünsche der Bewohner, der Geschäftsinhaber und der Besucher gleichermaßen gegeneinander abzuwägen.“

Folgende Leitziele hat der Arbeitskreis ausgearbeitet:

- Der „Altstadtring“ muss durchgängig erhalten bleiben
- Attraktivitätssteigerung des Tangentenrings
- Planung der 3. Mainbrücke vorrangig vorantreiben
- Pro und Contra zu Sperrungen und Einbahnregelungen müssen mit größter Sorgfalt abgewogen werden
- Die Geschwindigkeitsbeschränkungen sollen großflächig vereinheitlicht werden.
- Entflechtung des überregionalen (Lkw-) Verkehrs und des örtlichen Ziel- und Quellverkehrs (B 26n)
- Attraktivitätssteigerung des überörtlichen ÖPNVs

Der Arbeitskreis hat folgende konkrete Anregungen:

Tabelle 15: Zusammenfassung der Ergebnisse des Arbeitskreises Innenstadt

Situation	Vorschlag
Kfz-Verkehr	
Fließender und ruhender Verkehr	Mehr Kontrollen
Parken	
Zu wenige Parkplätze	Parksituation verbessern für Bewohner und Beschäftigte der Innenstadt
Parkleitsystem	
Parkplätze	Ausschilderung der Parkplätze
Tangentenring	
Stau an Einfahrt von Westtangente, Anbindung Südtangente an Ost- und Westtangente	Geschlossen und in beide Richtungen befahrbar Anbindung Südtangente mittels Kreisverkehrs an Osttangente Ampellösung Südtangente-Westtangente
Kreuzung Oberes Tor	Optimierung der Ampelschaltung
Innerhalb des Tangentenrings	
Entschleunigung des Verkehrs	Tempo 20 und rechts vor links flächendeckend einrichten Beruhigung auch im Bereich Fahrgasse, Vorstadtstraße und Rodenbacher Straße In der Ludwigstraße und der Alfred-Stumpf-Straße stellt die Errichtung von Zebrastreifen eine Erleichterung für die Fußgänger dar Die Untere Brückenstraße in Richtung Vorstadtstraße wird stark vom Durchgangsverkehr in Richtung Westtangente beansprucht. Dies könnte durch die Wiedereinführung der Einbahnregelung und die Einrichtung eines „Kreisverkehrs“ Obere Brückenstraße, Vorstadtstraße, Untere Brückenstraße mit entsprechender Vorfahrtsregelung verhindert werden

8 Online-Bürgerbeteiligung

Am Montag, den 20. April 2020, wurde ein Forum zur Online-Bürgerbeteiligung freigeschaltet. Bis zum 10. Juni 2020 hatten alle Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, sich in Form von Beiträgen an Diskussionen zu beteiligen. Das Forum wurde aktiv durch die BrennerPlan GmbH betreut. Mehrmals wurden Beiträge als Anstoß für eine Diskussion erstellt, Fragen beantwortet und Diskussionen zusammengefasst. Um im Forum Beiträge zu verfassen, war eine Registrierung und Aktivierung

mittels eines E-Mail-Kontos notwendig. Insgesamt registrierten sich 32 Nutzer. Das Forum konnte auch ohne Registrierung eingesehen werden. Die Besucherzahlen, also die passive Verfolgung der Aktivitäten, war wesentlich höher als die Aktivität der registrierten Benutzer. Insgesamt wurden 88 Beiträge erstellt und es kam teilweise zu lebhaften Diskussionen. Das Feedback war allgemein positiv, es wurde jedoch immer wieder im Forum darauf hingewiesen, dass sich die Bekanntheit des eingerichteten Forums nur spärlich verbreitet hat und viele Nutzer zu spät davon erfahren haben. Marketing und Bekanntmachung waren Aufgaben der Gemeinde, wobei BrennerPlan sich unterstützend beteiligte. Aufgrund der geringen Nutzerzahlen ist eine statistische Auswertung nicht sinnvoll. Nachfolgend sind alle als relevant betrachteten Beiträge stichwortartig zusammengefasst:

Thema: Fußgängerüberweg Sackenbach B 26

Wie bereits aus der Haushaltsbefragung hervorging, ist ein sicherer Überweg für den Fuß- und Radverkehr ein wichtiges Anliegen vieler Bürger. Im Forum wurde erneut darauf hingewiesen.

Thema: Fußgängerzone für Radfahrer freigeben?

Die Fußgängerzone sollte den Fußgängern vorbehalten sein. Im Umfeld der Fußgängerzone bzw. in den Seitengassen sind Radabstellanlagen zu ergänzen. Eine Radachse in einer der parallel verlaufenden Straßen würde das Radfahren in der Fußgängerzone hinauf machen. Von einigen wird der Kfz-Verkehr in oder im Umfeld der Fußgängerzone als störend wahrgenommen.

Thema: Ortsdurchfahrt Steinbach

Geschwindigkeitskontrollen. Tempo 30. Im Forum wurde auf undiszipliniertes Verhalten im Kfz-Verkehr in der Ortsdurchfahrt Steinbach hingewiesen. Der Verkehr halte sich nicht an Geschwindigkeitsvorgaben. Verkehrsteilnehmer überholen haltende Schulbusse, Fußgänger werden durch auf Gehsteigen parkende Kfz behindert.

Thema: Jahnstraße

Die Jahnstraße soll nach Meinung der Bürger ein verkehrsberuhigter Bereich mit einem sicheren Radverkehrsangebot sein. Es wird immer wieder darauf hingewiesen, dass das Verkehrsverhalten für die dort befindlichen Bildungseinrichtungen unangemessen ist.

Thema: Verkehr und Einbahnstraßen in der Innenstadt

Wiederholt wurde die Einbahnregelung in der Innenstadt kritisiert und als konzeptlos bezeichnet.

Es wurde darauf hingewiesen, dass ein beachtlicher Anteil der Kfz-Fahrten in die Innenstadt daraus resultierten, dass die Kernstadt als Wendemöglichkeit missbraucht werde, um auf die andere Seite des Mainufers zu gelangen. Eine Lösungsmöglichkeit sei das Umdrehen der Einbahnstraßen, sodass nur noch die Haaggasse aus der Stadt in Richtung Main führe.

Es wurde vorgeschlagen, die Verkehrslage in der Fahrgasse, Vorstadtstraße und Rodenbacher Straße (bis Aloysianum) zu beruhigen. Der Durchgangsverkehr sei viel zu hoch. Ein Großteil des Verkehrs zwischen Sendelbach und Lohr fließe nicht wie vorgesehen über die Neue Mainbrücke, sondern nutze weiterhin die Alte Mainbrücke und die Vorstadt (beispielsweise Anwohner aus Sendelbach, die ins Lohrer Industriegebiet wollen).

Thema: Leitbild für zukünftige Maßnahmen im Verkehr

Leitziel konkretisieren. Was bedeutet „Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer“?

Thema: Rad- und Fußweg Rechtenbacher Str./Fürstenweg/Brunnenwiesenweg

Verbindung zwischen dem Wohngebiet „Am Rechtenbach“ und dem Brunnenwiesenweg, der Adolf-Kolping-Straße auf Höhe des ALDI Marktes. Die Querverbindungen im Stadtviertel würden fehlen, alle Verkehrswege zeigten zur Innenstadt.

Thema: Bürgerinnen und Bürger zu wenig beteiligt

„Zu spät von Forum erfahren (kurz vor erster Frist für die Schließung); besseres Marketing“

Die Beiträge ähneln inhaltlich oft Themen, die bereits im Rahmen der Haushaltsbefragung aufgenommen wurden. Die Inhalte sind daher größtenteils bereits in die Auswertung der Bürgerbeteiligung eingeflossen. Neue Anregungen und Erkenntnisse werden jedoch für das Maßnahmenkonzept berücksichtigt.

Teil B: Leitbild und Zieldefinition

9 Leitbild

Ein verkehrliches Leitbild hilft, einen verbindlichen Orientierungsrahmen für die Entwicklung des Verkehrsangebots zu schaffen. Aus dem Leitbild werden Leitlinien und Handlungsziele abgeleitet, die wiederum in konkreten Maßnahmen umgesetzt werden. Die Definition eines Leitbildes dient als Grundlage einer zielorientierten Planung.

Der Verwaltung ermöglicht ein Leitbild, um Maßnahmen zu entwickeln, die zum gesetzten Ziel führen. Die Maßnahmen werden anhand der Kriterien, die das Leitbild setzt, bewertet. Die Politik kann durch die Zieldefinition einfacher Entscheidungen treffen, da die vorgeschlagenen Maßnahmen der Erreichung eines vorher gemeinsam beschlossenen Ziels dienen. Sie kann abwägen, in welchem Grad die vorgeschlagenen Maßnahmen der Zielerreichung dienen.

Die Öffentlichkeit trägt zur Bildung des Leitbilds bei und kann so besser verstehen, welche Ziele mit einzelnen Maßnahmen verfolgt werden. Maßnahmen finden dadurch eine höhere Akzeptanz in der Bevölkerung. Die Beteiligung der Öffentlichkeit bei der Findung eines Leitbilds kann zum Beispiel durch Bildung von Arbeitskreisen erfolgen.

9.1 Präambel

Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) stützt sich auf die durch Bürgerbeteiligungen bereits im Rahmen des ISEK (Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept) 2030 erarbeiteten Leitlinien für den Verkehr und schließt sich der dort formulierten Präambel an. Der Umfang der verkehrlichen Betrachtungen richtet sich im ISEK auf die Innenstadt von Lohr a.Main. Der VEP beinhaltet die Analyse des gesamten Stadtgebietes und geht im Rahmen der Aufstellung des Verkehrsmodells sogar weit über die Stadtgrenzen hinaus. Er beleuchtet auch überregionale Entwicklungen wie den Ausbau der B 26 n und deren Wirkungen auf den Verkehr im Stadtgebiet. Abgesehen vom erweiterten Fokus sind die Grundgedanken, wie sie in der Präambel des ISEK formuliert sind, auch Basis für das Leitbild des VEP.

Dabei setzt auch der VEP auf eine nachhaltige Entwicklung und berücksichtigt die allgemeinen, gesellschaftlichen und demografischen Trends.

Die Präambel des ISEK 2030 lautet in Auszügen:

„Die Stadt Lohr a.Main kann auf eine erfolgreiche Entwicklung zurückblicken und entwickelt sich auch weiterhin dynamisch. Ihre Bedeutung als attraktiver Wirtschafts- und Wohnstandort soll auch in Zukunft weiter gestärkt werden. Vor allem der Lebensqualität in der Stadt ist dabei eine besonders hohe Bedeutung beizumessen. Die Stadtentwicklungsziele 2030 fördern Wachstum und gestalten somit die Zukunft. Sie richten ihren Blick auf eine mittel- bis langfristig angelegte Planung unserer Stadt und zeigen einen strategischen Orientierungsrahmen auf.“

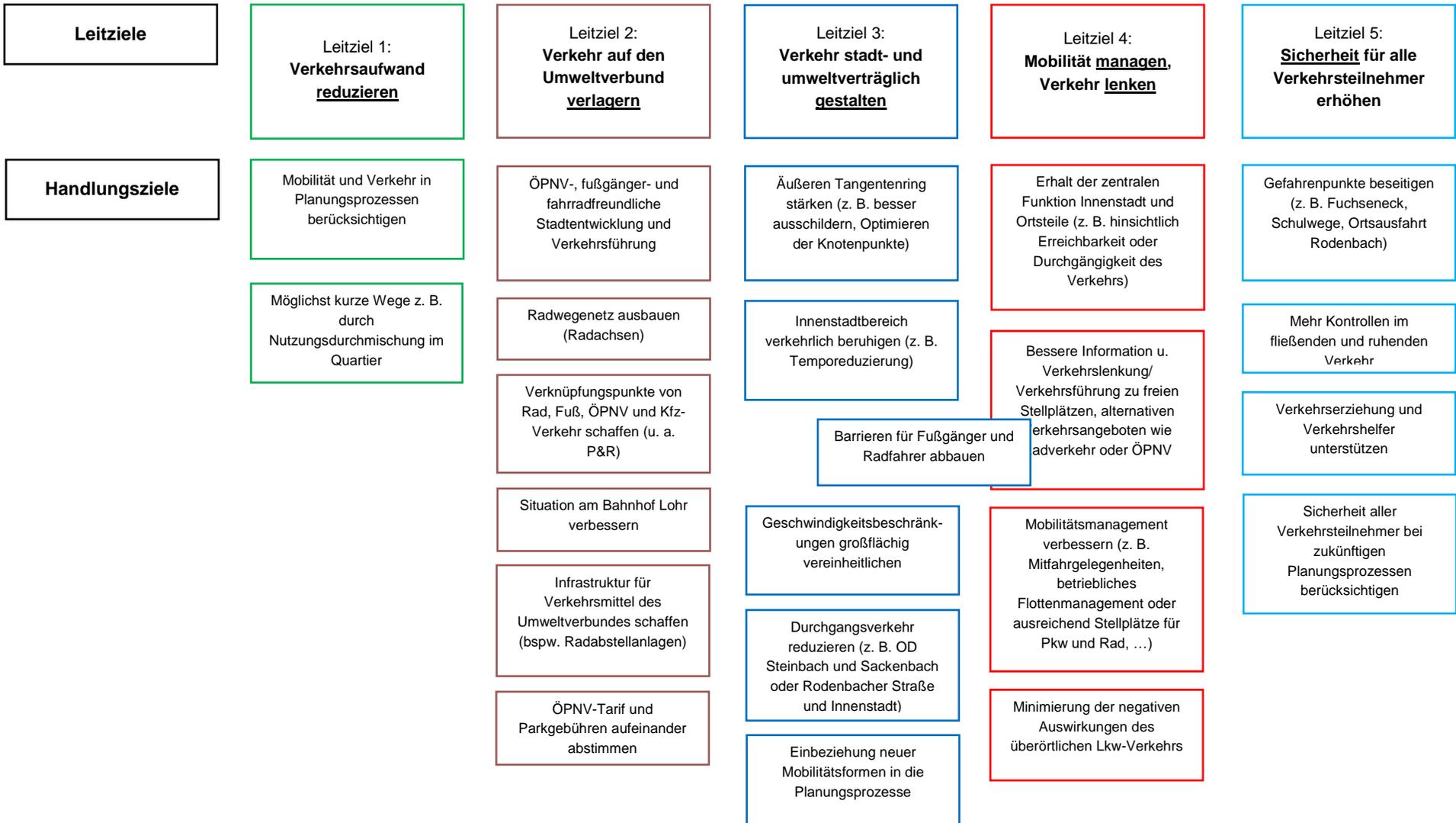
Die Leitlinien des ISEK zum Thema Verkehr sind Folgende:

- Unsere Altstadt ist das vitale Zentrum der Stadt. Wir wollen unseren Bürgerinnen und Bürgern die Erreichbarkeit mit den verschiedenen Verkehrsmitteln gewährleisten und attraktiv gestalten. Hierzu zählen wir eine attraktive und umwegarme Wegeführung sowie die Vorhaltung geeigneter Abstellanlagen in ausreichender Anzahl.
- Die Attraktivität unserer Altstadt ist eng verknüpft mit der hohen Aufenthaltsqualität. Um diese zu erhalten, wollen wir die negativen Folgen des Kfz-Verkehrs besonders in sensiblen Bereichen reduzieren und z. B. den Kfz-Verkehr, der die Altstadt durchfährt, auf das bestehende Tangentensystem verlagern.
- Die Attraktivitätssteigerung des Umweltverbunds bietet die Chance, mehr Teilnehmer auf die Verkehrsmittel Fuß, Fahrrad und ÖPNV zu verlagern. Wir wünschen uns daher eine Verbesserung der Situation für diese Verkehrsarten, ohne eine davon zu bevorzugen. Mögliche Ziel- oder Interessenkonflikte untereinander versuchen wir gegeneinander abzuwägen und mit dem bestmöglichen Ergebnis zu lösen.

Ergänzend zu den Leitlinien des ISEK halten wir fest:

- Unsere Ortsteile sind gleichermaßen lebenswert und bieten unseren Bürgerinnen und Bürgern eine attraktive Heimat. Auch dort gilt es, die negativen Folgen des Kfz-Verkehrs zu reduzieren. Zudem wollen wir den Bürgerinnen und Bürgern mit allen Verkehrsmitteln einen direkten und attraktiven Weg in die Lohrer Innenstadt ermöglichen.

Verkehrsleitbild Lohr a.Main und Ortsteile - Verkehrsentwicklungsplan 2035



9.1.1 Leitziel 1: Verkehrsaufwand reduzieren

Die vorhandene Infrastruktur für den Kfz-Verkehr und andere Verkehrsteilnehmer soll effizient genutzt werden. Vermeidbare Wege sollen unterbleiben: Ein Ziel, das auf der Stadtplanung fußt. Wichtige Versorgungseinrichtungen sollen möglichst dezentral verteilt werden, sodass Ziele auch gut zu Fuß oder mit dem Rad erreichbar sind. Dabei handelt es sich bspw. um Nahversorger wie Bäcker, Metzger und Supermärkte, die das Notwendige für den Alltag anbieten. Um den Verkehrsaufwand im Kfz-Verkehr zu reduzieren, wurde zusätzlich das Handlungsziel „Mobilität und Verkehr in Planungsprozessen berücksichtigen“ formuliert. Dadurch soll sichergestellt werden, dass bei Sanierungen oder Neubau alle Verkehrsteilnehmer berücksichtigt werden und demzufolge keine Gebiete entstehen, in denen die Infrastruktur vorrangig auf den Kfz-Verkehr ausgelegt ist.

9.1.2 Leitziel 2: Verkehr auf den Umweltverbund verlagern

Mobilität soll in Zukunft nicht mehr auf dem Besitz eines Pkw basieren. Aus diesem Grund wird der Fokus auf die Verkehrsmittel Rad, Fuß und ÖPNV gelegt. Unter anderem soll die Situation am Bahnhof verbessert werden, Infrastruktur wie bspw. Radabstellanlagen soll neu geschaffen und vorhandene Abstellanlagen erneuert werden. Um gute Voraussetzungen für den Umstieg auf alternative Verkehrsmittel zu schaffen, soll das Radwegenetz ausgebaut werden. Der Fokus soll zunächst auf wichtigen Radachsen liegen, die im Rahmen des Radwegekonzeptes ausgearbeitet werden. Bestehende Probleme in bestimmten Bereichen sollen durch Maßnahmen behoben werden. Es ist wichtig, dass auch aus den Ortsteilen von Lohr eine sichere Radwegeverbindung zur Innenstadt besteht. Insgesamt will die Stadt Lohr eine fahrrad- und fußgängerfreundliche Stadt sein.

Ein wichtiger Punkt ist die Gleichbehandlung der Verkehrsmittel ÖPNV und Pkw. So sollen die Preise für das Parken und Busfahren aufeinander abgestimmt werden.

9.1.3 Leitziel 3: Verkehr stadt- und umweltverträglich gestalten

Im Zusammenhang mit Leitziel 2 soll der Kfz-Verkehr stadt- und umweltverträglich sein. Der Kfz-Verkehr soll aber weiterhin leistungsfähig bleiben. Aus diesem Grund sollen Maßnahmen aufgenommen werden, die die Verlagerung des Kfz-Verkehrs auf den Tangentenring bewirken. Durchgangsverkehr soll aus der Altstadt verbannt werden. Die Erreichung dieses Ziels wird durch Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung der Innenstadt unterstützt, z. B. temporeduzierende Maßnahmen. Eine einheitliche und transparente Verkehrsregelung der zulässigen Geschwindigkeiten soll erreicht werden. So sollen gebietsweise Tempo 20 und Tempo 30 ausgewiesen werden. Die Leichtigkeit im Verkehr soll besonders auch im Rad- und Fußverkehr unterstützt werden. Fehlende Querungsmöglichkeiten sollen ergänzt werden. Fußwege sollen barrierefrei aus- oder umgestaltet werden. Besonders die Innenstadt soll komfortabel mit dem Rad und zu Fuß erlebbar sein. In Zukunft soll die Stadt Lohr a.Main auf neue Trends in der Mobilität vorbereitet sein. In den Planungsprozessen sollen Trends wie E-Mobility mit Elektrokleinstfahrzeugen, Sharing-Angebote für Rad und Pkw sowie eine digitale Verknüpfung der verfügbaren Verkehrsmittel über Apps mitberücksichtigt werden.

9.1.4 Leitziel 4: Mobilität managen, Verkehr lenken

Die Erreichbarkeit der Innenstadt soll für alle Verkehrsmittel gewährleistet werden. Einschränkungen für den Kfz-Verkehr, die die Erreichbarkeit der Innenstadt aus den Ortsteilen erschweren, sollen vermieden werden. Somit wird die zentrale Funktion der Innenstadt erhalten. Um den Verkehrsablauf zu verbessern und effizienter zu gestalten, werden Parksuchende auf freie Parkplätze geleitet. Außerdem sollen alle Verkehrsteilnehmer über das Angebot für den Radverkehr und den ÖPNV informiert werden. Weiterhin soll über betriebliches Mobilitätsmanagement und Plattformen für Mitfahrgelegenheiten aufgeklärt werden. Lohr a.Main geht hierfür auf die ansässigen Betriebe zu. Ein Problem, bei dem die Stadt sich auch überörtlich engagieren soll, ist die Minimierung von negativen Auswirkungen durch Lkw-Verkehr. Hierfür sind Lkw-Fahrverbote oder ähnliches bei den zuständigen Behörden anzusprechen.

9.1.5 Leitziel 5: Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöhen

Der Schutz der Verkehrsteilnehmer und damit die Senkung von Unfallzahlen (Vision Zero) ist in Leitziel 5 festgehalten. Es werden an den bekannten Gefahrenpunkten Maßnahmen ergriffen, um die Sicherheit zu erhöhen. Bekannte Problemstellen sind das Fuchseneck, Schulwege, oder die Ortsausfahrt Rodenbach. Um Verkehrsteilnehmer für das Thema zu sensibilisieren, sollen verstärkt Kontrollen im Verkehr durchgeführt werden. Verkehrserziehung und Verkehrshelfer sollen unterstützt werden. Damit keine neuen Gefahrenpunkte entstehen, soll bei allen geplanten Maßnahmen die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer Teil der Planungsprozesse sein.

Teil C Verkehr und Verkehrsentwicklung (Verkehrsmodell)

10 Verkehr und Verkehrsentwicklung

10.1 Prognosenufall 2035

Die aktuelle Bevölkerungsvorausberechnung des Statistischen Landesamts Bayern geht für Lohr a.Main von einer leichten Abnahme der Bevölkerungszahlen aus. Es handelt sich dabei jedoch um reine Modellrechnungen, die eine gewisse Unsicherheit aufweisen.

Die möglichen Entwicklungsflächen (welche bis 2035 umgesetzt werden oder bei denen die Möglichkeit einer Umsetzung besteht) im Stadtgebiet wurden von der Stadtverwaltung zur Verfügung gestellt. Auf Basis der zur Verfügung stehenden Informationen wurde die Anzahl der möglichen Einwohner, Bewohner, Beschäftigten, Besucher/Kunden oder die Anzahl an Lkw abgeschätzt und in das Verkehrsmodell eingearbeitet. Die dabei berücksichtigten Flächen sind in der Tabelle 16 dargestellt.

Tabelle 16: Städtische Entwicklungsflächen und Kenngrößen, die in die Verkehrsprognose für das Jahr 2035 einfließen

Name	Typ	Anmerkung	Einwohner	Besch.	Besucher/ Kunden	Lkw
Krankenhaus-Areal	Sonstiges	Entfällt am Standort				
Brauerei-Areal	Sonstiges	Neu		55	1235	7
Konversionsareal Aloysianum	Sonstiges	115 Pflegeheimplätze	145	73,6	30	
Nägelsee Nord	Gewerbebaufläche	Abschätzung		70	18	4
Franziskushöhe	Wohnbaufläche	Absch. noch nicht möglich	0			
Franziskushöhe	Wohnbaufläche	Absch. noch nicht möglich	0			
Franziskushöhe	Wohnbaufläche	Abschätzung	45			
Maria-Theresien-Straße Nord	Wohnbaufläche	Abschätzung	138			
Marie-Theresien-Straße Süd	Wohnbaufläche	Abschätzung	50			
Geplante Zentralklinik	Sonstiges			400	420	20
Hägerlein-Gründlein	Wohnbaufläche	Abschätzung	325			
Wombach West "Rain"	Wohnbaufläche	Abschätzung	75			
Lohr-Süd Fl.Nr. 1247	Gewerbebaufläche	Abschätzung		116	29	6
Lohr-Süd, Fl.Nr. 1266	Gewerbebaufläche	Abschätzung		28	7	1
Lohr-Süd, Nähe Baumarkt	Gewerbebaufläche	Abschätzung		238	60	12
Südlich der Steinfelder Straße	Wohnbaufläche	Abschätzung	105			
Rosenrain	Wohnbaufläche	Abschätzung	50			
Schafberg	Wohnbaufläche	Abschätzung	48			
Hofstettener Straße (OT Steinbach)	Gewerbebaufläche	Abschätzung		196	49	10
Ehemaliges RMD-Areal	Wohnbaufläche	Abschätzung	83			
Halsbach Süd	Wohnbaufläche	Abschätzung	45			
Summe	-	-	1109	1177	1848	60

Aus den Informationen zu städtischen Entwicklungsflächen und -potentialen wird ein Prognosenußfall 2035 modelliert, analog zum Analysejahr 2018 berechnet, und für die durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke dargestellt. Der sogenannte Prognosenußfall 2035 enthält keine Änderungen im Lohrer Straßennetz, sondern zeigt lediglich eine fiktive Situation der Kfz-Verkehrsentwicklung auf.

Tabelle 17: Werktägliche Verkehrsbelastung (DTVw) ausgewählter Straßenabschnitte im Prognosenullfall 2035

Nr	Straßenabschnitt	Kfz (SV)/ 24 h Werktag Bestand	Kfz (SV)/ 24 h Werktag Prognosenullfall 2035	Differenz zum Bestand
1	Rechtenbacher Str.	9.400 (700)	9.700 (800)	+300 (100)
2	Westtangente	8.200 (300)	9.900 (350)	+1.700 (100)
3	Rodenbacher Str.	8.200 (250)	9.700 (350)	+1.500 (100)
4	Osttangente	10.000 (150)	10.500 (250)	+500 (100)
5	Alte Mainbrücke	6.500 (100)	6.800 (100)	+300 ()
6	Neue Mainbrücke	12.300 (500)	13.100 (650)	+800 (150)
7	St 2435/Würzburger Str.	8.700 (450)	9.500 (550)	+800 (100)
8	Jahnstr.	6.000 ()	5.800 ()	-200 ()
9	Sackenbacher Str.	12.700 (750)	13.100 (800)	+400 (50)
10	Bahnhofstr.	8.600 (650)	8.800 (750)	+200 (100)
11	B 26	10.900 (850)	11.900 (950)	+1.000 (100)
12	Partensteiner Str.	9.800 (350)	10.100 (400)	+300 (50)
13	Haaggasse	5.000 (50)	4.800 (50)	-200
14	Anlagestr.	4.700 (50)	4.900 (50)	+200

Die werktägliche Verkehrsbelastung im Prognosenullfall 2035 ist im Anhang-Plan 201 und das Differenznetz zwischen dem Prognosenullfall 2035 und dem Analysefall 2018 im Anhang-Plan 202 dargestellt.

s. Anhang Pläne
201 und 202

10.2 B 26n

Die Planungen des Neubaus der B 26n erfolgen in mehreren Bauabschnitten, die unterschiedliche verkehrliche Auswirkungen auf Lohr a.Main haben. Zwei Bauabschnitte werden im städtischen Verkehrsmodell unterschieden, da sie unterschiedliche verkehrliche Auswirkungen haben:

1. Planungen bis zum Bauabschnitt 2 (BA 2 bis Karlstadt)
2. Planungen bis zum Bauabschnitt 3 (BA 3 mit dritter Mainbrücke und MSP-Spange)

Die detaillierten Planungen zur B 26n können dem Gutachten zur B 26n auf der Internetseite www.b26neu.de entnommen werden. Der für die Stadt Lohr a.Main gravierendste Unterschied der Bauabschnitte im Vergleich zum Bestand, ist der Bau einer neuen Mainbrücke beim Obi-Baumarkt mit einer neuen Verbindungssachse zur Ortsumfahrung Wiesenfeld im BA 3. Da sich dabei die innerörtlichen Verkehrsverlagerungen deutlich zum Bestand unterscheiden, wurden die Planungen des Ingenieurbüros (Bernard Gruppe), welches für das Staatliche Bauamt Würzburg die Verkehrsuntersuchung für das Projekt erstellt und begleitet, in das städtische Verkehrsmodell eingearbeitet und intensiv abgestimmt.

10.2.1 Bezugsfall B 26n BA 2

Die werktägliche Verkehrsbelastung im Bezugsfall B 26n BA 2 und die innerstädtischen Verkehrsverlagerungen durch den Bezugsfall B 26n BA 2 im Vergleich zum Prognosenullfall 2035 sind in den Anhang-Plänen 203 und 204 dargestellt. Nach Fertigstellung des BA 2 sind

s. Anhang Pläne
203 und 204

Änderungen im Verkehrsaufkommen zu erwarten. Davon ist hauptsächlich die West-Ost-Relation von Rechtenbach nach Wiesenfeld betroffen. In der Rechtenbacher Str. wird eine Zunahme der Verkehrsbelastung um bis zu ca. 1.400 Kfz/24 h (davon 1.000 Lkw/24 h), auf der B 26 und Bahnhofstr. bis zu ca. 1.000 Kfz/24 h (davon 1.000 Lkw/24 h) und auf der Neuen Mainbrücke um ca. 1.300 Kfz/24 h (davon 1.000 Lkw/24 h) erwartet. In Richtung Steinbach und Wiesenfeld erhöht sich das Verkehrsaufkommen um ca. 2.300 Kfz/24 h (davon 1.000 Lkw/24 h). Da es auch eine Fahrroute durch die Altstadt gibt, werden die Haagasse um bis zu ca. 400 Kfz/24 h und die Anlagestr. um bis zu ca. 600 Kfz/24 h stärker belastet. Weitere Vergleiche sind in der Tabelle 18 zusammengefasst. Die Vergleichswerte sind jeweils auf den Prognosenullfall 2035 bezogen.

Tabelle 18: Werktägliche Verkehrsbelastung (DTVw) ausgewählter Straßenabschnitte; Vergleich Bezugsfall B 26n BA2 zum Prognosenullfall 2035

Nr	Straßenabschnitt	Differenz Bezugsfall B 26n zum Prognosenullfall 2035
1	Rechtenbacher Str.	+1.400 (+1.000)
2	Westtangente	-100 ()
3	Rodenbacher Str.	-
4	Osttangente	+400 ()
5	Alte Mainbrücke	+650 ()
6	Neue Mainbrücke	+1.300 (+1.000)
7	St 2435/Würzburger Str.	+2.300 (+1.000)
8	Jahnstr.	+100 ()
9	Sackenbacher Str.	+100 ()
10	Bahnhofstr.	+1.000 (+1.000)
11	B 26	+1.000 (+1.000)
12	Partensteiner Str.	+700()
13	Haagasse	+400
14	Anlagestr.	+600

10.2.2 Bezugsfall B 26n BA 3

Die werktägliche Verkehrsbelastung im Bezugsfall B 26n BA 3 und die innerstädtischen Verkehrsverlagerungen durch den Bezugsfall B 26n BA 3 im Vergleich zum Prognosenullfall 2035 sind in den Anhang-Plänen 205 und 206 dargestellt. Die Wirkungen des BA 3 auf das Lohrer Stadtgebiet unterscheiden sich wesentlich von jenen im BA 2. Durch den Bau einer dritten Mainbrücke (ungefähr auf der Höhe des ansässigen Obi-Baumarkts) und einer neuen Verbindung zur Ortsumfahrung Wiesenfeld verlagert sich der West-Ost-Verkehr, der im BA 2 noch hauptsächlich über B 26, Bahnhofstraße, Neue Mainbrücke und St 2435 gefahren ist, in das südliche Stadtgebiet. Zudem ist mit deutlich weniger Lkw-Verkehr als nach dem BA 2 zu rechnen, da sich für diesen im großräumigen Maßstab andere Fahrrouten ergeben.

s. Anhang Pläne
205 und 206

Die quantitative Erhöhung des Verkehrsaufkommens entlang der Rechtenbacher Str. beträgt bis zu ca. 1.200 Kfz/24 h (davon 300 Lkw/24 h), entlang der Westtangente ca. 1.600 Kfz/24 h (davon 500 Lkw/24 h) und im Süden in der Rodenbacher Str. ca. 2.100 Kfz/24 h (davon 500 Lkw/24 h). Jahnstraße und Sendelbacher Straße werden um ca. 1.200 Kfz/24 h stärker belastet, da durch die neue Verbindungsstraße nach Wiesenfeld bspw. für die Verkehrsbeziehung Sackenbach – Wiesenfeld eine neue attraktive Fahrroute entsteht. Änderungen im Verkehrsaufkommen werden hingegen auf der B 26 nordöstlich des Oberen Tors von ca. 1.000 Kfz/24 h (davon 200 Lkw/24 h), auf der Osttangente ca. -1.900 Kfz/24 h, auf der Alten Mainbrücke ca. -2.250 Kfz/24 h (davon 50 Lkw/24 h), auf der Neuen

Mainbrücke ca. -3.100 Kfz/24 h (davon 300 Lkw/24 h), entlang der St 2435 ca. -3.300 Kfz/24 h (davon 200 Lkw/24 h) und der Steinfelder Str. ca. -1.800 Kfz/24 h (davon 100 Lkw/24 h) prognostiziert. Zudem ist eine Verkehrsentlastung in der Altstadt zu erwarten. In der Haaggasse ca. -1.300 Kfz/24 h und in der Anlagestr. ca. -600 Kfz/24 h (davon 1.000 Lkw/24 h). Weitere Änderungen im Verkehrsaufkommen sind in der Tabelle 19 zusammengefasst.

Bei einer rein verkehrlichen Betrachtung des BA 3 sind Vorteile für das Kfz-Verkehrsaufkommen im Stadtgebiet von Lohr a.Main zu erwarten. Der Kfz-Verkehr bündelt sich auf der leistungsfähigen Westtangente und südlich in der Rodenbacher Straße, während die sensibleren Straßenräume mit teilweise angrenzender Wohnbebauung entlastet werden.

Tabelle 19: Werktägliche Verkehrsbelastung (DTVw) ausgewählter Straßenabschnitte; Vergleich Bezugsfall B 26n BA 3 zum Prognosenullfall 2035

Nr	Straßenabschnitt	Differenz Bezugsfall B 26n BA 3 zum Prognosenullfall 2035
1	Rechtenbacher Str.	+1.200 (300)
2	Westtangente	+1.600 (500)
3	Rodenbacher Str.	+2.100 (500)
4	Osttangente	-1.900 ()
5	Alte Mainbrücke	-2.250 (50)
6	Neue Mainbrücke	-3.100 (300)
7	St 2435/Würzburger Str.	-3.300 (200)
8	Jahnstr.	+1.200 ()
9	Sackenbacher Str.	0 (0)
10	Bahnhofstr.	+400 (-100)
11	B 26	-1.000 (-200)
12	Partensteiner Str.	+900 (0)
13	Haaggasse	-1.300 (0)
14	Anlagestr.	-600 (0)

10.2.3 Leistungsfähigkeitsentwicklung Prognosenullfall 2035, Bezugsfall BA 2 und BA 3

Ein erster Indikator für die Betrachtung der Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten sind die Änderungen der werktäglichen Knotenpunktbelastungen. Eine Übersicht der Entwicklung der Knotenstrombelastungen zeigt Tabelle 20.

Tabelle 20: Entwicklung der Summe der Knotenstromzuflüsse

Knotenpunkt	Werk tägliche Verkehrsmengen im Bestand [Kfz/24 h]	Vgl. Prognosenullfall 2035 zum Bestand [Kfz/24 h]	Vgl. Bezugsfall BA 2 zum Prognosenullfall 2035 [Kfz/24 h]	Vgl. Bezugsfall BA 3 zum Prognosenullfall 2035 [Kfz/24 h]
1: Oberes Tor	18.100	+100	+1.800	-1.500
2: Rechtenbacher Str./Westtangente	16.000	+1.200	+1.400	+1.600
3: Schafhofkreuzung	11.600	+1.700	+600	+2.000
4: Westtangente/Südtangente	12.800	+800	+100	+1.800
5: Südtangente/Osttangente	13.400	+1.100	+400	+1.500
6N: Nördliche Auf-/Abfahrt B 26/Bahnhofstraße	10.800	-400	+100	+1.300
6S: Südliche Auf-/Abfahrt B 26/Bahnhofstraße	11.100	-500	+1.100	+500
7: Zur Alm/Westtangente	9.300	+1.700	-	+2.000
8: Kreisverkehr Lohr- tor-/Jahnstraße/Osttangente/ Neue Mainbrücke	22.800	-800	1.600	-2.000
9: Kreisverkehr Jahn- /Bahnhofstraße	16.700	-1.100	1.100	+1.500
10: Kreisverkehr Neue Mainbrücke/Würzburger Str.	15.000	-	2.400	-3.600

Die Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten wird zur verkehrlichen Spitzenstunde betrachtet. Die Entwicklung der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte ist in Tabelle 21 dargestellt.

Am Knotenpunkt 1 (Oberes Tor) verschärft sich die Verkehrsproblematik durch die Verkehrszunahme im Prognosenullfall 2035, auch wenn die Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs (QSV) weiterhin bei D bleibt. Im Bezugsfall B 26n BA2 ist der Knotenpunkt nicht mehr leistungsfähig und es ist damit zu rechnen, dass er regelmäßig überstaut sein wird, wenn keine Maßnahmen getroffen werden.

Ein weiterer problematischer Knotenpunkt ist die Einmündung Westtangente/Südtangente (Knotenpunkt 4). Die aktuell vorfahrtgeregelt Einmündung wird bereits im Prognosenullfall 2035 nicht mehr leistungsfähig sein (QSV F). Dieser Entwicklung muss entgegengesteuert werden.

Gleiches gilt für die Einmündung Südtangente/Osttangente (Knotenpunkt 5). Aktuell ist die Einmündung vorfahrtgeregelt, jedoch zur verkehrlichen Spitzenstunde schon im Bestand nicht mehr leistungsfähig (QSV E). Die erwartete Verschlechterung der Qualitätsstufe auf F wird dazu führen, dass die Nutzung der Südtangente unattraktiver wird. Die übrigen Knotenpunkte sind für den Kfz-Verkehr leistungsfähig und werden in allen betrachteten Fällen mindestens die QSV D erreichen.

Der zentrale Kreisverkehr Lohr-
tor-/Jahnstraße/Osttangente/Neue Mainbrücke (Knotenpunkt 8) ist in allen Fällen leistungsfähig. Er nimmt jedoch an dieser Stelle mit zwei Fahrstreifen je Einfahrt und mit

einem Außendurchmesser von 50 m sehr viel Platz ein, der unter anderem für Fußgänger und Radfahrer benötigt wird.

Tabelle 21: Entwicklung der Leistungsfähigkeit der betrachteten Knotenpunkte (QSV)

Knotenpunkt	QSV Bestand	QSV Prognosenull fall 2035	QSV Bezugsfall B 26n BA 2	QSV Bezugsfall B 26n BA 3
1: Oberes Tor	D	D	E	D
2: Rechtenbacher Str./Westtangente	C	C	C	C
3: Schafhofkreuzung	C	C	C	C
4: Westtangente/Südtangente	C	F	F	F
5: Südtangente/Osttangente	E	F	F	F
6N: Nördliche Auf-/Abfahrt B 26/Bahnhofstraße	B	B	B	C
6S: Südliche Auf-/Abfahrt B 26/Bahnhofstraße	B	B	C	B
7: Zur Alm/Westtangente	B	B	B	B
8: Kreisverkehr Lohr- /Jahnstraße/Osttangente/Neue Mainbrücke	B	B	B	A
9: Kreisverkehr Jahn-/Bahnhofstraße	A	A	A	A
10: Kreisverkehr Neue Mainbrücke/Würzburger Str.	B	B	D	A

Aus den Ergebnissen der Verkehrsverlagerungen in den Bezugsfällen und aus den Leistungsfähigkeitsuntersuchungen ergibt sich eine zentrale Forderung der Stadt Lohr a.Main. Ein Szenario, bei dem nur der Bauabschnitt 2 bis Karlstadt entsteht und der Bauabschnitt 3 mit dritter Mainbrücke und MSP-Spange entfällt, muss verhindert werden.

Planfall 1: Optimierung des Tangentenrings und Geschwindigkeitsreduzierung für Mischverkehr

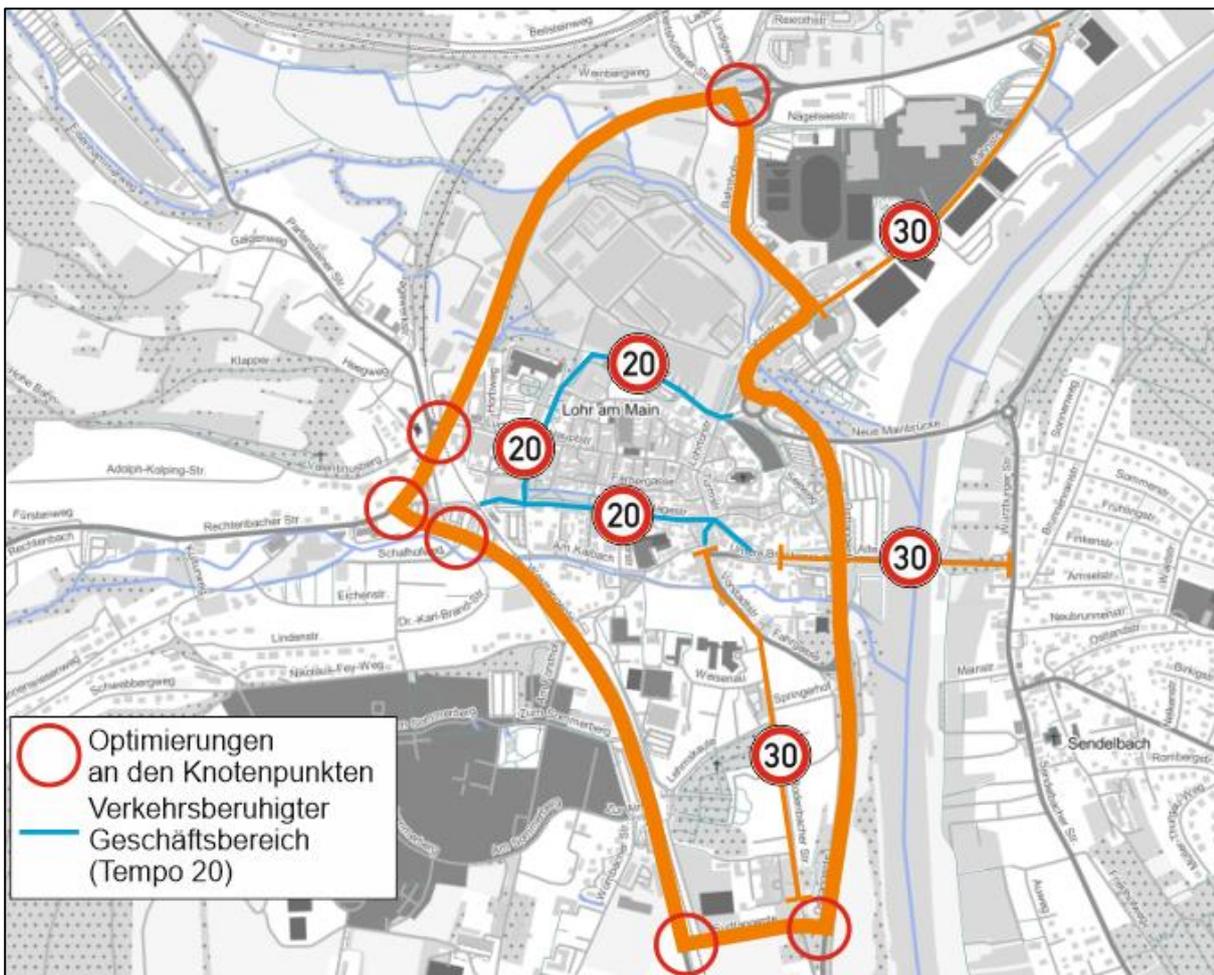


Abbildung 53: Grundprinzip des Planfalls 1

Im Januar 2021 beschloss der Lohrer Stadtrat, dass im Verkehrsmodell die Auswirkungen der geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen im sogenannten Planfall 1 untersucht werden sollen. Dabei lautete der Beschluss, dass die Maßnahmen *a)* mit dem Verkehrsaufkommen nach Beendigung des BA 2 der B 26n (Ausbau B 26n bis Karlstadt) und *b)* nach Beendigung des BA 3 (mit dritter Mainbrücke und MSP-Spanne) der B 26n untersucht werden sollen.

Folgende Geschwindigkeitsreduzierungen, die u. a. durch das Radverkehrskonzept vorgeschlagen wurden, sind Teil des Planfalls 1:

Konkrete Maßnahmen:

- Verkehrsfluss Tangentenring optimieren (Kreisverkehr Süd-/Osttangente, LSA an der West-/Südtangente)
- Tempo 30 Alte Mainbrücke
- Tempo 30 Rodenbacher Str./Vorstadtstraße
- Tempo 30 Jahnstraße
- Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich auf dem „inneren Tangentenring“ (Tempo 20)

10.2.4 Planfall 1 mit B 26n BA 2

Die werktägliche Verkehrsbelastung im Planfall 1 mit dem BA 2 der B 26n und das Differenznetz zum Prognosenullfall 2035 zeigen die Anhang-Pläne 207 und 208.

s. Anhang Plan
207 und 208

Vergleicht man die Auswirkungen der Geschwindigkeitsreduzierungen im zweiten Bauabschnitt der B 26 n mit dem Bezugsfall B 26n BA 2 (ohne Geschwindigkeitsreduzierungen), ergeben sich positive Effekte für die Altstadt, Alte Mainbrücke, Vorstadtstraße, Rodenbacher Straße und Jahnstraße.

Tabelle 22: Werktägliche Verkehrsbelastung ausgewählter Straßenabschnitte; Vergleich Planfall 1 BA 2 zum Prognosenullfall 2035

Nr	Straßenabschnitt	Differenz Bezugsfall B 26n BA 2 zum Prognosenullfall 2035	Differenz Planfall 1 B 26n BA 2 zum Prognosenullfall 2035
1	Rechtenbacher Str.	+1.400 (+1.000)	+1.300 (+1.000)
2	Westtangente	-100 (0)	+800 (0)
3	Rodenbacher Str.	-	-
4	Osttangente	+400 (0)	+200 (0)
5	Alte Mainbrücke	+650 (0)	-4.500 (-100)
6	Neue Mainbrücke	+1.300 (+1.000)	+6.200 (+1.100)
7	St 2435/Würzburger Str.	+2.300 (+1.000)	+2.400 (+1.000)
8	Jahnstr.	+100 (0)	-5.200 (0)
9	Sackenbacher Str.	+100 (0)	-100 (0)
10	Bahnhofstr.	+1.000 (+1.000)	+7.100 (+1.000)
11	B 26	+1.000 (+1.000)	+3.700 (+1.000)
12	Partensteiner Str.	+700 (0)	+700 (0)
13	Haaggasse	+400 (0)	+400
14	Anlagestr.	+600 (0)	-2.500 (0)

Die Geschwindigkeitsreduzierungen im Planfall 1 BA 2 wirken sich positiv auf die Altstadt, Jahnstraße, Alte Mainbrücke und Vorstadtstraße aus. Dort finden (deutliche) Verkehrsentlastungen statt. Dieser Fall ist am ehesten mit einem fiktiven Fall vergleichbar, in welchem die B 26n nicht weiter gebaut würde. Der größte Unterschied wäre, dass Mehrbelastungen etwas geringer ausfielen, da die Verkehrszunahmen durch die B 26n nicht hinzukommen würden.

10.2.5 Planfall 1 mit B 26n BA 3

Die werktägliche Verkehrsbelastung im Planfall 1 mit dem BA 3 der B 26n und das Differenznetz zum Prognosenullfall 2035 zeigen die Anhang-Pläne 209 und 210.

s. Anhang Plan
209 und 210

Vergleicht man die Auswirkungen der Geschwindigkeitsreduzierungen im dritten Bauabschnitt der B 26 n mit dem Bezugsfall B 26n BA 3 (ohne Geschwindigkeitsreduzierungen), ergeben sich positive Effekte für die Altstadt, Alte Mainbrücke, Vorstadtstraße, Rodenbacher Straße und Jahnstraße.

Tabelle 23: Werktägliche Verkehrsbelastung ausgewählter Straßenabschnitte; Vergleich Planfall 1 BA 3 zum Prognosenullfall 2035

Nr	Straßenabschnitt	Differenz Bezugsfall B 26n BA 3 zum Prognosenullfall 2035	Differenz Planfall 1 B 26n BA 3 zum Prognosenullfall 2035
1	Rechtenbacher Str.	+1.200 (300)	+1.200 (300)
2	Westtangente	+1.600 (500)	+4.100 (500)
3	Rodenbacher Str.	+2.100 (500)	-
4	Osttangente	-1.900 (0)	-2.900 (0)
5	Alte Mainbrücke	-2.250 (50)	-6.200 (100)
6	Neue Mainbrücke	-3.100 (300)	-1.000 (200)
7	St 2435/Würzburger Str.	-3.300 (200)	-3.700 (200)
8	Jahnstr.	+1.200 (0)	-5.200 (0)
9	Sackenbacher Str.	0 (0)	-100 (50)
10	Bahnhofstr.	+400 (-100)	+6.200 (-100)
11	B 26	-1.000 (-200)	+1.400 (-100)
12	Partensteiner Str.	+900 (0)	+900 (0)
13	Haaggasse	-1.300 (0)	-900 (0)
14	Anlagestr.	-600 (0)	-3.700 (-100)

Insgesamt sind die Geschwindigkeitsreduzierungen, bezogen auf die Alte Mainbrücke, Jahnstraße und Altstadt, aus verkehrlicher Sicht im Planfall 1 BA 3 positiv zu werten. Die Modellberechnungen zeigen, dass der Kfz-Verkehr auf dem Hauptstraßennetz (Tangentenring) gebündelt wird. Es werden zwar schon im BA 3 ohne die Maßnahmen des Planfalls 1 Verkehrsentlastungen in den genannten Straßenabschnitten erreicht, jedoch würden die Altstadt und die Alte Mainbrücke zusätzlich deutlich (bis zu ca. 4.000 Kfz/24 h) entlastet.

Für die Jahnstraße zeigt das Verkehrsmodell eine Abnahme um bis zu 5.000 Kfz/24 h. Die Zahlen zur Entlastung sind jedoch mit Vorsicht zu genießen. Es handelt sich um eine reine Modellrechnung, bei der kleine Änderungen der erlaubten Geschwindigkeit die Route über das Ohrwatschl zu einer attraktiveren Alternative werden ließen. Da jedoch werktags während der Schulzeiten bereits Tempo 30 gilt, wird davon ausgegangen, dass die Entlastung in der Jahnstraße durch ganztägiges Tempo 30 nur gering ausfallen würde.

Unter anderem wurde aus dem genannten Grund geprüft, welche Auswirkungen eine Durchfahrtsperre in östlicher Richtung in der Jahnstraße hätte: Die Jahnstraße würde um ca. 2.000 Kfz/24 h entlastet.

Für die Ludwigstraße wurden zusätzlich die Auswirkungen einer Unterbindung der Ausfahrtsmöglichkeit in westliche Richtung überprüft. Das würde zu einer weiteren Entlastung der Ludwigstraße um ca. 1.000 Kfz/24 h führen.

Folgendes lässt sich abschließend aus den Ergebnissen der Modellberechnungen entnehmen: Die Geschwindigkeitsreduzierungen und Optimierungen an den Knotenpunkten entlasten die Lohrer Innenstadt und bündeln den Verkehr auf dem Tangentenring, ohne die Erreichbarkeit der Innenstadt einzuschränken. Der Zeitaufwand für diejenigen, die in die Altstadt fahren möchten, wird etwas höher. Dafür wird es attraktiver, den Tangentenring zu nutzen.

10.2.6 Zentrale Forderung zur B 26n

Aus den zurückliegenden Diskussionen im Lohrer Stadtrat hat sich bezüglich der B 26n eine zentrale Forderung ergeben:

Der Bundesverkehrswegeplan 2030 sieht keine zeitgleiche Realisierung der Bauabschnitte 1 und 2 (Arnstein bis Karlstadt) mit Bauabschnitt 3 (Weiterführung bis südlich Lohr a.Main mit 3. Mainbrücke) vor. Eine Verschärfung des hohen Verkehrsaufkommens auf den durch Lohr a.Main geführten Bundes- und Staatsstraßen mit bereits heute teils hohen Belastungen der Bevölkerung und mitunter starken Einschränkungen der städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten, ist nicht hinnehmbar. Aus den Untersuchungen zu Verkehrsverlagerungen und Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur im Zuge des Baus der B 26n lautet die zentrale Forderung der Stadt Lohr a.Main:

Die Stadt Lohr a.Main spricht sich gegen den Bau der B 26n nur dann aus, wenn der 3. Bauabschnitt nicht mit dem 2. Bauabschnitt zeitgleich geplant und realisiert wird.

Die Stadt Lohr a.Main wendet sich mit dieser eindringlichen Forderung an alle staatlichen Entscheidungsträger.

Teil D Maßnahmen- und Handlungskonzept

11 Maßnahmen

Die im Folgenden dargestellten Maßnahmenvorschläge resultieren aus den vorausgegangenen Analysen, aus Vorschlägen der Arbeitskreise und der Stadtverwaltung, aus den Workshops mit den Stadträten, den Haushaltsbefragungen und aus dem mit den Stadträten entwickelten Leitbild. Sie wurden mehrfach vorgestellt, diskutiert und erläutert.

Legende zur Maßnahmenbewertung

Priorisierung:

- **Schlüsselmaßnahme:** Die Umsetzung der Maßnahme bis 2035 hat eine sehr hohe Priorität, da wichtige Defizite beseitigt und u. a. weitere Voraussetzungen für andere Maßnahmen geschaffen werden.
- **Hoch:** Die Umsetzung dieser Maßnahme bis 2035 hat eine hohe Priorität, da wichtige Defizite beseitigt werden oder eine erheblich bessere Situation im Sinne des verkehrlichen Leitbildes geschaffen werden kann.
- **Mittel:** Die Umsetzung dieser Maßnahme bis 2035 ist anzustreben, da wichtige Defizite beseitigt werden können. Teilweise sind mit der Umsetzung jedoch hohe Hürden oder Abhängigkeiten verbunden.
- **Gering:** Die Umsetzung der Maßnahme ist grundsätzlich zu empfehlen und sollte in Abhängigkeit von den finanziellen Möglichkeiten erfolgen.

Die Priorisierung wurde gemeinsam mit den Stadträten vor dem Beschluss abgestimmt.

Der grobe Kostenrahmen der Maßnahmen wurde auf Basis pauschaler Annahmen abgeschätzt und in drei Kategorien gegliedert:

- Unter 50.000 €
- 50.000 € bis 100.000 €
- Über 100.000 €

Beim Umsetzungshorizont wird in drei Klassen unterschieden:

- **Kurzfristig:** Umsetzung der Maßnahmen in den nächsten 5 Jahren angestrebt
- **Mittelfristig:** Umsetzung der Maßnahmen in 5 bis 10 Jahren angestrebt. Bei komplexen Maßnahmen sind jedoch u. U. auch schon kurzfristig Planungen anzustoßen.
- **Langfristig:** Umsetzung der Maßnahmen voraussichtlich erst in 10 oder mehr Jahren (möglich)

Tabelle 24: Beschreibung der Maßnahmenlegende

Legende Maßnahmen	Bezeichnung
🕒🕒🕒	Kurzfristig
🕒🕒🕒	Mittelfristig
🕒🕒🕒	Langfristig
€€€	< 50.000 €
€€€	50.000-100.000 €
€€€	> 100.000 €
★ ★ ★ 🔒	Gering
★ ★ ★ 🔒	Mittel
★ ★ ★ 🔒	Hoch
★ ★ ★ 🔒	Schlüsselmaßnahme

11.1 Kfz-Verkehr - fließend

Eine Übersicht zur räumlichen Lage der Maßnahmen im Kfz-Verkehr zeigt Abbildung 54.

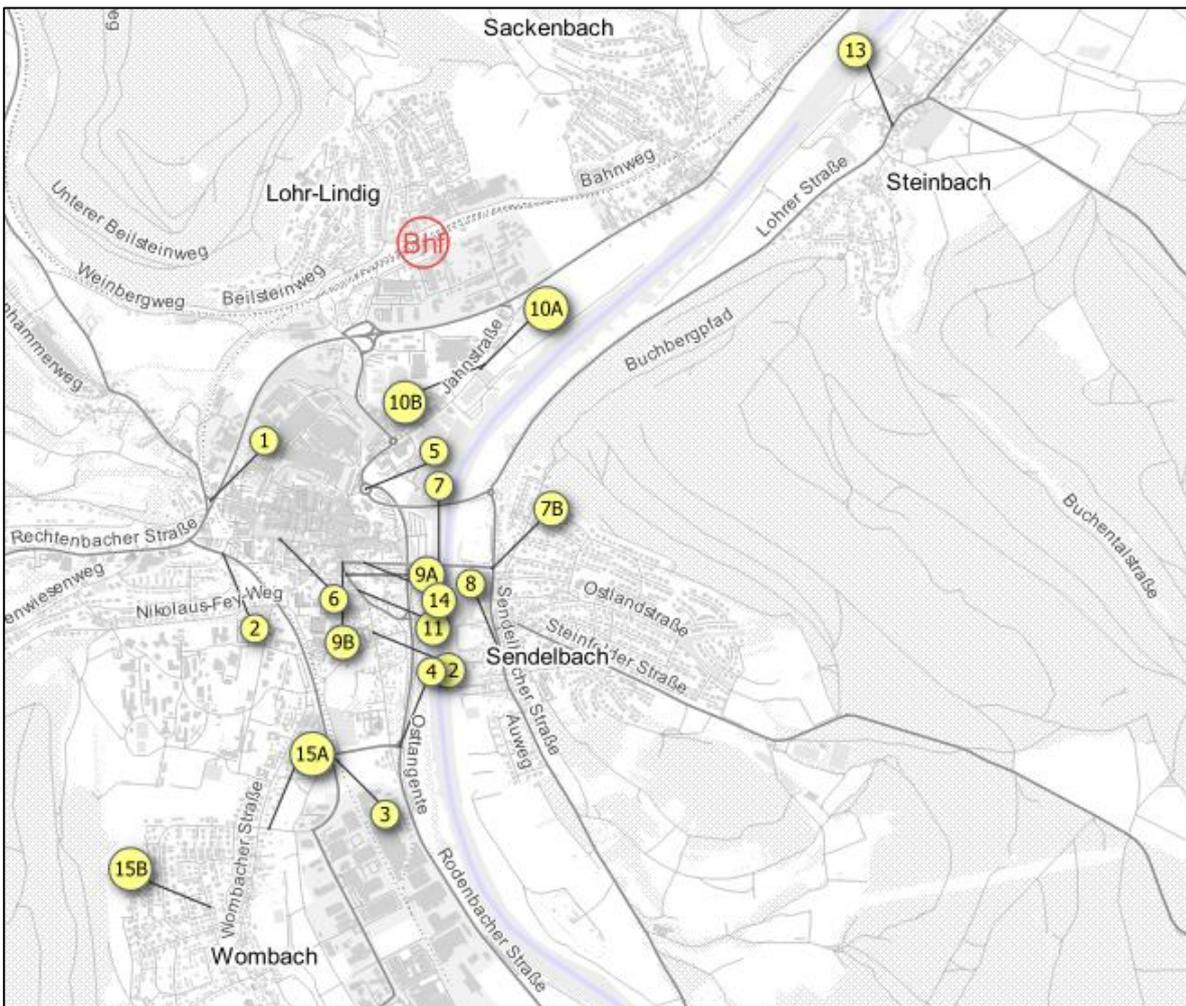


Abbildung 54: Lage der Maßnahmevorschläge für den Kfz-Verkehr

11.1.1 Maßnahmenkatalog

K 1 - Knotenpunkte 1 Oberes Tor und 2 Rechtenbacher Str./Westtangente

Die Lichtsignalanlagen der nordwestlich an die Altstadt angrenzenden Knotenpunkte 1 (Oberes Tor) und 2 (Rechtenbacher Str./Westtangente) sind koordiniert und bereits maximal optimiert, ohne die Verkehrs-/Abbiegebeziehungen zu verändern. Ein Kreisverkehr kann aufgrund der fehlenden Flächenverfügbarkeit und komplexen Geometrie der Knotenpunktarme nicht umgesetzt werden. An der Einmündung Rechtenbacher Str./Westtangente steht nicht ausreichend Platz für einen Kreisverkehr zur Verfügung. Die Anforderungen des Staatlichen Bauamts Würzburg an Außendurchmesser von Kreisverkehren entlang der Trasse der B 26 n liegt bei ca. 40 m.

In einem Stadtratsbeschluss von Anfang 2021 wurden Planfalluntersuchungen abgelehnt, die Änderungen der Verkehrsführung in der Altstadt bzw. am Knotenpunkt Oberes Tor vorsehen.

Mit dem Fortschreiten der Bauabschnitte (Übergang vom BA 2 zum BA 3) wird die Lichtsignalanlage am Oberen Tor nicht mehr leistungsfähig sein. Wenn der zweite Bauabschnitt realisiert und der dritte noch nicht beendet ist, muss das Signalprogramm an die jeweils aktuelle Situation angepasst werden. Das wird nur möglich sein, wenn man die Ausfahrt aus der Ludwigstraße in westliche Richtung unterbindet. Wenn eine Anpassung nicht erfolgt, wird der Lohrer Tangentenring zu den verkehrlichen Spitzenstunden nicht leistungsfähig sein. Es ist dann mit Überstauungen und langen Wartezeiten zu rechnen.

Die Maßnahme K 1 sieht eine Untersuchung zur Grünzeitoptimierung (Reduzierung der Anzahl an Grünphasen) und die Unterbindung der Ausfahrtsmöglichkeit in westliche Richtung vor. Die Voruntersuchung soll mittels eines Verkehrsversuchs unter Realbedingungen beobachtet werden. Anschließend soll der Stadtrat über die umzusetzenden Maßnahmen entscheiden.

K 1 - Knotenpunkt 1 „Oberes Tor“ und Knotenpunkt 2 „Rechtenbacher Str./Westtangente“

Kurzbeschreibung
 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 B 26n ohne BA 3 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).
 Empfohlenes Vorgehen, frühestens nach Umzug des Kreiskrankenhauses:

- 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

Wechselwirkungen
 R 15

Weitere Akteure Staatliches Bauamt Würzburg	Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen 1 2 3 4 5
-------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------

Zeithorizont   	Kostenrahmen €€€	Priorität ★★★ 
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Unabhängig von der abschließenden Entscheidung über die Maßnahmen und dem weiteren Vorgehen würde eine Unterbindung der Ausfahrtmöglichkeit aus der Ludwigstraße in nördliche Richtung das Kfz-Verkehrsaufkommen reduzieren. Davon würde der Umweltverbund (vor allem Fußgänger und Radfahrer) profitieren, die Aufenthaltsqualität würde erhöht und die Kfz-Emissionen gemindert. Die Einfahrt in die Ludwigstraße wäre weiterhin möglich, die Ausfahrt nicht (Beibehaltung der Erreichbarkeit zugunsten der Optimierung der Lichtsignalanlage am Oberen Tor mit weiteren Vorteilen für Fußgänger und Radfahrer).

Dadurch kann ein zentrales Leitziel des Verkehrsleitbildes erreicht werden: Stärkung des äußeren Tangentenrings, Durchgangsverkehr reduzieren. Nach der Verlagerung des Kreiskrankenhauses wird ein zentral gelegenes Areal/Quartier für neue Planungen frei. In diesem Zuge kann das Umfeld, zu dem auch die Ludwigstraße gehört, neu geplant werden.

K 2 - Knotenpunkt 3 – Schafhofkreuzung

Die Schafhofkreuzung ist in allen betrachteten Prognose-/Planfällen leistungsfähig. Jedoch ist das vorhandene Angebot für Fußgänger und Radfahrer nicht attraktiv. Der Knotenpunktbereich muss mittel- bis langfristig saniert werden. Zudem werden die städtischen Flächen nördlich des Knotenpunkts voraussichtlich städtebaulich entwickelt. So stand die Frage einiger Bürger hinsichtlich eines Kreisverkehrs zur Debatte. Aktuell ist zur verkehrlichen Spitzenstunde die Rückstausituation vom ca. 100 m westlich liegenden Knotenpunkt Rechtenbacher Str./Westtangente ein Problem für einen möglichen Kreisverkehr. Hier könnte es zu Rückstaus in den Kreisverkehr kommen. Hinzu

kommt, dass der Knotenpunkt Rechtenbacher Str./Westtangente aktuell nicht weiter optimiert werden kann, da die dortige Lichtsignalanlage mit jener am Oberen Tor koordiniert ist.



Abbildung 55: Schafhofkreuzung. Im Hintergrund sind Rückstaus vom Knotenpunkt Rechtenbacher Str./Westtangente erkennbar

Es wurde im Vorfeld geprüft, ob auf der vorhandenen Fläche ein Kreisverkehr grundsätzlich möglich ist (siehe Skizze in der *Abbildung 56*). Der vorhandene Platz würde einen Kreisverkehr mit einem Außendurchmesser zwischen 28 m und 32 m ermöglichen. Im Falle einer Straßenumwidmung und Realisierung der B 26 n BA 3 wäre entsprechend der Anforderungen des Staatlichen Bauamts jedoch ein Außendurchmesser von ca. 40 m (aufgrund der Befahrbarkeit für Lkw) notwendig. Diese Vorgabe kann aus Platzgründen nicht realisiert werden.

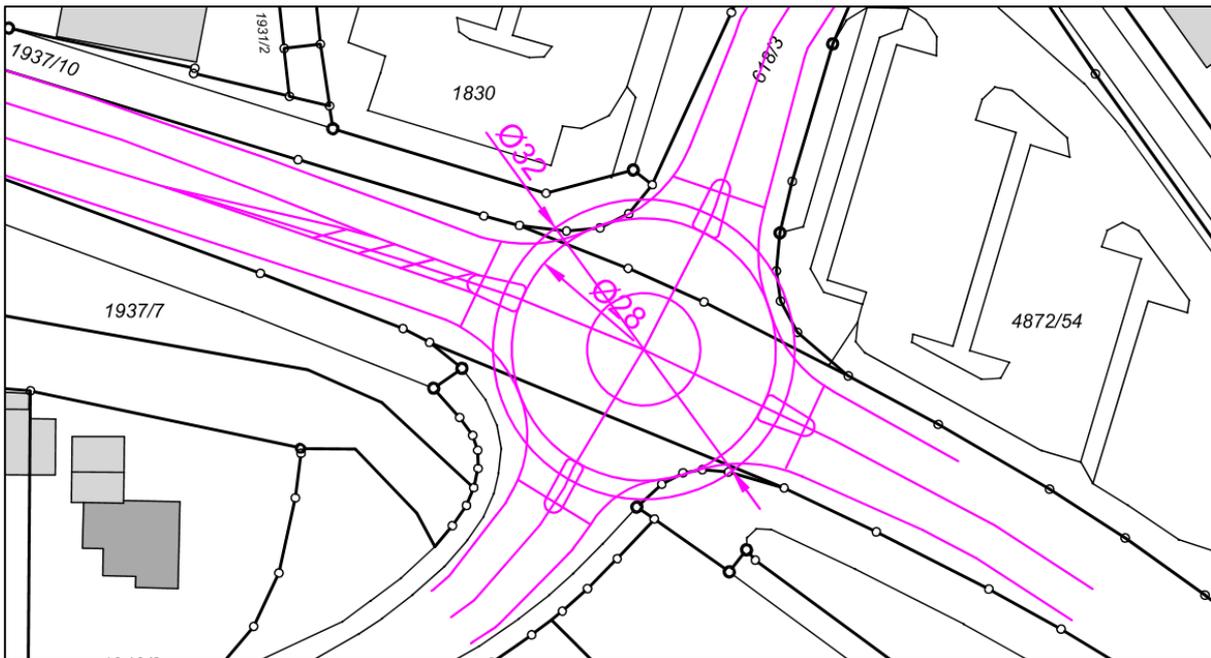


Abbildung 56: Skizze Kreisverkehr Schafhofkreuzung (Außendurchmesser zwischen 28 m und 32 m)

Zudem wird sich das Verkehrsaufkommen auf der Westtangente um bis zu ca. 4.000 Kfz/24 h erhöhen und der äußere Tangentenring soll gestärkt werden. Dabei wäre eine sichere Führung von Fußgängern und Radfahrern über die Kreisverkehrsarme problematischer als mit einer Lichtsignalanlage.

Deshalb wird mit der Maßnahme K 2 vorgeschlagen, die Steueranlage der Lichtsignalanlage zu erneuern und die Ein- und Ausfahrtssituation in Ignatius-Taschner-Straße zu verbessern. Wesentlich ist dabei, dass die Belange von Fußgängern und Radfahrern berücksichtigt werden.

K 2 - Knotenpunkt 3 – „Schafhofkreuzung“

Kurzbeschreibung

Die Steueranlage der Lichtsignalanlage muss erneuert werden. Bei der Erneuerung sollte auf eine verkehrsabhängige Steuerung und – falls möglich – auf eine Koordination mit den benachbarten Lichtsignalanlagen (Knotenpunkt 1 und 2) geachtet werden. Die Ein- und Ausfahrtssituation 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 Fußgängern und Radfahrern zu berücksichtigen.

Hinweis: Im Zuge des Ausbaus der B 26n BA 3 soll die Straße zu einer Bundesstraße umgewidmet werden. Der Straßenbaulastträger wechselt zum Staatlichen Bauamt Würzburg.

Wechselwirkungen

R 2, R 3

Weitere Akteure

Staatliches Bauamt Würzburg

Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen

1 2 3 4 5

Zeithorizont



Kostenrahmen



Priorität



K 3 - Knotenpunkt 4 - Westtangente/Südtangente

Die Einmündung Westtangente/Südtangente wird bereits im Prognosenullfall 2035 nicht mehr leistungsfähig sein. Es wurde geprüft, ob dort ein Kreisverkehr zu Verbesserungen führen kann. Aufgrund der östlich angrenzenden Bahnunterführung und der westlich angrenzenden Grundstücke kann jedoch lediglich ein Kreisverkehr mit einem Außendurchmesser von ungefähr 24 m – 28 m gebaut werden (siehe Abbildung 57).

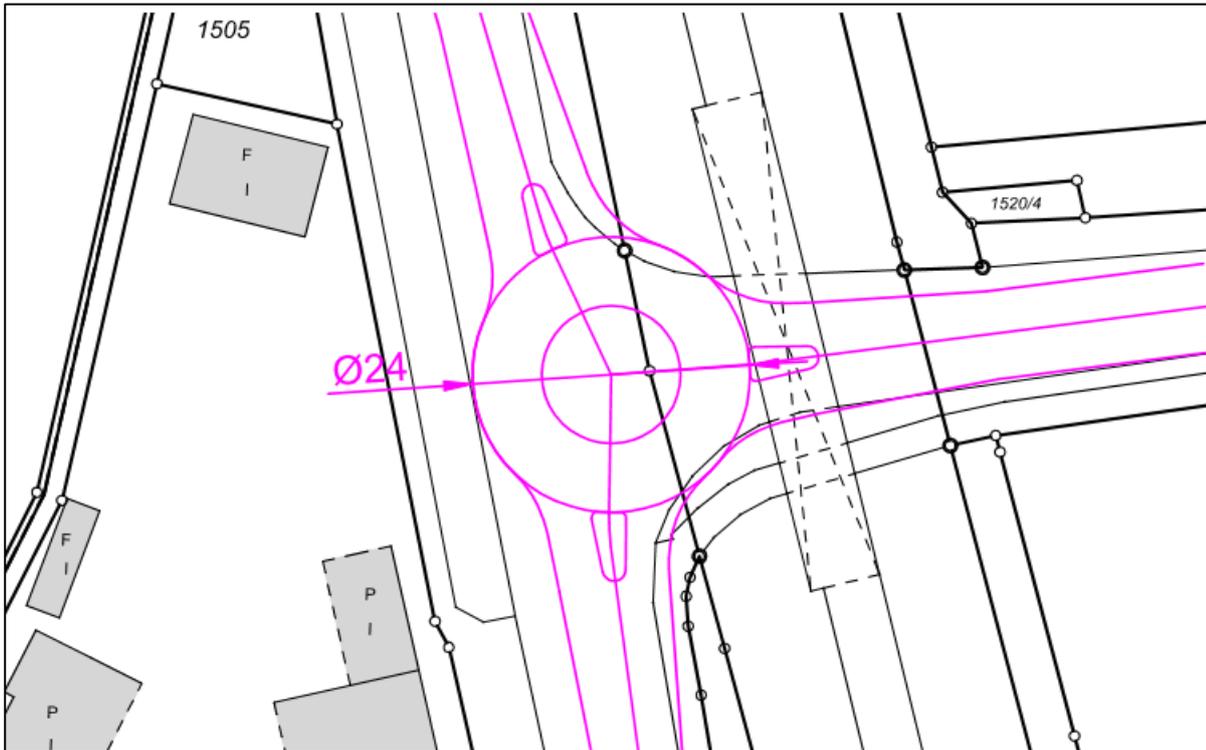


Abbildung 57: Skizze Kreisverkehr mit Außendurchmesser $D = 24\text{ m}$ (West-/Südtangente)

Vor dem Hintergrund, dass dort auch Schwerlastverkehr fahren muss und die Straße im Zuge der B 26 n umgewidmet wird (das Staatliche Bauamt fordert einen Außendurchmesser für Kreisverkehre von ca. 40 m), ist ein Kreisverkehr nicht möglich. An der Einmündung existiert bereits eine Lichtsignalanlage, die jedoch deaktiviert ist und ausschließlich als Bedarfsampel für Fußgänger fungiert.

Je nach Alter und Zustand der Steuereinheit der Lichtsignalanlage muss diese erneuert werden. Wichtig ist, dass die zukünftig zu erwartende Hauptrelation (Westtange - Osttangente) im Signalprogramm bevorzugt wird, um den Tangentenring zu stärken.



Abbildung 58: Reaktivierung der Lichtsignalanlage (West-/Südtangente)

K 3 - Knotenpunkt 4 Westtangente/Südtangente

Kurzbeschreibung

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.

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.

Wechselwirkungen

Weitere Akteure

Staatliches Bauamt Würzburg

Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen

1 2 3 4 5

Zeithorizont



Kostenrahmen

€€

Priorität



K 4 - Knotenpunkt 5 – Südtangente/Osttangente

An der Einmündung Süd-/Osttangente besteht bereits im Bestand zur verkehrlichen Spitzenstunde Handlungsbedarf. Das Defizit in der Leistungsfähigkeit führt unter anderem dazu, dass ein Linksein- und -ausbiegen in die bzw. aus der Westtangente zu den verkehrlichen Spitzenstunden mit hohen Wartezeiten verbunden sein kann. Da der Knotenpunkt zukünftig durch die B 26n eine noch höhere Verkehrsbelastung aufweisen wird, ist ein Kreisverkehr dort eine sehr gute Lösungsmöglichkeit. Zusätzlich kann an den Kreisverkehrsarmen eine gute Querungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer geschaffen werden. Eine Skizze zur Abschätzung des Platzbedarfs zeigt die Abbildung 59 (Skizze ohne Querungshilfen). Durch diese Maßnahme wird hauptsächlich der Tangentenring gestärkt.

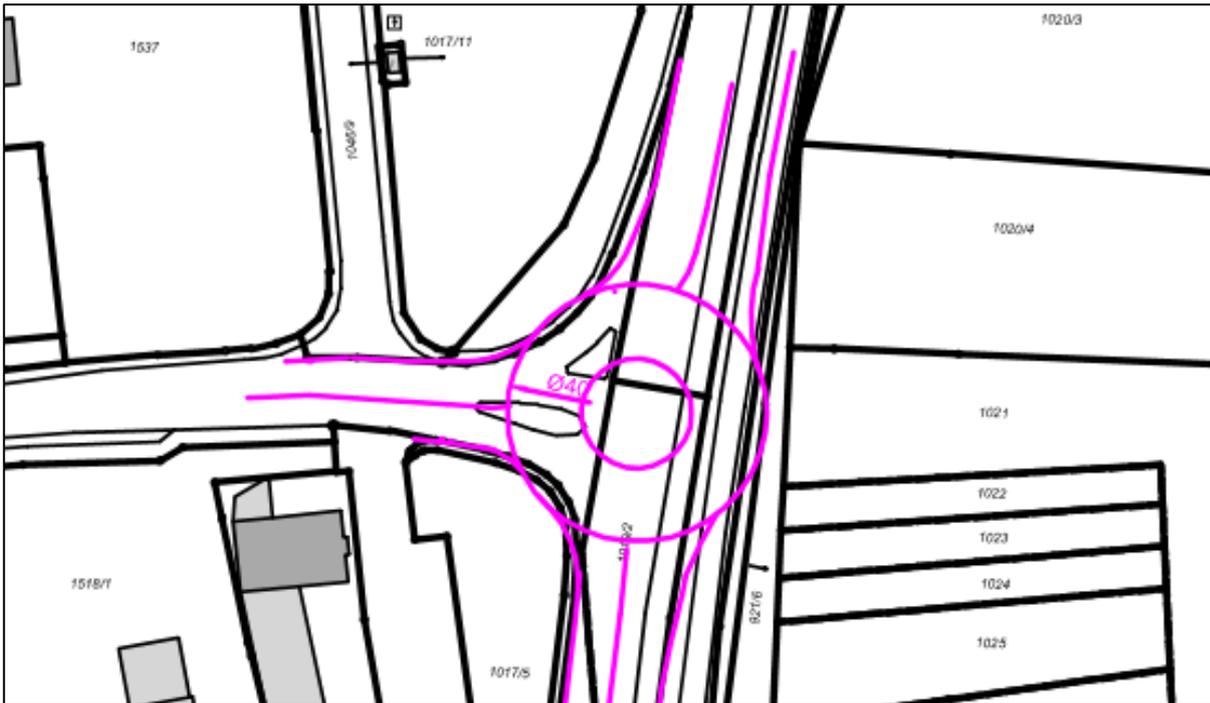


Abbildung 59: Skizze Platzbedarf Kreisverkehr mit Außendurchmesser $D = 40\text{ m}$

Die Skizze zeigt einen dreiarmigen Kreisverkehr ohne Querungshilfen. Die Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer müssen bei der weiteren Planung berücksichtigt werden. Zudem wurde im Stadtrat diskutiert, ob die Rodenbacher Straße direkt an den Kreisverkehr angebunden werden kann. Das ist bei der weiteren Planung zu untersuchen. Es gibt einige Rahmenbedingungen, die abgefragt werden müssen (Hochwasser, Regenüberlaufbecken, Flächenverfügbarkeit), da die Kreisverkehrsarme gleichmäßig verteilt und orthogonal auf den Kreisverkehr zuführen sollten und somit deutlich mehr Fläche benötigt wird.

Falls die Rodenbacher Straße nicht direkt an den Kreisverkehr angebunden werden kann, soll ein Linksabbiegeverbot aus westlicher Richtung in die Rodenbacher Straße geprüft werden. Das soll zu einer weiteren Verkehrsberuhigung in der Rodenbacher Straße führen und Abkürzungsverkehr reduzieren.

K 4 - Knotenpunkt 5 Südtangente/Osttangente

Kurzbeschreibung

Der Knotenpunkt 5 ist als vorfahrtgeregelt 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.

Wechselwirkungen

R 22

Weitere Akteure

Staatliches Bauamt Würzburg

Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen

1 2 3 4 5

Zeithorizont



Kostenrahmen

€€€

Priorität



K 5A/K 5B - Knotenpunkt 8 - Kreisverkehr Lohr-/Jahnstraße/Neue Mainbrücke

Das gesamte Areal rund um den ZOB und den Kreisverkehr Lohr-/Jahnstraße/Neue Mainbrücke ist geprägt durch Flächen und Bauwerke für die Kfz-Infrastruktur, weshalb im Bestand kein attraktives Angebot für Radfahrer vorhanden ist und geschaffen werden kann. Der Kreisverkehr, die Osttangente und das nördlich angrenzende Industriegebiet wirken wie eine Barriere zwischen der Innenstadt und dem östlich liegenden Stadtteil (Stadthalle, Freibad, Sportanlagen, Schule). Es wird deswegen vorgeschlagen, für den gesamten Bereich eine Machbarkeitsstudie (Maßnahme K 5A) zu erstellen, um das Angebot für den Umweltverbund (insb. Radfahrer) zu verbessern. Aktuell hat der Kreisverkehr einen Außendurchmesser von 50 m, zwei Fahrstreifen je Einfahrt und zwei Fahrstreifen auf der Kreisfahrbahn.

Die Entwicklungspotentiale in diesem Bereich sind abhängig von der Entwicklung und Umsetzung der B 26n. Nach der Realisierung des dritten Bauabschnitts der B 26n wird der Kreisverkehr verkehrlich entlastet. Eine rechnerische Überprüfung hat gezeigt, dass der Kreisverkehr dann bspw. auch mit einem Außendurchmesser von 35 bis 40 m, einem Fahrstreifen je Zufahrt und einem Fahrstreifen auf der Kreisfahrbahn leistungsfähig ist. Nach Fertigstellung des dritten Bauabschnitts kann ein Reallabor („Verkehrsversuch“) eingerichtet werden (Maßnahme K 5B), um einen möglichen Rückbau unter Realbedingungen zu testen. Die Durchführung des Reallabors ist unter anderem abhängig von den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie. Sollte diese zu dem Ergebnis kommen, dass keine ausreichenden Angebotsverbesserungen für Radfahrer möglich sind oder die Leistungsfähigkeit (unter Berücksichtigung des ÖPNV) des Kreisverkehrs nicht gewährleistet werden kann, kann das Reallabor nicht durchgeführt werden.

K 5A - Knotenpunkt 8 – Kreisverkehr „Am Frauenkloster“/ZOB

Kurzbeschreibung

Für Radfahrer besteht im gesamten Bereich Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB) mit Kreisverkehr am Frauenkloster keine schnelle, umwegfreie Quermöglichkeit des Kreuzungsbereichs. Auch für Fußgänger können Wegebeziehungen optimiert werden. Es wird empfohlen, eine Machbarkeitsstudie mit folgenden Eckpunkten zu erstellen:

- Detaillierte 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

Wechselwirkungen

K 5B, R 16

Weitere Akteure

Staatliches Bauamt Würzburg

Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen

1 2 3 4 5

Zeithorizont



Kostenrahmen



Priorität



K 5B - Knotenpunkt 8 – Kreisverkehr „Am Frauenkloster“/ZOB

Kurzbeschreibung

Der Kreisverkehr erweist sich in allen Prognose-/Bezugsfällen als leistungsfähig. Für Radfahrer besteht im gesamten Bereich Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB) mit Kreisverkehr am Frauenkloster keine schnelle, umwegefremde Querungsmöglichkeit des Kreuzungsbereichs. Sollte die B 26n mit BA 3 realisiert werden, könnte der Kreisverkehr zugunsten von Fuß- und Radverkehr zurückgebaut werden. Es wird empfohlen, nach der Realisierung des BA 3 der B 26n 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.

Abhängig vom Ergebnis der Maßnahme K 5A (Machbarkeitsstudie) kann auch ein konkreter Verkehrsversuch geplant werden.



Wechselwirkungen

K 5A, R 16

Weitere Akteure

Staatliches Bauamt Würzburg

Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen

1 2 3 4 5

Zeithorizont



Kostenrahmen

€€€

Priorität



K 6A / K 6B / K 6C - Geschwindigkeitskonzept Altstadt

Auf dem klassifizierten und übergeordneten Hauptstraßennetz in Lohr a.Main ist innerorts fast überall Tempo 50 erlaubt, während abseits in den Wohngebieten Tempo 30/Tempo-30-Zone der Regelfall ist.

Unübersichtlich ist die aktuelle Situation in und um die Altstadt herum. Ein Konzept ist in der Abbildung 60 dargestellt. Es sieht vor, um den verkehrsberuhigten Bereich und die Fußgängerzone (grün/dunkelgrün) herum eine Tempo-20-Zone („Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“) einzurichten. Zum einen ergäbe sich abseits der Hauptverkehrszeiten durch die etwas niedrigeren Fahrgeschwindigkeiten eine höhere Attraktivität des äußeren Tangentenrings. Zum anderen ergäbe sich eine übersichtlichere Verkehrssituation mit einer Erhöhung der Sicherheit für Fußgänger und

Radfahrer. Niedrigere Lärmimmissionen für die Anrainer wären eine weitere Folge. Die Erreichbarkeit der Innenstadt bliebe erhalten ohne zusätzliche Einschränkungen für den Kfz-Verkehr.

Mit dieser Maßnahme werden insbesondere folgende Ziele erreicht:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Reduzierung des Verkehrslärms
- Steigerung der Aufenthaltsqualität (sie hat in der Altstadt eine besonders hohe Bedeutung)
- Leichte Reduzierung des Durchgangsverkehrs
- Bessere Verständlichkeit der vorherrschenden geltenden Geschwindigkeitsregelungen

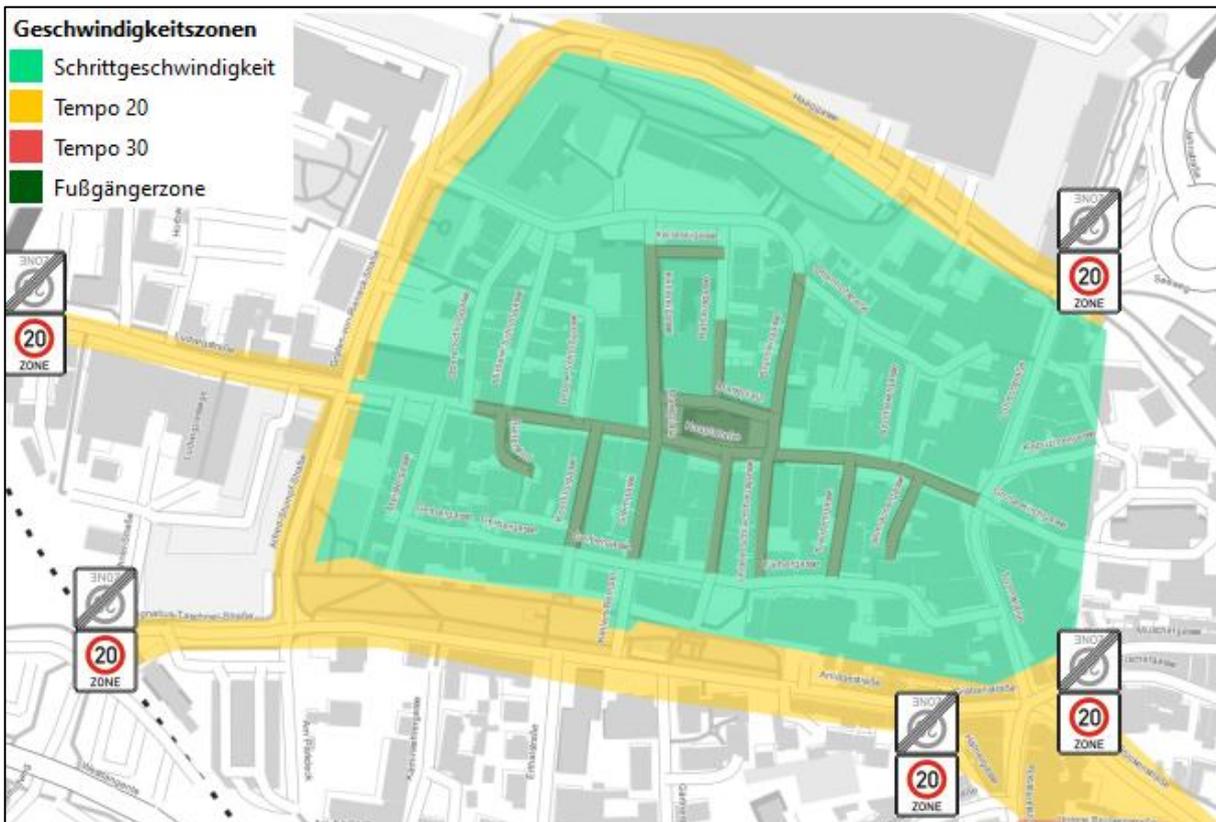


Abbildung 60: Geschwindigkeitskonzept Altstadt – K 6A

K 6A - Geschwindigkeitskonzept Altstadt

Kurzbeschreibung

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

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 Lärmemissionen durch den Kfz-Verkehr werden reduziert, die Verkehrssicherheit für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer erhöht. Die Aufenthaltsqualität wird gesteigert. Die Verkehrsregelungen werden vereinfacht und somit verständlicher.

Wechselwirkungen

Weitere Akteure

Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen

1 2 3 4 5

Zeithorizont



Kostenrahmen



Priorität



Eine Untervariante (K 6B) sieht vor, das sogenannte „Fuchsenek“ als verkehrsberuhigten Bereich zu erhalten (siehe Abbildung 61). Abgesehen davon ist die Maßnahme identisch mit der Maßnahme K 6A.

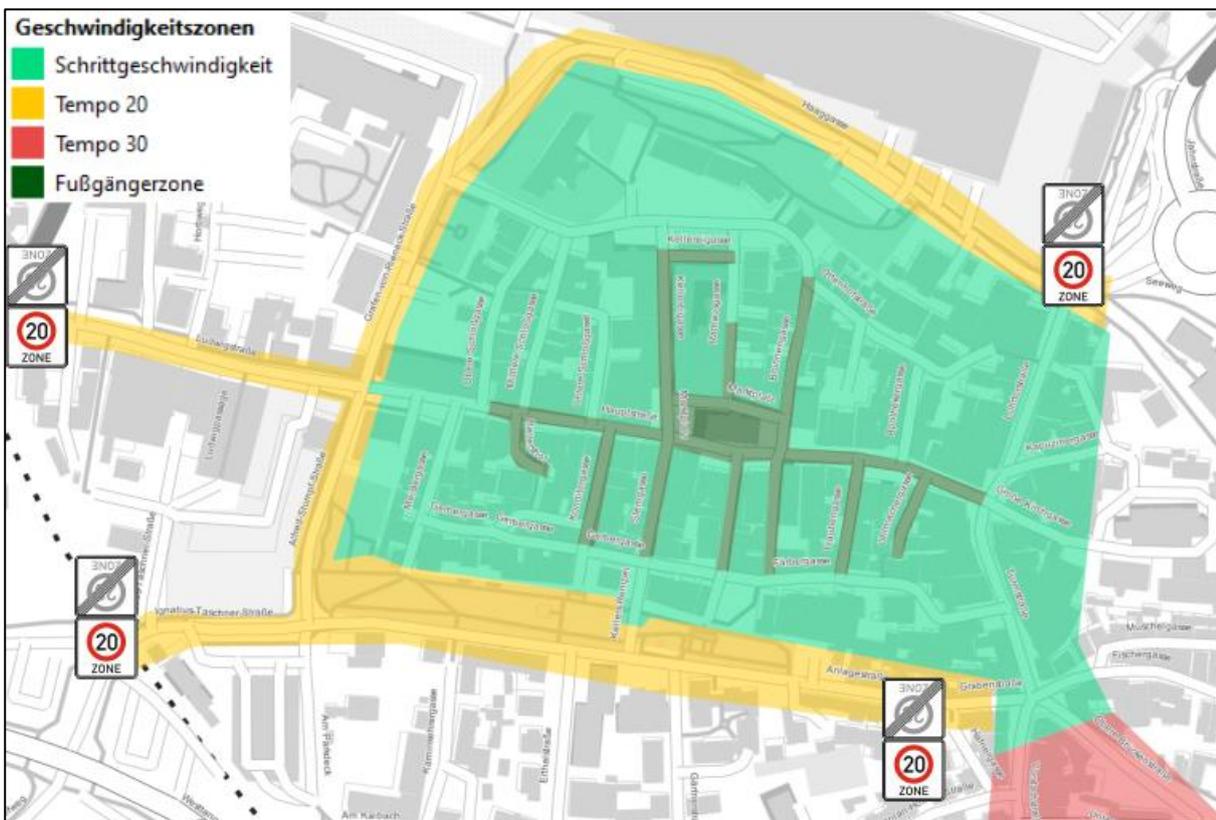


Abbildung 61: Geschwindigkeitskonzept Altstadt – K 6B

K 6B - Geschwindigkeitskonzept Altstadt

Kurzbeschreibung

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 „Fuchseneck“ 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 nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer erhöht. Die Aufenthaltsqualität wird gesteigert. Die Verkehrsregelungen werden vereinfacht und somit verständlicher.

Wechselwirkungen

Weitere Akteure

Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen

1 2 3 4 5

Zeithorizont



Kostenrahmen



Priorität



Kurzfristig ist eine weitere Variante (K 6C) vom Stadtrat mit aufgenommen worden, für welche auch mehrheitlich in der Stadtratssitzung am 16.3.2021 gestimmt wurde.



Abbildung 62: Geschwindigkeitskonzept Altstadt – K 6C

Die Variante K 6C sieht es vor, die bestehenden Tempo 30 Geschwindigkeitsregelungen beizubehalten und die Straßenabschnitten beginnend bei der Oberen Brückenstraße, über die

Grabengasse bis nach der Einfahrt Kellersrempel/Sterngasse als verkehrsberuhigten Bereich anzuordnen.

K 6C - Geschwindigkeitskonzept Altstadt

Kurzbeschreibung

Der gesamte Bereich von der Oberen Brückenstr. über die Grabengasse bis nach der Einfahrt Kellersrempel/Sterngasse 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.

Wechselwirkungen

Weitere Akteure

Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen

1 2 3 4 5

Zeithorizont



Kostenrahmen



Priorität



Umfeld ehemaliges Brauerei-Areal

Südlich des ehemaligen Brauerei-Areals befindet sich die Ignatius-Taschner-Straße. Von Westen aus quert sie eine Bahnschranke und führt südlich des neuen Vollsortimenters an dessen Tiefgaragenein- und -ausfahrt, am Lohrer Parkdeck und an einem zentral wichtigen ÖPNV-Haltepunkt vorbei. Dort treffen Pkw, Busse, Radfahrer und viele Fußgänger aufeinander. Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 20 führt dort zu einer besseren und sichereren Situation für Fußgänger und Radfahrer. In der Alfred-Stumpf-Straße ist zudem ein schmaler Gehweg. Weiter nördlich befindet sich die Ludwigstraße. Dort sind viele Einzelhandelseinrichtungen vorhanden mit hohem Fußgängerverkehrsaufkommen. Sowohl ein- und ausparkenden Pkw als auch Fußgänger und Radfahrer profitieren hier von einer Geschwindigkeitsreduzierung.

K 7A/K 7B - Alte Mainbrücke

Zur Verbesserung des Angebotes für Radfahrer und zur Attraktivitätssteigerung des Tangentenrings wird empfohlen, kurzfristig die erlaubte Geschwindigkeit auf Tempo 30 zu reduzieren und ein Angebot für Radfahrer zu schaffen (Schutzstreifen). Mittel- bis langfristig kann im Zuge der Sanierung der Straßenquerschnitt neugestaltet werden. Dieser liegt aktuell bei 7,5 m Breite. Für den Begegnungsverkehr von zwei Pkw sind 6 m ausreichend.



Abbildung 63: Tempo 30 auf der Alten Mainbrücke

K 7A - Geschwindigkeitskonzept „Alte Mainbrücke“

Kurzbeschreibung

Die Alte Mainbrücke wird rege vom Kfz-Verkehr 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 können durch die Geschwindigkeitsreduzierung das Radverkehrsangebot gestärkt und die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöht 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 und den freiwerdenden Platz den Radfahrern und Fußgängern zuzuschreiben.

Wechselwirkungen

R 17, K 7B

Weitere Akteure

Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen

1 2 3 4 5

Zeithorizont



Kostenrahmen



Priorität



K 7B - Einmündungsbereich Sendelbacher Str./Würzburger Str./Alte Mainbrücke

Auf der Ostseite der Alten Mainbrücke befindet sich die vorfahrtgeregelte Einmündung in die Würzburger Straße/Sendelbacher Straße. Die Alte Mainbrücke ist untergeordnet angebunden und muss den Verkehrsteilnehmern auf der Würzburger Straße/Sendelbacher Straße Vorfahrt gewähren. Das führt dazu, dass Linkseinbiegen auf die Alte Mainbrücke oder Linksabbiegen von der Alten Mainbrücke mit Wartezeiten verbunden ist. Diese Situation wird in Lohr unterschiedlich bewertet. Problematisch ist an dieser Einmündung jedoch die Querungssituation für Fußgänger und Radfahrer. Die Maßnahme K 7B sieht vor, im Zuge der bevorstehenden Sanierung der Sendelbacher Straße die Einmündungssituation für Fußgänger und Radfahrer zu verbessern, ohne die Route über die Alte Mainbrücke gegenüber der Route über die Neue Mainbrücke attraktiver zu machen. In den weiteren Vorplanungen für die Einmündungssituation ist auch ein Minikreisverkehr mit überfahrbarer Kreisinsel zu untersuchen (siehe Skizze in der Abbildung 64).

K 7B – Alternative für den Umbau

Kurzbeschreibung

Der Einmündungsbereich sollte mit folgenden Zielsetzungen neugestaltet 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 die 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 sowie optische Aufwertung/geschwindigkeitsdämpfende Gestaltung des Einmündungsbereichs.

Es wird empfohlen, im Zuge der Sanierung Sendelbacher Straße gemeinsam mit dem Landkreis Main-Spessart die Umgestaltung des Einmündungsbereichs zu planen. Im Zuge des Vorentwurfs sind verschiedene Alternativplanungen auszuarbeiten und hinsichtlich der Erreichung der Zielsetzungen zu bewerten.

Wechselwirkungen

K 7A, R 17

Weitere Akteure

Landkreis Main-Spessart

Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen

1 2 3 4 5

Zeithorizont



Kostenrahmen

€€€

Priorität



Im Vorfeld wurde die Machbarkeit eines Minikreisverkehrs (Außendurchmesser 18 m) mit überfahrbarer Mittelinsel für den Schwerverkehr überprüft (Abbildung 64). Das Flurstück nordwestlich der Einmündung ist auch im Besitz der Stadt Lohr a.Main und kann auch für ein Verkehrsangebot mit überplant werden.

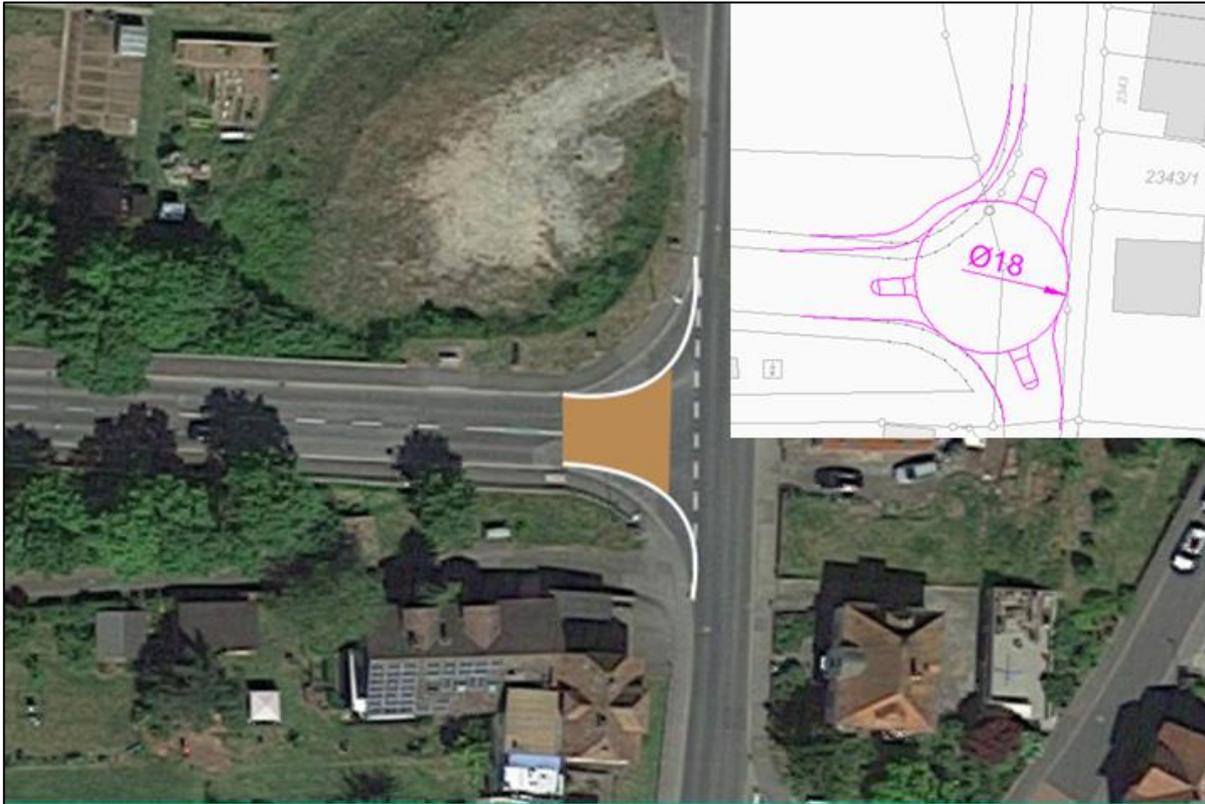


Abbildung 64: K 7B Skizze mit Ideen für den Einmündungsbereich und Minikreisel

K 8 - Sendelbacher Straße

Um den Radverkehr im Mischverkehr führen zu können, wird empfohlen, die erlaubte Geschwindigkeit auf dem in Abbildung 63 rot dargestellten Abschnitt auf 30 km/h zu begrenzen. Dadurch wird die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöht und die Fahrzeugemissionen werden reduziert. Zudem sind die vorhandenen Gehwege sehr schmal und der Fahrbahnbelag in einem schlechten Zustand.

Vorteile durch Tempo 30 zusammengefasst:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Ein- und ausparkende Senkrechtparker, die zum Ausparken rückwärts auf die Fahrbahn fahren
- Ortsteilzentrum stärken (viele querende Fußgänger im Zentrum)
- Radfahrer im Mischverkehr
- Minderung von Verkehrsemissionen

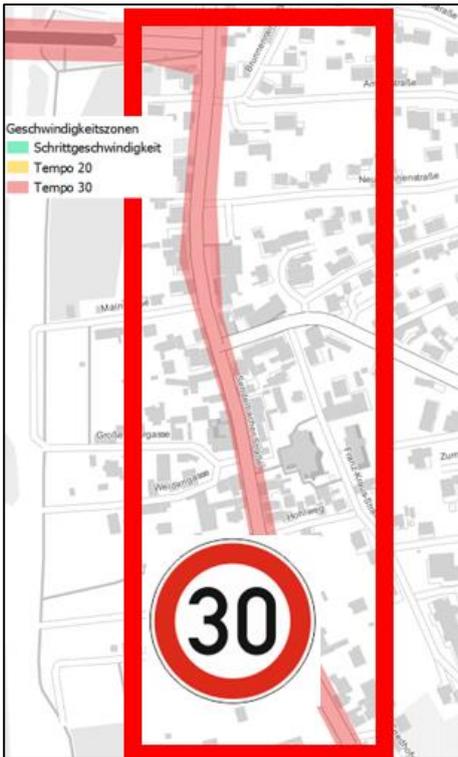


Abbildung 65: Tempo 30 auf der der Sendelbacher Str.

K 8 - Geschwindigkeitskonzept „Sendelbacher Straße“

Kurzbeschreibung

Für den in der Abbildung 65 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 ein sanierungsbedürftiger Fahrbahnbelag. Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer kann durch Tempo 30 signifikant erhöht werden. Zudem wird das Ortsteilzentrum in seiner Funktion gestärkt und Verkehrsemissionen werden gemindert.



Wechselwirkungen

R16, R28

Weitere Akteure

Landkreis Main-Spessart

Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen

1 2 3 4 5

Zeithorizont



Kostenrahmen

€€€

Priorität



K 9A/K 9B - Vorstadtstraße

Für die Vorstadtstraße zwischen der Unteren Brückenstraße und der Einmündung zur Rodenbacher Straße wird empfohlen, die Geschwindigkeit auf 30 km/h zu reduzieren. Entlang dieses Straßenabschnitts befinden sich ein Altenheim, eine Engstelle, schmale Gehwege und gewerbliche Nutzungen bzw. Einzelhandel. Zudem wird dadurch der Fahrwiderstand von Sendelbach über die Alte Mainbrücke in südliche Richtung der Osttangente erhöht und die Fahrroute über die Neue Mainbrücke und Osttangente wird attraktiver.

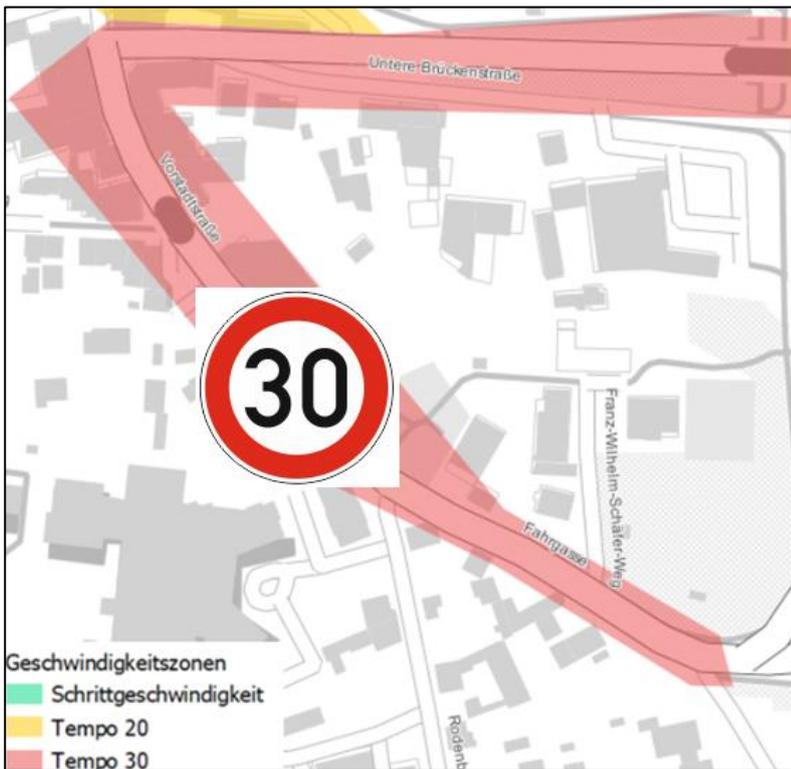


Abbildung 66: Tempo 30 in der Vorstadtstraße (Abschnitt)

K 9A - Geschwindigkeitskonzept „Vorstadtstraße“

Kurzbeschreibung

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)

Wechselwirkungen

K 9B

Weitere Akteure

Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen

1 2 3 4 5

Zeithorizont



Kostenrahmen



Priorität



Im Einmündungsbereich Vorstadtstraße/Untere Brückenstraße (erstes Bild in der Maßnahmenbeschreibung K 9B) gilt Rechts-vor-links. Dabei ist die Einfahrt in nördliche Richtung für den Kfz-Verkehr verboten und für den Radverkehr freigegeben. Das führt regelmäßig zu problematischen Verkehrssituationen. Die Rechts-vor-links-Regelung kann mittels „Haifischzähnen“ auf der Fahrbahn verdeutlicht werden. Zudem kann in nördliche Richtung ein kurzer Radschutzstreifen markiert werden, um dem Kfz-Verkehr zu verdeutlichen, dass dort Radverkehr in die Gegenrichtung fährt. Durch Markierung oder bauliche Lösung können auch die Abbiegeradien etwas verkleinert werden. Das reduziert die Fahrgeschwindigkeiten; der zusätzlich entstehende Platz kann für Verbesserungen für Fußgänger verwendet werden.

K 9B - Sichere Verkehrsführung im Bereich „Obere Brückenstraße/Vorstadtstraße/Untere Brückenstraße“

Kurzbeschreibung

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

Wechselwirkungen
K 9A

Weitere Akteure	Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen 1 2 3 4 5
------------------------	---------------------------------------------------------

Zeithorizont 🕒 ⌚ ⌛	Kostenrahmen €€€	Priorität ★★★ 🔒
------------------------------	----------------------------	---------------------------

K 10A/K 10B - Jahnstraße

Die Jahnstraße wird täglich von ca. 6.000 Kfz genutzt. Dabei ist eine leistungsfähige alternative Route (Bahnhofstraße – Ohrwatschl – B 26) vorhanden, die auch keinen zeitlichen Mehraufwand mit sich bringt. Die Besonderheit der Jahnstraße ist, dass über sie die Stadthalle, das Freibad, zum Teil Sportplätze, ein Campingplatz und das Schulzentrum erschlossen sind. Ein großer Wunsch vieler im Stadtrat ist seit vielen Jahren die Entlastung der Jahnstraße vom Kfz-Durchgangsverkehr. Mehr Platz für Fußgänger und Radfahrer scheint vielen erstrebenswert.

Mittelfristig muss die Jahnstraße saniert werden. Da der Zeitpunkt noch nicht feststeht, wäre es denkbar, die Geschwindigkeit in der Jahnstraße kurzfristig auf Tempo 30 ganztägig und ganzjährig zu reduzieren (Maßnahme K 10A). Bei Tempo 30 und einem Verkehrsaufkommen von ca. 6.000 Kfz/24 h ist eine Führung des Radfahrers im Mischverkehr gut möglich. Zusätzlich kann ein Schutzstreifen für Radfahrer markiert werden. Bei einem Schutzstreifen ist ausreichender Abstand zum Ruhenden Verkehr wichtig („Dooring Zone“ mind. 0,75 m, besser 1 m).

K 10A Jahnstraße – Kurzfristig

Kurzbeschreibung

Die Jahnstraße wird als Verbindung zwischen Sackenbach und Lohr (und den weiter südlich und östlich liegenden Gemeinden) genutzt, um nicht über das Ohrwatschl fahren zu müssen. Es ist kein Angebot für Radfahrer vorhanden. 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)

Wechselwirkungen

R 7-R 10

Weitere Akteure

Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen

1 2 3 4 5

Zeithorizont



Kostenrahmen



Priorität



Jahnstraße – Mittelfristig

Mittelfristig kann mit einem Verkehrsversuch („Reallabor“) überprüft werden, wie sich die Durchfahrtssperre (siehe Konzeptskizze in Abbildung 68) auswirkt. Dabei kann die Durchfahrt für Busse (sowie Radfahrer und landwirtschaftlichen Verkehr) ermöglicht werden. Die Ergebnisse des Reallabors sollen in die Umgestaltung der Jahnstraße einfließen. Dort beträgt die Fahrbahnbreite für den Kfz-Verkehr je nach Straßenabschnitt zwischen 9 und 12,65 m. Zur Gewährleistung von Begegnungsverkehr zwischen zwei Lkw oder Bussen werden 6,5 m benötigt. Tritt dieser Fall durch eine mögliche Durchfahrtssperre nicht mehr ein, kann der Straßenquerschnitt für den Kfz-Verkehr sogar auf 6 m reduziert werden. Der freiwerdende Raum kann für Fußgänger, Radfahrer oder (falls gewünscht) teilweise für den ruhenden Verkehr genutzt werden. Es ist gut vorstellbar, dass beim Errichten der Durchfahrtssperre stadtauswärts eine sogenannte „Umweltspur“ eingerichtet wird, auf

der nur Busse und Fahrräder (und landwirtsch. Verkehr) fahren dürfen (zwischen der Durchfahrtssperre und dem Parkplatz des Gymnasiums).

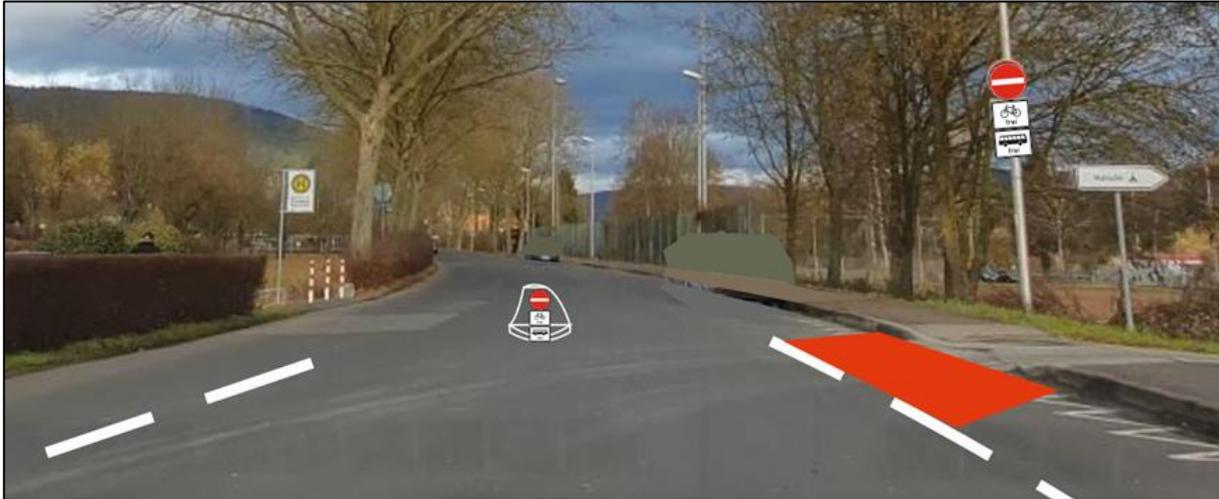


Abbildung 67: Konzeptskizze K 10B

K 10B Jahnstraße - Mittelfristig				
Kurzbeschreibung				
Für eine deutliche Reduzierung der Verkehrsmengen kann die Durchfahrt in Richtung Sackenbach unterbunden werden (<u>Busse, Radfahrer und landwirtschaftlicher Verkehr frei</u>). 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 bei reduzierten Geschwindigkeiten) • Nutzung der freiwerdenden Fläche für Angebote für Fußgänger, Radfahrer und (falls gewünscht) den ruhenden Verkehr 				
Wechselwirkungen				
R 7-R 10				
Weitere Akteure			Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen	
			1	2 3 4 5
Zeithorizont		Kostenrahmen		Priorität
🕒🕒🕒		€€€		★★★🔒

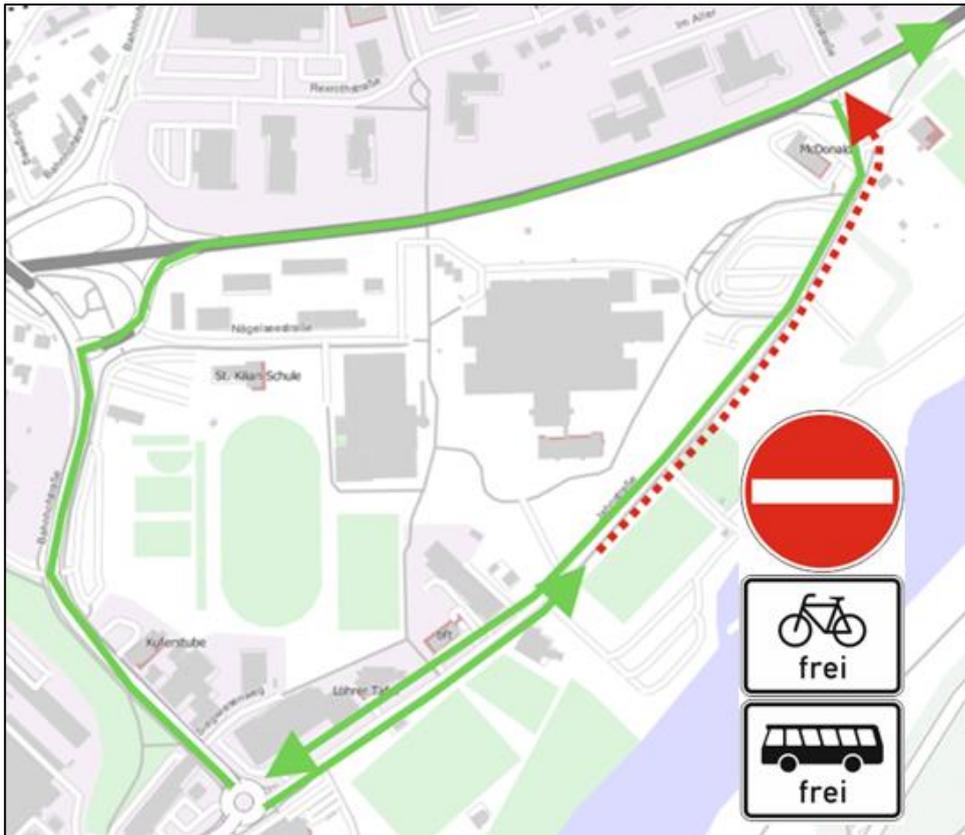


Abbildung 68: Konzeptidee K 10B: Langfristig Durchfahrtssperre stadtauswärts in der Jahnstraße (grün erlaubte, rot nicht mehr erlaubte Fahrbeziehung)

K 11 - Vorstadtstraße Engstelle

An der Engstelle in der Vorstadtstraße stehen lediglich ca. 4,65 m Fahrbahnbreite zur Verfügung. Damit die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer erhöht werden kann und zugleich ein geschwindigkeitsdämpfender Effekt entsteht, kann die Engstelle baulich verschmälert (auf 3,5 m) werden. Zudem kann dem stadteinwärts fahrenden Kfz-Verkehr Vorfahrt gewährt werden (siehe Abbildung 69). Der dadurch gewonnene Platz kann zur Verbreiterung des Gehwegs genutzt werden.



Abbildung 69: Engstelle in der Vorstadtstraße

K 11 - Vorstadtstraße - Engstelle

Kurzbeschreibung

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.

Wechselwirkungen

K 9

Weitere Akteure

Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen

1 2 3 4 5

Zeithorizont



Kostenrahmen



Priorität



K 12 - Verkehrsberuhigung Rodenbacher Straße

In der Rodenbacher Straße gibt es trotz geschwindigkeitsdämpfender Maßnahmen (siehe Abbildung 70) und Tempo 30 weiterhin Beschwerden über zu schnell fahrende Kfz. Das bestehende Konzept kann ausgeweitet/optimiert und ggf. um Markierungen für den ruhenden Verkehr ergänzt werden. Dann könnte, wie in Abbildung 70 dargestellt, der Verkehr baulich weiter verschwenkt werden. Danach könnte eine Markierung für Längsparker und direkt dahinter nochmals eine bauliche Verschwenkung angebracht werden. Durch diese Maßnahme wären auch bei leerstehenden Parkständen in der Rodenbacher Straße eine Verschwenkung und damit eine Geschwindigkeitsreduzierung möglich. Wichtig ist, dass die Verschwenkung so breit ist, dass daneben kein Begegnungsverkehr stattfinden kann.



Abbildung 70: Alternierende Geschwindigkeitsdämpfung in der Rodenbacher Straße

K 12 - Rodenbacher Straße – Verkehrsberuhigung

Kurzbeschreibung

Ausweitung der baulichen Verschwenkungen in Längsrichtung (ca. 5 m) mit möglicher Markierung von Parkständen zwischen den baulichen Verschwenkungen. Ein mögliches Vorgehen wäre:

- 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



Bildquelle: <https://www.stvo2go.de/wp-content/uploads/versatz-einengung.jpg>

Wechselwirkungen

Weitere Akteure

Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen

1 2 3 4 5

Zeithorizont



Kostenrahmen



Priorität



K 13 - Ortsdurchfahrt Steinbach

Die Ortsdurchfahrt Steinbach wird erst nach Fertigstellung des BA 3 der B 26n (dritte Mainbrücke und MSP-Spange) entlastet werden. Zuvor wird das Verkehrsaufkommen zunehmen.

Mit der Geschwindigkeitsreduzierung sollen die Sicherheit der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer erhöht und zugleich die Emissionen (vor allem vom Schwerverkehr) vermindert

werden. Die Querung der Fahrbahn für Fußgänger wird erleichtert und eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr sicherer.

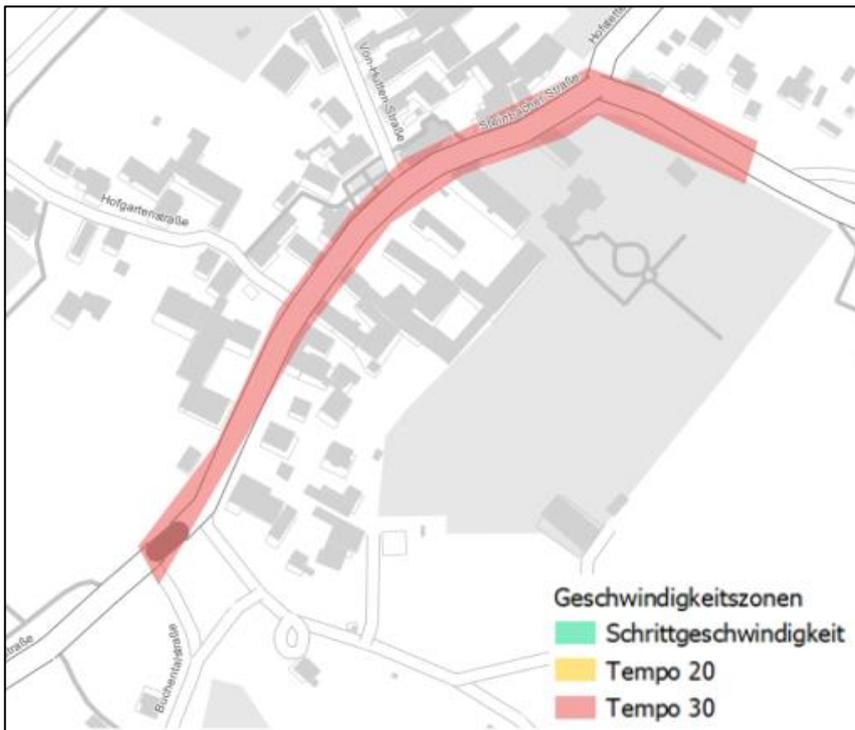


Abbildung 71: Tempo 30 Ortsdurchfahrt Steinbach

K 13 – Steinbach Tempo 30

Kurzbeschreibung

In Steinbach wird der Verkehr erst nach Beendigung des dritten Bauschabschnitts der B 26n spürbar abnehmen, davor weiterhin zunehmen. Um den starken Durchgangsverkehr ortsverträglicher zu gestalten, sollte eine streckenbezogene Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h angeordnet werden.

Zielsetzungen:

- Reduzierung der Verkehrsemissionen (vor allem von Lkw) zum Schutz der Wohnbevölkerung
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer
- Erleichtertes Queren für Fußgänger

Wechselwirkungen

Weitere Akteure

Staatliches Bauamt WÜ, LRA Main-Spessart

Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen

1 2 3 4 5

Zeithorizont



Kostenrahmen



Priorität



K 14 - Übergang Alte Mainbrücke in Obere Brückenstraße

Um eine Geschwindigkeitsreduzierung bei der Einfahrt in die Obere Brückenstraße zu erreichen, wird empfohlen, bei der Sanierung der Alten Mainbrücke den Straßenquerschnitt der Einfahrt an der

Oberen Brückenstraße zu reduzieren, um die fast gradlinige Einfahrtsmöglichkeit zu verhindern (siehe Konzeptskizze in der Abbildung 72).

K 14 – Übergang „Alte Mainbrücke“ in „Obere Brückenstraße“

Kurzbeschreibung

Aktuell fährt man von der Alten Mainbrücke direkt in einen verkehrsberuhigten Bereich in der Oberen 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) aufgenommen werden. Damit eine Geschwindigkeitsdrosselung stattfindet, wird vorgeschlagen, den Straßenquerschnitt an der Einmündung zu reduzieren.

Wechselwirkungen

K 6, K 7

Weitere Akteure

Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen

1 2 3 4 5

Zeithorizont



Kostenrahmen



Priorität



Abbildung 72: Konzeptskizze K 14: Reduzierung des Straßenquerschnitts

K 15A/K 15B - Wombach Tempo 30

Im Stadtteil Wombach ist die Geschwindigkeit auf fast allen Straßen auf Tempo 30 reduziert. Nach Diskussionen im Stadtrat bezüglich der Verkehrssituation am Knotenpunkt Wombacher Straße/Bergwiesenstraße/Westtangente wird vorgeschlagen, kurzfristig den Straßenabschnitt auf der Westtangente bis zur Straße Am Landgraben auf Tempo 30 zu reduzieren (analog zu den übrigen angrenzenden Straßen).

K 15A – Tempo 30 Wombach

Kurzbeschreibung

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.



Wechselwirkungen

K 15B, R 13

Weitere Akteure

Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen

1 2 3 4 5

Zeithorizont



Kostenrahmen

€€€

Priorität



Eine Ergänzung zur Maßnahme K 15A ist die Maßnahme K 15B. Diese sieht vor, im gesamten Ortsteil Wombach eine Tempo-30-Zone mit Rechts-vor-links-Regelung einzurichten.

Weitere Vorschläge für den Knotenpunkt Wombacher Straße/Bergwiesenstraße/Westtangente werden mit der Maßnahme R 13 aufgezeigt, die im Maßnahmenkapitel für den Radverkehr ausführlicher betrachtet wird.

K 15B – Tempo-30-Zone in Wombach

Kurzbeschreibung

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 Ortseingängen abzubremesen, z. B. bereits auf Westtangente zwischen Einmündung Am Landgraben/Wombacher Straße oder im Herrenackerweg (siehe Bildausschnitt unten – Beispielskizze).



Die Bergwiesenstraße ist baulich der neuen Geschwindigkeit anzupassen, z. B. nach Vorbild Rodenbacher Straße (siehe K12).

Wechselwirkungen

K 15A, R 13

Weitere Akteure

Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen

1 2 3 4 5

Zeithorizont



Kostenrahmen



Priorität



11.2 Kfz-Verkehr – ruhend

Im Verlauf der Bearbeitung des Verkehrsentwicklungsplans wurden bereits Maßnahmen im ruhenden Verkehr ergriffen. Beispielsweise bei der zeitlichen und monetären Bewirtschaftung des Parkraums.

Prinzipiell gilt in Lohr a.Main, dass die zentralen Stellplätze in der Innenstadt hauptsächlich auf eine Stunde Parkdauer beschränkt sind und nach 15 Minuten („Brötchentaste“) kostenpflichtig werden. So haben Besucher der Altstadt beim Einkaufen Kurzzeitparkplätze zur Verfügung. Etwas weiter entfernt von der Altstadt erhöht sich die maximale Parkdauer auf 2 Stunden oder ist teilweise unbegrenzt. Die attraktiven Stellplätze mit unterschiedlichen Nutzergruppen werden monetär bewirtschaftet.

Die Stellplätze im Randbereich sind zum Teil kostenlos und nicht zeitlich begrenzt (Nikolaus-Fey-Weg, Parkplatz-Süd). Alle innerstädtischen sowie die bewirtschafteten Stellplätze befinden sich im fußläufigen Einzugsgebiet (weniger als 10 Minuten Gehzeit) des Brauerei-Areals. Damit stehen im Zentrum von Lohr a.Main ca. 2.000 attraktive Pkw-Stellplätze zur Verfügung.

Eine Aufstockung des Parkdecks südlich des Brauerei-Areals ist in der Diskussion, da dort in den nächsten Jahren städtebauliche Entwicklungen anstehen. Grundsätzlich wird empfohlen, den zukünftigen Stellplatzbedarf in den nächsten Jahren genauer zu ermitteln. Dieser hängt u. a. vom betrieblichen Mobilitätskonzept der Firma Bosch-Rexroth oder der Verlagerung des Kreiskrankenhauses und der zukünftigen Entwicklung des Areals ab. Anschließend kann der Parkraum nochmals neu geordnet (falls überhaupt notwendig) und ggf. die Bewirtschaftungsstruktur (zeitlich und preislich) angepasst werden. Ein akuter Handlungsbedarf für den ruhenden Verkehr konnte im Rahmen des VEP nicht festgestellt werden.

Technische Innovationen zur sensorischen Erfassung der freien Parkkapazitäten sind aktuell in der Entwicklung. Es wird in Zukunft Programme geben, die eine digitalisierte Übersicht über Auslastung oder Echtzeitbelegung von Parkraum erschwinglich machen und vereinfachen (mit Apps und auf Webseiten). Zu diesem Zeitpunkt kann über eine Digitalisierung der Parkrauminformationen erneut nachgedacht werden.

Teil des Verkehrsentwicklungsplans 2035 ist ein Teilbericht zum Parkdeck gegenüber dem Brauerei Areal vom Mai 2019, welcher der Stadt Lohr a.Main zur Verfügung gestellt wurde und zum damaligen Zeitpunkt vorgezogen werden musste.

11.3 Radverkehr

Die Planung des Radwegenetzes geht wie folgt vonstatten: Zunächst werden die vorhandenen Radwege im Ort sowie die übergeordneten Radwege aufgenommen und in einer Karte dargestellt. Im nächsten Schritt werden alle wichtigen Orte identifiziert. Wichtige Orte sind z. B. Schulen, Einkaufsmöglichkeiten, Arbeitsplätze und Anbindungen an das überörtliche Radwegenetz. Daraufhin erfolgen die Verknüpfung der Orte und die Findung von geeigneten Trassen für die Radfahrenden. Unter Einbezug der Bevölkerung wird das Radwegenetz geplant und mit der Gemeinde abgestimmt. Da aber in dicht bebauten Siedlungen mit hohem Verkehrsaufkommen normalerweise kein Platz ist für ein zusätzliches Radverkehrsangebot, ist die Planung einigen Schwierigkeiten unterworfen.

11.3.1 Radfahrende haben verschiedene Ansprüche

Radfahrer müssen häufig im Kfz-Verkehr mitfahren und hier gilt es, die Zielgruppe nicht aus dem Auge zu verlieren. Für die, die jetzt schon mit dem Rad fahren, sind nur wenige Veränderungen erforderlich. Sollen mehr Verkehrsteilnehmer das Rad für sich als Fortbewegungsmittel entdecken, steht einiges an Arbeit bzw. Maßnahmen bevor, um ein sicheres und attraktives Radwegenetz für den Alltagsverkehr zu schaffen. Das vorliegende Konzept kann hierfür nur ein Anstoß sein, einen eingeschlagenen Weg fortzusetzen. Laut einer Typisierung der Radfahrenden in 4 Gruppen ist der mit 60 % am häufigsten vorkommenden Typ der „Interessierte, aber besorgte“ Radfahrer. Es handelt sich dabei um Personen, die grundsätzlich das Interesse haben, Rad zu fahren, aber häufig durch die fehlende oder mangelhafte Infrastruktur davon abgehalten werden. Sie bevorzugen sichere Radverkehrsanlagen. 60 % dieser Gruppe sind Frauen und Kinder sowie ältere Menschen.

11.3.2 Führungsformen, Trends und Entwicklung

Radfahrende können separat oder gemeinsam mit anderen Verkehrsteilnehmern geführt werden. Platz für separate Radwege gibt es bspw. zwischen Ortschaften. Hier können auch landwirtschaftlich genutzte Wege meistens problemlos freigegeben werden. An manchen Stellen müssen Radfahrende mit Zu-Fuß-Gehenden gemeinsam geführt werden. Dies sollte aber die Ausnahme sein. Vordergründig sollten Radfahrer im oder entlang des leistungsfähigen Straßenverkehrsnetzes geführt werden. Vornehmlich dort, wo das Tempolimit bei höchstens 30 km/h liegt und die Verkehrsbelastung durch Kfz-Fahrer gering ist. Dort können Radfahrende ohne separates Angebot geführt werden.

11.3.3 Gemeinsame Führung mit Fußverkehr

Die gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr auf den Nebenanlagen ist nur ausnahmsweise dort vertretbar, wo beide Verkehrsteilnehmer in geringer Anzahl vorkommen. Mit der gemeinsamen Führung wird den Ansprüchen des Radverkehrs und des Fußverkehrs kaum Rechnung getragen. Die gemeinsame Führung sollte daher nur dort stattfinden, wo Netzfunktion (Erschließungsnetz, außerhalb der Hauptwege) und Aufenthaltsfunktion beider Verkehre gering sind. Der Anteil von Rad- und Fußverkehr soll jedoch erklärtermaßen steigen. Zudem ist der Radverkehr durch elektrische Unterstützung zügiger unterwegs. So sollte das Ziel sein, bspw. in Innenstadtbereichen beide Verkehre voneinander zu trennen oder durch Entschleunigung des Kfz-Verkehrs das Fahren im Mischverkehr sicherer und angenehmer zu gestalten.

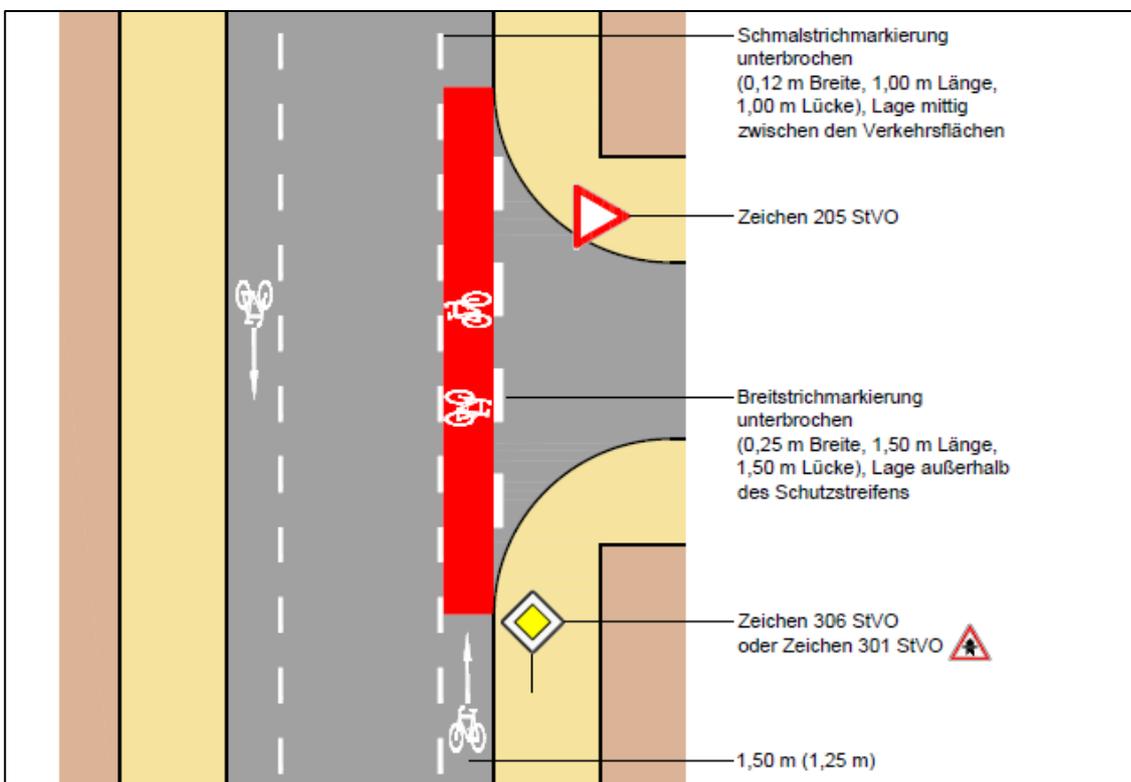


Abbildung 73: Standardlösung Schutzstreifen (Quelle: Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg, Stand Nov. 2017)

11.3.4 Führung im Mischverkehr auf der Fahrbahn

Auch andere Möglichkeiten, Radfahrende zu führen, sind teilweise als Mindestangebot an den Radverkehr zu bewerten. Einige Lösungsvorschläge, die aus den Empfehlungen der FGSV-Publikationen resultieren, stellen kein attraktives Angebot für Radfahrende dar. Eine Möglichkeit, Radfahrende im Kfz-Verkehr (mit bis zu 50 km/h Höchstgeschwindigkeit) zu führen, liegt in der Markierung von Schutzstreifen (s. Abbildung 73). Schutzstreifen dürfen im Bedarfsfall durch den Kfz-Verkehr befahren werden, es darf jedoch nicht auf ihnen gehalten oder geparkt werden. Kfz-Fahrer betrachten die gestrichelte Linie oft als Anhaltspunkt für den Mindestabstand zum Radfahrenden. Der Mindestabstand, der nach StVO jedoch 1,50 m beträgt, wird deswegen häufig nicht eingehalten. Die große Geschwindigkeitsdifferenz und knappe Überholmanöver bescheren Radfahrenden darüber hinaus ein eher unangenehmes Fahrgefühl.



Abbildung 74: Verkehrsinseln zur Verkehrsberuhigung mit Bypass für den Radverkehr

An Knotenpunkten gilt es, Radfahrende ins Sichtfeld der Kfz-Fahrenden zu rücken. Eine mögliche Lösung besteht darin, die Haltlinie für Kfz-Verkehr etwa 3 m weiter zurückzusetzen und Radfahrenden den freiwerdenden Raum anzubieten (s. Abbildung 75). An stark belasteten Knotenpunkten sollte die Führung auf separaten Anlagen erfolgen.

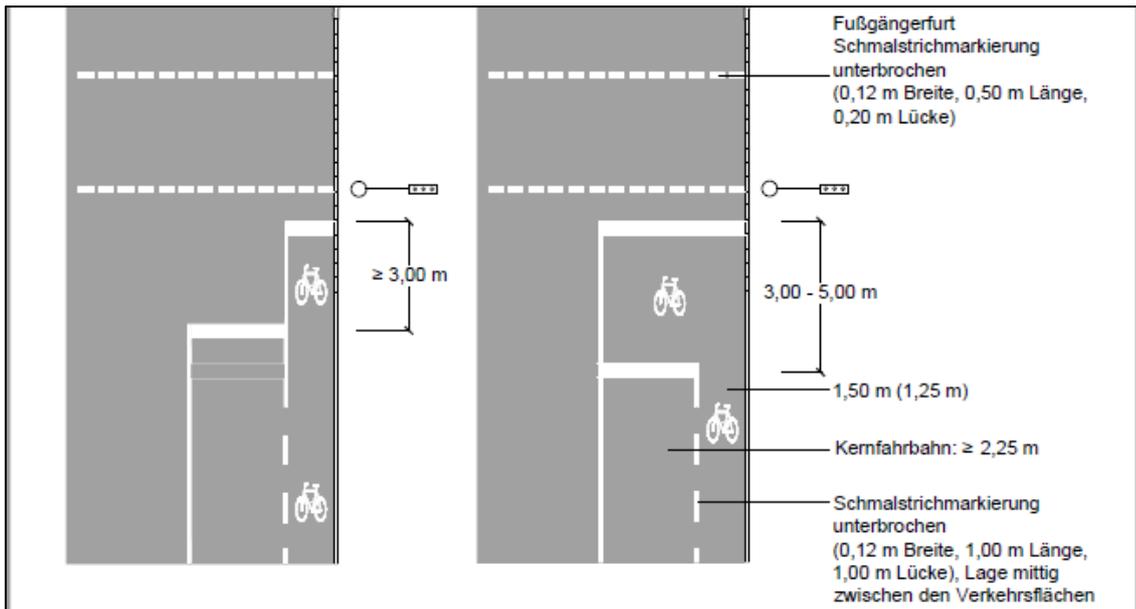
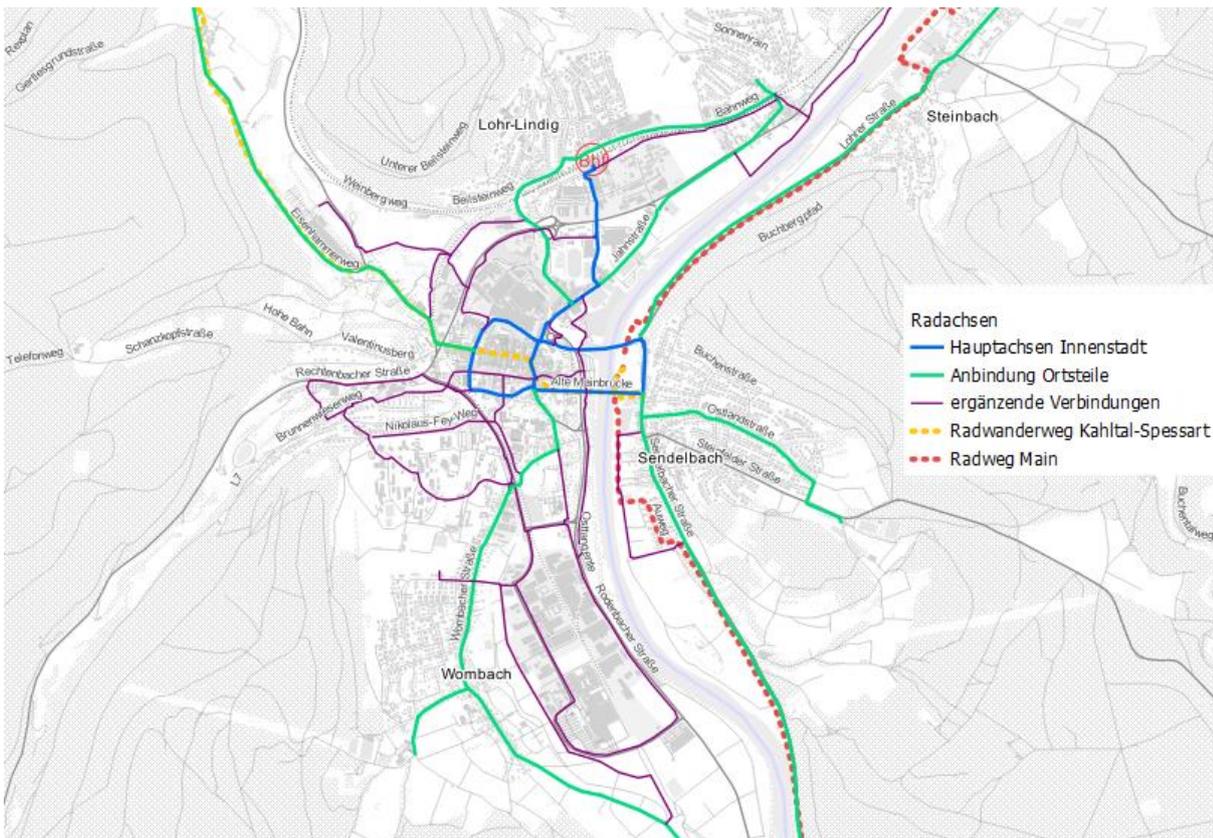


Abbildung 75: Vorgezogene Haltlinie und aufgeweiteter Radaufstellstreifen (Quelle: Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg, Stand Nov. 2017)

Querungen außerhalb der Knotenpunkte sollten vermieden werden. Oftmals sind die vorgeschlagenen Lösungen für eine sichere Querung (Mittelinsel) aus Platzgründen nicht umsetzbar. Bspw. sind zur sicheren Querung Verkehrsinseln zu bauen, auf denen Radfahrende nach Querung eines Fahrstreifens einen Sicherheitsraum finden, bevor sie den nächsten Fahrstreifen queren. Verkehrsinseln werden auch eingesetzt, um linksabbiegende Radfahrer an nicht signalisierten Knotenpunkten (ohne Ampelanlagen) zu schützen.

Wichtige Bausteine für die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr sind Maßnahmen, die sicherstellen, dass der Radverkehr von baulich getrennten Radwegen sicher in den Mischverkehr einfädeln kann. Diese Baumaßnahmen entfalten optimalerweise sowohl eine Wirkung auf die Aufmerksamkeit der Kfz-Führer als auch eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung auf den Kfz-Verkehr.

11.3.5 Zielnetz



Der Radverkehr soll im Sinne einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung durch eine sinnvolle und konsequente Entwicklung des Wegenetzes für den Radverkehr gefördert werden. Insbesondere sollte durch geeignete Radverkehrswege das Radverkehrspotential auf Stadt-Umland-Verbindungen erschlossen werden, das heißt im Entfernungsbereich über 10 km. In den unteren Entfernungsbereichen kann durch Verbesserung der Angebotsqualität für den Radverkehr der Radverkehrsanteil erhöht werden.

Verkehrswege für den Radverkehr verlaufen sowohl über Verkehrswege für den Kfz-Verkehr (auf der Fahrbahn bzw. auf einer Radverkehrsanlage entlang der Straße) als auch über das öffentliche oder private Wegenetz (z. B. selbstständige Radwege, Wirtschaftswege, Forstwege).

Die Ansprüche des Alltagsradverkehrs und des touristischen Radverkehrs in Bezug auf die Führung und Ausbildung von Radverkehrswegen sind grundsätzlich verschieden. Bei Verbindungen für den Alltagsradverkehr ist das wichtigste Kriterium für die Angebotsqualität die Minimierung des Zeitaufwandes. Für den zielorientierten Alltagsradverkehr sollen Verkehrswege deshalb möglichst direkt geführt werden.

Die Grundsätze für Verkehrswege des Alltagsradverkehrs sind wie folgt zusammengefasst:

- Sicherheit und Akzeptanz, eine sichere Radwegeführung bringt nichts, wenn sie voraussichtlich von Radfahrenden nicht genutzt wird
- Zusammenhang, ein lückenloses Netz
- Minimierung des Zeitaufwandes: direkte Wege

Anhang-Pläne
301-304

- Gute Verknüpfung von innerörtlichen und überörtlichen Radverkehrswegen
- Gute Verknüpfung des Radverkehrsnetzes mit dem öffentlichen Verkehr

Das Zielnetz für Lohr a.Main ist im Anhang-Plan 301 dargestellt. Es umfasst eine möglichst direkte Führung aller Gebiete und Teilorte zur Innenstadt. In den Anhang-Plänen 302-304 finden sich detailliertere Darstellungen für das gesamte Netz.

11.3.6 Maßnahmenkatalog

Der zum Zeitpunkt der Erstellung des Berichts bereits in vorläufiger Fassung ausgehändigte Maßnahmenkatalog beinhaltet alle Maßnahmen, die für ein durchgängiges Radwegenetz umgesetzt werden sollten. Für die effiziente Umsetzung soll die Priorisierung der Maßnahmen mögliche Anhaltspunkte liefern. Viele Maßnahmen werden sicher im Zuge von notwendigen Sanierungsmaßnahmen umgesetzt. Soll jedoch in nicht allzu ferner Zukunft der Anteil an Radfahrenden steigen, sind zusätzlich wichtige Maßnahmen im Rahmen der jährlichen Baumaßnahmen umzusetzen. Hierfür sollte unbedingt ein bestimmter Betrag im Jahreshaushalt der Gemeinde eingeplant sein. Nur ein attraktives Angebot wird die Zahl der Radfahrenden steigern. Oft wird dabei unterschätzt, dass jeder mit dem Rad erledigte Weg eine Fahrt mit einem anderen Verkehrsmittel ersetzen kann. Je mehr Einwohner der Gemeinde ihre Wege mit dem Rad tätigen, desto weniger Kfz-Verkehr wird in der Gemeinde produziert. Das führt zu Kosteneinsparungen beim Unterhalt von Straßen und hilft bei der Erreichung von Klimazielen.

Auf den folgenden Seiten sind die einzelnen Maßnahmen für den Radverkehr aufgelistet.

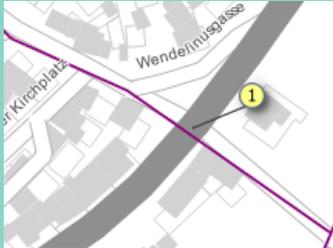
R 1 – Querungshilfe Sackenbacher Straße

Im Ortsteil Sackenbach soll am Knotenpunkt Pfingstgrundstraße/Sackenbacher Str. im Zuge der Sanierung der Sackenbacher Straße eine sichere Quermöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer aus der Pfingstgrundstraße in Richtung Main über die Sackenbacher Straße baulich hergestellt werden. Mit der Radverkehrsmaßnahme R 1 soll auch eine Verbesserung für Fußgänger erreicht werden.

R 1 – Querunghilfe Sackenbacher Straße

Kurzbeschreibung

Am Knotenpunkt Pfingstgrundstraße/Sackenbacher Straße soll im Zuge der Sanierung der Sackenbacher Straße die Querungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer berücksichtigt und verbessert werden.



Wechselwirkungen

Weitere Akteure

Staatliches Bauamt Würzburg

Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen

1 2 3 4 5

Zeithorizont



Kostenrahmen

€€€

Priorität



R 2 – Führung des Radverkehrs vor der Schafhofkreuzung

Abgesehen von der kurzfristigen Prüfung der Freigabe der Nebenanlage für den Radverkehr, hängt der langfristige Teil der Maßnahme R 2 stark von der Maßnahme K 2 des Kfz-Verkehrs ab.

R 2 - Führung des Radverkehrs vor der „Schafhofkreuzung“

Kurzbeschreibung

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 zu prüfen. Das gilt auch für die Nebenanlage in Richtung Oberes Tor entlang der B 26. Bei einer Sanierung des Kreuzungsbereichs sind insbesondere die Belange von Radfahrern so zu berücksichtigen, dass ein Überfahren des Kreuzungsbereichs ohne Nutzung der Nebenanlagen möglich ist.



Wechselwirkungen

K 2

Weitere Akteure

Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen

1 2 3 4 5

Zeithorizont



Kostenrahmen

€€€

Priorität



R 3 – Sinnbild auf Leuchtfeld der Lichtsignalanlage – Schafhofkreuzung

Dort, wo die Nebenanlagen für den Radverkehr freigegeben werden, sollen auch die Sinnbilder auf dem Leuchtfeld der Lichtsignalanlage ausgetauscht werden.

R 3 – Sinnbild auf Leuchtfeld der Lichtsignalanlage – „Schafhofkreuzung“

Kurzbeschreibung
Die gemeinsame Signalisierung von Fußgängern und Radfahrern sollte in Leuchtfeldern der Signalgeber durch kombinierte Sinnbilder für Fußgänger und Radfahrer gekennzeichnet werden.



Wechselwirkungen
K 2

Weitere Akteure	Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen
	1 2 3 4 5

Zeithorizont 🕒🕒🕒	Kostenrahmen €€€	Priorität ★ ★ ★ 🔒
----------------------------	----------------------------	-----------------------------

R 4 - Sinnbild auf Leuchtfeld der Lichtsignalanlage – Bedarfsampel am ZOB

Die Maßnahme R 4 sieht die Freigabe der Querungsmöglichkeit an der Bedarfsampel am ZOB für den Radverkehr vor.

R 4 - Sinnbild auf Leuchtfeld der Lichtsignalanlage – Bedarfsampel am ZOB

Kurzbeschreibung
Auf der südlichen Seite der Jahnstraße ist der Radverkehr auf dem Radweg in beide Richtungen unterwegs. Die Fußgängerampel auf Höhe des ZOB soll um ein Sinnbild für den kombinierten Rad- und Fußverkehr ergänzt werden.



Wechselwirkungen

Weitere Akteure Staatliches Bauamt Würzburg	Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen
	1 2 3 4 5

Zeithorizont 🕒🕒🕒	Kostenrahmen €€€	Priorität ★ ★ ★ 🔒
----------------------------	----------------------------	-----------------------------

R 5 – Mainkai

Abbildung 76 zeigt eine Musterlösung für eine Führungsform des Radverkehrs an einer signalisierten Furt an Fuß- und Radwegen. Im Unterschied zum Bestand ist die Radverkehrsführung über die Einmündung nicht weiter als 0,5 m vom Fahrbahnrand abgesetzt. Eine Einengung des Einmündungsbereichs (Verkleinerung des Abbiegeradius) führt zu einer weiteren Erhöhung der Sicherheit für den Radverkehr. Auch Fußgänger profitieren von der Maßnahme, da der zu überquerende Straßenraum schmaler wird. Durch eine Verkleinerung des Abbiegeradius' reduzieren sich die Kfz-Fahrgeschwindigkeiten; und durch das weitere Heranrücken der Querung wird die Sicht auf Fußgänger und Radfahrer verbessert.

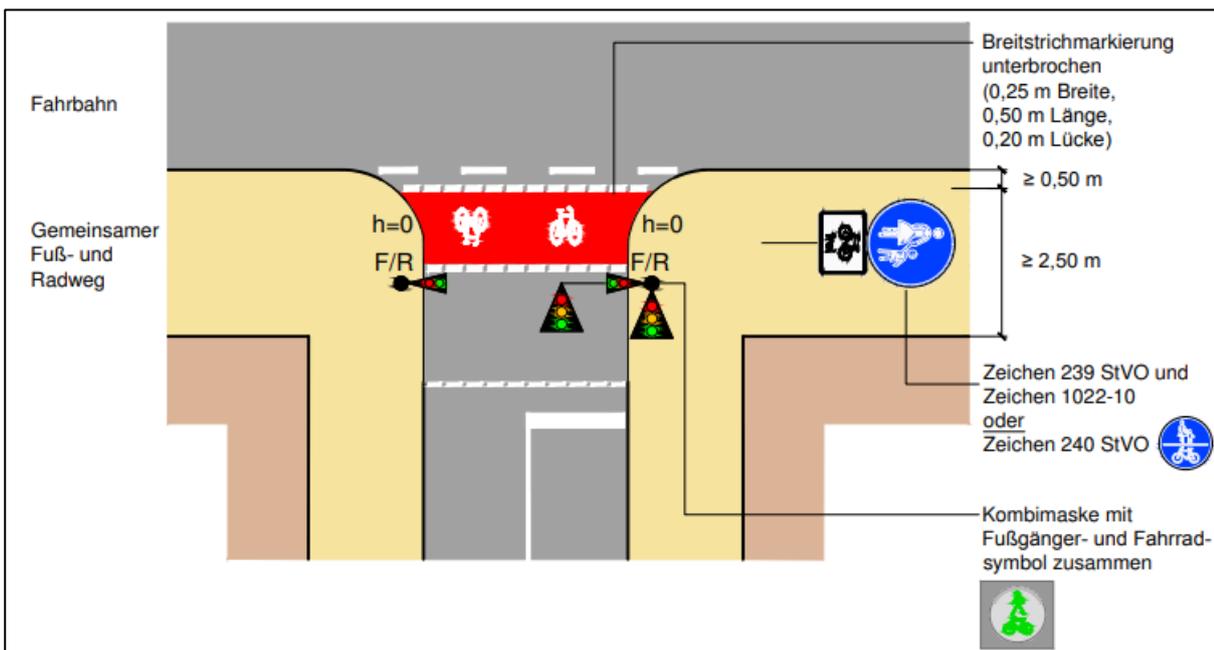


Abbildung 76: Bildquelle: Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg



Abbildung 77: Skizze (nicht maßstabsgetreu) der Maßnahme R 5

R 5 – Minkai

Kurzbeschreibung

Furt richtlinienkonform markieren, wie an den anderen Knotenpunktarmen der Kreuzung.



Wechselwirkungen

Weitere Akteure

Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen

1 2 3 4 5

Zeithorizont



Kostenrahmen

€€€

Priorität



R 6 – Sinnbild auf der Fahrbahn

Mit der Maßnahme R 6 soll auf kreuzenden Radverkehr aufmerksam gemacht werden.

R 6 – Sinnbild auf der Fahrbahn

Kurzbeschreibung

Aufbringen von Sinnbildern auf der Fahrbahn, die auf den kreuzenden Radverkehr aufmerksam machen.



Wechselwirkungen

K 6

Weitere Akteure

Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen

1 2 3 4 5

Zeithorizont



Kostenrahmen

€€€

Priorität



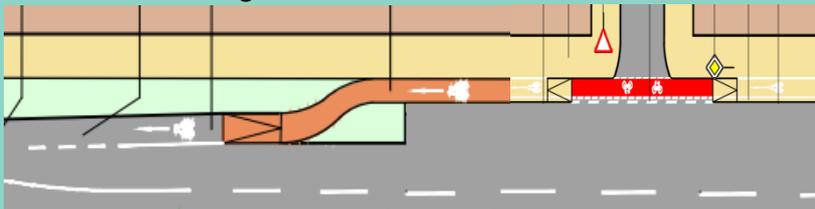
R 7 – Parkplatz Stadthalle Übergang Radweg auf Fahrbahn

Die Maßnahme R 7 schlägt vor, den an der Einmündung endenden Radweg sicher über die Parkplatzzufahrt zu führen und anschließend sicher auf die Fahrbahn einzuleiten.

R 7 – Parkplatz Stadthalle Übergang Radweg auf Fahrbahn

Kurzbeschreibung

Übergang vom Radweg in den Mischverkehr. Der Übergang ist nach der Einmündung Parkplatzzufahrt Stadthalle zu vollziehen. Die Vorfahrtsberechtigung an der Einmündung Parkplatz Stadthalle durch Furtmarkierung anzeigen. Übergang in Mischverkehr kenntlich machen durch bspw. Einengung des Straßenraums, durch Markierung von Sperrflächen oder durch eine Radfahrerfurt (siehe Prinzipskizze). Bildquelle Bild 1: Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg.



Wechselwirkungen

K 10A, K 10B

Weitere Akteure

Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen

1 2 3 4 5

Zeithorizont



Kostenrahmen



Priorität



R 8 – Schutzstreifen Jahnstraße

Entlang der Jahnstraße kann beidseitig ein Schutzstreifen mit 1,5 m Breite angebracht werden. Gemeinsam mit Tempo 30 und einer verbleibenden Kernfahrbahn von 5,5 m Breite stellt ein Schutzstreifen in der Jahnstraße ein gutes Angebot für den Radverkehr dar. Wichtig ist, dass der Schutzstreifen einen Abstand von mindestens 0,75 m (besser 1 m) vom ruhenden Verkehr hat. Dann fahren Radfahrende nicht in der gefahrenträchtigen sogenannten „Dooring-Zone“.

R 8 – Schutzstreifen Jahnstraße

Kurzbeschreibung

Beidseitiger Schutzstreifen von Einmündung des Radwegs aus Richtung Sackenbach bis zum Beginn des Radwegs an Stadthalle mit jeweils 1,5 m Breite. Für Kernfahrbahn bleiben ca. 5,50 m.

Bildquelle Bild 1: Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg



Wechselwirkungen

K 10A, K 10B

Weitere Akteure	Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen				
	1	2	3	4	5

Zeithorizont 🕒🕒🕒	Kostenrahmen €€€	Priorität ★★★🔒
----------------------------	----------------------------	--------------------------

R 9 – Übergang gemeinsamer Geh- und Radweg in die Jahnstraße

Der Übergang vom gemeinsamen Geh- und Radweg aus/in Richtung Sackenbach ist nicht einfach zu gestalten. Vorstellbar wäre (ähnlich wie in der Skizze der Maßnahme R 9), ein einseitiges Angebot für Radfahrer und Fußgänger auf der östlichen Seite der Jahnstraße weiterzuführen. Dieses würde dann erst südlich der Ein- und Ausfahrt vor dem McDonalds aufgelöst. Die Maßnahme ist komplex und muss zusammen mit der Umgestaltung der Jahnstraße vorgenommen werden. Idealerweise wird die Maßnahme mittel-/langfristig baulich umgesetzt.

R 9 – Übergang gemeinsamer Geh- und Radweg in die Jahnstraße

Kurzbeschreibung

Fortsetzung des gemeinsamen Geh- und Radwegs um südlich der „MC-Donalds Einmündung“ eine bessere Radwegeführung in die Jahnstraße zu ermöglichen. Alternativ ein Gehweg mit Freigabe für den Radverkehr. Ggf. kurzfristig mittels Markierungen. Idealerweise mittel-/langfristig baulich umgestalten.



Wechselwirkungen

K 10A, K 10B

Weitere Akteure

Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen

1 2 3 4 5

Zeithorizont



Kostenrahmen



Priorität



R 10 – Einmündung gemeinsamer Geh- und Radweg auf Höhe der bft-Tankstelle

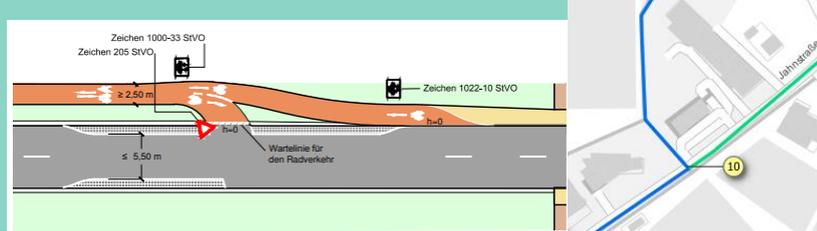
In der Jahnstraße führt südlich der bft-Tankstelle in nordwestliche Richtung ein gemeinsamer Geh- und Radweg. Dieser „versteckt“ sich hinter einem Baum/hinter der Tankstelle. Mit der Maßnahme R 10 soll die Ein- und Ausfahrtssituation sicherer gestaltet werden.

R 10 – Einmündung gemeinsamer Geh- und Radweg auf Höhe der bft-Tankstelle

Kurzbeschreibung

Dort ist eine Einmündung auf einer wichtigen Radverbindung (Schülerverkehr) versteckt. Durch Markierung sollte die Fahrbahn eingengt werden.

Prinzipienskizze (Bildquelle Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg):



Wechselwirkungen
K 10A, K 10B

Weitere Akteure Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen
1 2 3 4 5

Zeithorizont 🕒 ⏱ ⏴	Kostenrahmen €€€	Priorität ★★★🔒
------------------------------	----------------------------	--------------------------

R 11 - Sinnbild auf Leuchtfeld der Lichtsignalanlage – Bahnhofstraße

R 11 - Sinnbild auf Leuchtfeld der Lichtsignalanlage – Bahnhofstraße

Kurzbeschreibung

Die gemeinsame Signalisierung von Fußgängern und Radfahrern sollte in Leuchtfeldern der Signalgeber durch kombinierte Sinnbilder für Fußgänger und Radfahrer gekennzeichnet werden.



Wechselwirkungen

Weitere Akteure Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen
1 2 3 4 5

Zeithorizont 🕒 ⏱ ⏴	Kostenrahmen €€€	Priorität ★★★🔒
------------------------------	----------------------------	--------------------------

R 12 – Reduzierung der Geschwindigkeit an der Querungsstelle

Um eine Geschwindigkeitsreduzierung des Kfz-Verkehrs an der Querungshilfe zu erreichen, muss die Fahrbahn stadteinwärts weiter verschwenkt werden.

R 12 – Reduzierung der Geschwindigkeit an der Querungsstelle

Kurzbeschreibung

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.



Wechselwirkungen

Weitere Akteure Staatliches Bauamt Würzburg	Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen 1 2 3 4 5
-------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------

Zeithorizont 🕒🕒🕒	Kostenrahmen €€€	Priorität ★ ★ ★ 🔒
----------------------------	----------------------------	-----------------------------

R 13 – Knotenpunkt Wombacher Straße/Westtangente/Bergwiesenstraße

Bei den Maßnahmen K 15A/B wurde bereits der Knotenpunkt angesprochen. Die Einmündungsbereiche sind sehr breit und führen dazu, dass die Kfz mit hohen Geschwindigkeiten um die Kurve aus und in Richtung Westtangente fahren. Eine Erhöhung der Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer kann entweder mit einem Minikreisverkehr (2. Skizze unten mit Außendurchmesser R=21 m) oder mit einer baulichen Einengung der Einmündungsbereiche und einer Rechts-vor-links-Regelung (3. Skizze unten), erreicht werden.

R 13 – Knotenpunkt Wombacher Straße/Westtangente/Bergwiesenstraße

Kurzbeschreibung

Die Kreuzung mit abknickender Vorfahrt hat in Ost-West-Richtung stark überdimensionierte Knotenpunktarme. Der Verkehrsraum soll zugunsten des Rad- und Fußverkehrs neugestaltet 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.



Wechselwirkungen
K 15A, K 15B

Weitere Akteure **Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen**
1 2 3 4 5

Zeithorizont 🕒🕒🕒	Kostenrahmen €€€	Priorität ★★★🔒
----------------------------	----------------------------	--------------------------

R 14 – Anbindung Ortsteil Lindig

Der Ortsteil Lindig kann ausschließlich über die Ruppertshüttener Straße erreicht werden. Dabei müssen Radfahrende und Fußgänger einen sehr unübersichtlichen Kreuzungsbereich im Bereich der Bushaltestelle Ladestraße durchqueren. Im Bereich der Bushaltestelle queren zudem viele Fußgänger. Für den Querungsbereich wird vorgeschlagen, die Geschwindigkeit für den Kfz-Verkehr auf Tempo 30 zu verringern. Zudem soll geprüft werden, ob die Nebenanlage für den Radverkehr freigegeben werden kann. Ab der Bahnunterführung bis zur Einmündung in die Diebsbrunnenstraße soll geprüft werden, ob ein Radfahrstreifen (1,85 m Breite) errichtet werden kann. Dort, wo die Restfahrbahnbreite weniger als 6,5 m beträgt, muss der Radfahrstreifen in einen Schutzstreifen übergehen. In der Gegenrichtung soll geprüft werden, ob für Radfahrer die Nebenanlage freigegeben werden kann. Radfahrende, die sich sicher fühlen, können bergab gut gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr fahren.

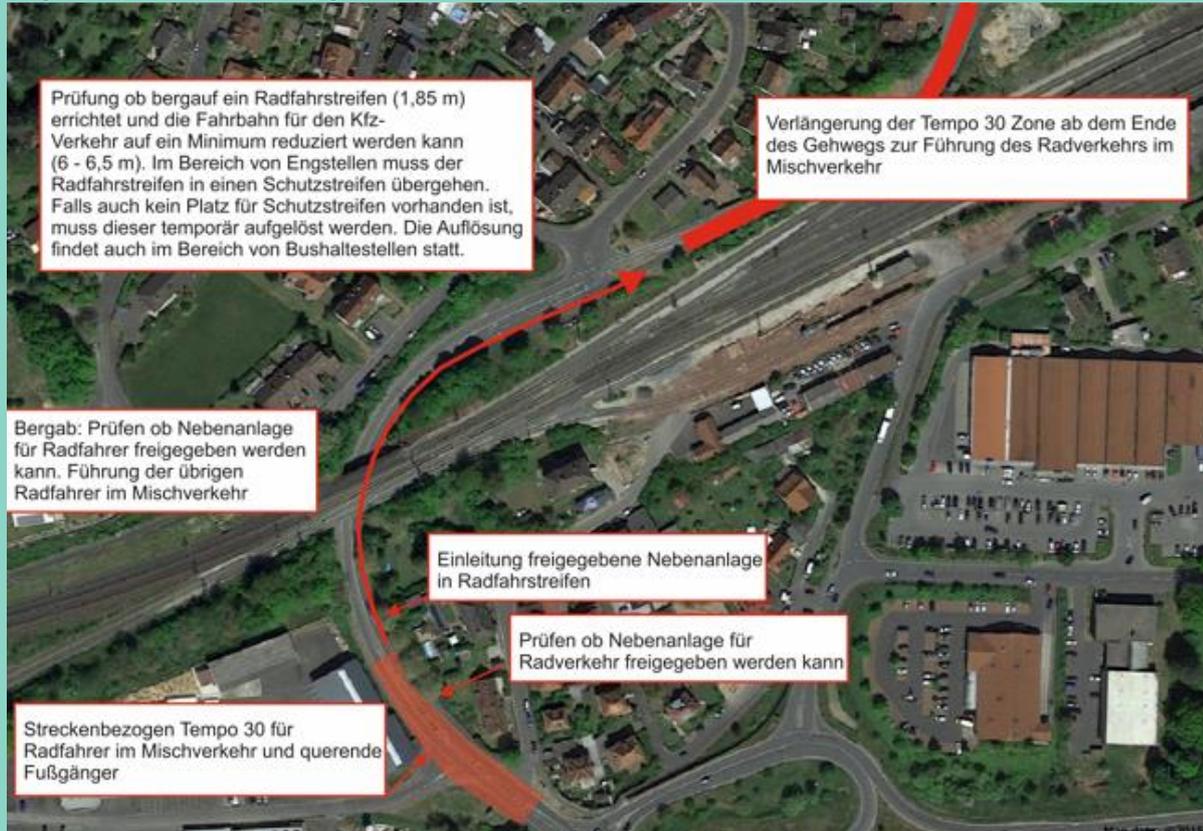
R 14 – Anbindung Ortsteil Lindig

Kurzbeschreibung

In der Ruppertshüttener 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 eine Einleitung des Radverkehrs auf die Fahrbahn bzw. Führung des Radverkehrs im Mischverkehr.

In Richtung Lindigsiedlung soll entlang der Ruppertshüttener Straße geprüft werden, ob bergauf ein Angebot (Radfahrstreifen) geschaffen werden kann.



Wechselwirkungen

Weitere Akteure

Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen

1 2 3 4 5

Zeithorizont



Kostenrahmen

€€€

Priorität



R 15 - Sinnbild auf Leuchtfeld der Lichtsignalanlage – Oberes Tor

R 15 - Sinnbild auf Leuchtfeld der Lichtsignalanlage – „Oberes Tor“

Kurzbeschreibung
 Die signalisierten Fußgängerfurten sind für den Radverkehr ebenfalls zu signalisieren. Die gemeinsame Signalisierung von Fußgängern und Radfahrern sollte in Leuchtfeldern der Signalgeber durch kombinierte Sinnbilder für Fußgänger und Radfahrer gekennzeichnet werden.



Wechselwirkungen
 K 1A, K 1B

Weitere Akteure Staatliches Bauamt Würzburg	Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen 1 2 3 4 5
-------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------

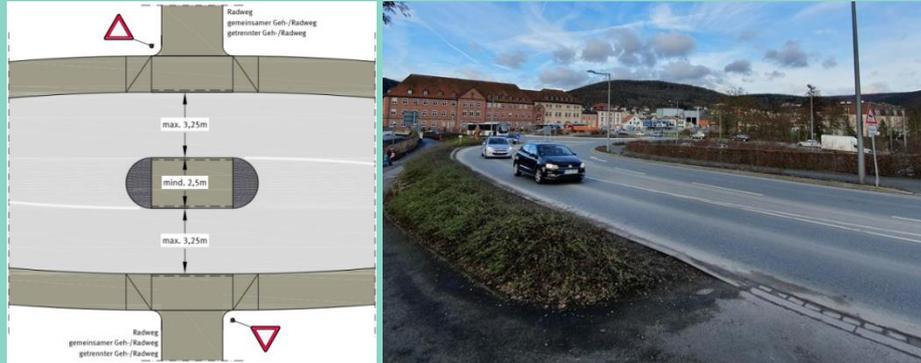
Zeithorizont 🕒🕒🕒	Kostenrahmen €€€	Priorität ★ ★ ★ 🔒
----------------------------	----------------------------	-----------------------------

R 16 – Querungshilfe Knotenarm Neue Mainbrücke

Mit einer baulichen Querungshilfe soll eine sicherere Querung für Radfahrer/Fußgänger gewährleistet werden. Die Maßnahme hängt u. a. vom Zeithorizont der Maßnahmen K 5A/B ab.

R 16 – Querungshilfe Knotenarm Neue Mainbrücke

Kurzbeschreibung
 Das Angebot für Radverkehr am Kreisverkehr ist 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.



Wechselwirkungen
 K 5A, K 5B

Weitere Akteure Staatliches Bauamt Würzburg	Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen 1 2 3 4 5
-------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------

Zeithorizont 🕒🕒🕒	Kostenrahmen €€€	Priorität ★ ★ ★ 🔒
----------------------------	----------------------------	-----------------------------

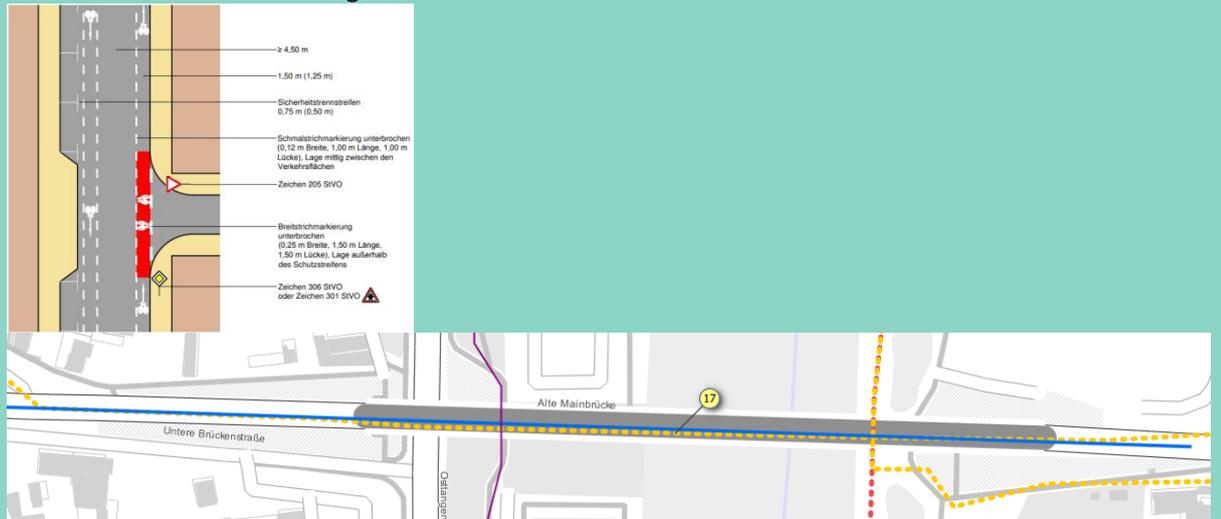
R17 – Schutzstreifen Alte Mainbrücke

Tempo 30 und Schutzstreifen auf der Alten Mainbrücke zur Erhöhung der Verkehrssicherheit der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer.

R 17 – Schutzstreifen Alte Mainbrücke

Kurzbeschreibung

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 nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer. Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn.



Wechselwirkungen

K7, K7B, K8

Weitere Akteure

Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen

1 2 3 4 5

<p>Zeithorizont</p>	<p>Kostenrahmen</p> <p>€€€</p>	<p>Priorität</p> <p>★★★🔒</p>
----------------------------	---------------------------------------	-------------------------------------

R 18 – Anforderungstaster für den Radverkehr

Um als Radfahrer aus der Neubrunnenstraße einfacher und sicherer in die Sendelbacher Straße einfahren zu können, könnte ein Anforderungstaster in der Neubrunnenstraße angebracht werden. Dieser aktiviert die Bedarfsampel für Fußgänger in der Sendelbacher Straße und es entsteht eine zeitliche Lücke zum Einfahren, denn der Kfz-Verkehr muss anhalten.

R 18 – Anforderungstaster für den Radverkehr

Kurzbeschreibung

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.



Wechselwirkungen

K 8

Weitere Akteure Landkreis Main-Spessart	Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen 1 2 3 4 5
---------------------------------------------------	---------------------------------------------------------

Zeithorizont 🕒🕒🕒	Kostenrahmen €€€	Priorität ★☆☆🔒
----------------------------	----------------------------	--------------------------

R 19 – Sackenbacher Straße/Spessartstraße

Der Straßenraum in der Sackenbacher Straße ist sehr breit, sodass im Zuge der Sanierung der Sackenbacher Straße mit der Errichtung eines Halteverbots im Einmündungsbereich ausreichend Platz zur Verfügung steht, um eine Mittelinsel im Einmündungsbereich mit einer sicheren Führung des Radverkehrs zu errichten.

R 19 – Sackenbacher Straße/Spessartstraße

Kurzbeschreibung
Halteverbot im Bereich der Einmündung Spessartstr. und gegenüber der Einmündung anordnen. Fahrbahneinengung im Vorfeld und Bau einer Mittelinsel zum Schutz des aus der Ortsdurchfahrt nach links in die Spessartstr. einbiegenden Radverkehrs.



Wechselwirkungen

Weitere Akteure Staatliches Bauamt Würzburg	Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen 1 2 3 4 5
-------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------

Zeithorizont 🕒🕒🕒	Kostenrahmen €€€	Priorität ★★★🔒
----------------------------	----------------------------	--------------------------

R 20 – Schwarzer Pfad

R 20 – „Schwarzer Pfad“

Kurzbeschreibung
Der „Schwarze Pfad“ wird vom Radverkehr genutzt. Es sind alternative Wege vorhanden. Es wird im Zuge möglicher Lärmschutzmaßnahmen angeregt, den Weg für den Radverkehr zu widmen und entsprechend dem Widmungsstatus auszubauen.



Wechselwirkungen

Weitere Akteure	Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen 1 2 3 4 5
------------------------	---------------------------------------------------------

Zeithorizont 🕒🕒🕒	Kostenrahmen €€€	Priorität ★★★🔒
----------------------------	----------------------------	--------------------------

R 21 – Geschwindigkeitsdämpfung und Mittelinsel über die St 2437

R 21 – Geschwindigkeitsdämpfung und Mittelinsel über die St 2437

Kurzbeschreibung
 Auflösung Zweirichtungsradweg mit Mittelinsel. In Verbindung mit einer Fahrbahnverschwenkung zur Geschwindigkeitsdämpfung am Ortseingang. Bau eines Zweirichtungsradwegs auf südlicher Seite der St 2437 (Wohngebiet Südlich der Steinfelder Straße).



Wechselwirkungen

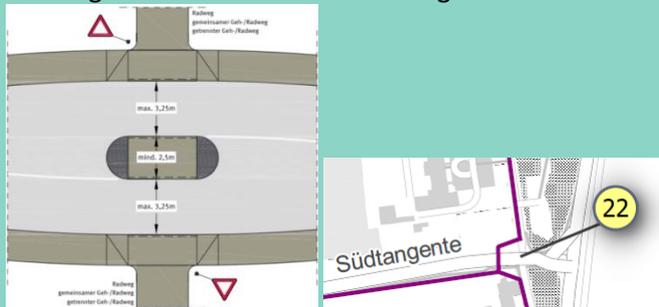
Weitere Akteure Staatliches Bauamt Würzburg	Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen 1 2 3 4 5
Zeithorizont 🕒🕒🕒	Kostenrahmen €€€
Priorität ★★★🔒	

R 22 – Querungshilfe über die Südtangente

Der Linksabbiegestreifen in die Rodenbacher Straße kann entfernt und dafür eine Querungshilfe für Radfahrer und Fußgänger hergestellt werden.

R 22 – Querungshilfe über die Südtangente

Kurzbeschreibung
 Es besteht Bedarf für eine sichere Querung auf wichtiger Radverbindung. Empfohlen werden der Rückbau des Linksabbiegerstreifens auf der Südtangente in die Rodenbacher Straße und der 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 dem Bau eines Kreisverkehrs (siehe K 4) ist die Querungshilfe in die Planungen des Kreisverkehrs zu integrieren.



Wechselwirkungen
K 4

Weitere Akteure	Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen 1 2 3 4 5
Zeithorizont 🕒🕒🕒	Kostenrahmen €€€
Priorität ★★★🔒	

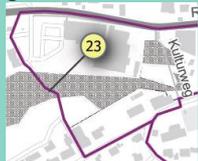
R 23 – Verbindung zwischen dem Brunnenwiesenweg und der Rechtenbacher Straße

Zwischen dem Brunnenwiesenweg und der Rechtenbacher Straße (auf Höhe Aldi) gibt es keine sichere Verbindung für Radfahrer. Entlang der Rechtenbacher Straße ist kein Platz für ein Radverkehrsangebot vorhanden. Es wird vorgeschlagen, Planungen für den Bau (bzw. in einem ersten Schritt eine Machbarkeitsuntersuchung) einer Verbindung über den Rechtenbach zu beginnen. Eine alternative Führung ist in diesem Bereich nicht möglich.

R 23 – Verbindung zwischen dem Brunnenwiesenweg und der Rechtenbacher Straße

Kurzbeschreibung

Bau eines Weges zwischen Brunnenwiesenweg und Rechtenbacher Straße. Ausbau zu gemeinsamem Geh- und Radweg mit 3 m Breite.



Wechselwirkungen

Weitere Akteure	Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen
	1 2 3 4 5

Zeithorizont ⌚⌚⌚	Kostenrahmen €€€	Priorität ★★★🔒
----------------------------	----------------------------	--------------------------

R 24 – Anbindung Zentralklinikum

R 24 – Anbindung Zentralklinikum

Kurzbeschreibung

Anbindung des Neuen Zentralklinikums über die Südseite. Die Erschließung des Klinikums für den Radverkehr sollte auch aus südlicher Richtung erfolgen, da sich hier (nach aktueller Planung) die Radabstellanlage befindet.

Wechselwirkungen

Weitere Akteure	Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen
Landkreis Main-Spessart	1 2 3 4 5

Zeithorizont ⌚⌚⌚	Kostenrahmen €€€	Priorität ★★★🔒
----------------------------	----------------------------	--------------------------

R 25 – Tempo 30 Partensteiner Straße

Um den Radverkehr in der Partensteiner Straße sicherer im Mischverkehr führen zu können, muss die Fahrgeschwindigkeit des Kfz-Verkehrs auf 30 km/h reduziert werden.

R 25 – Tempo 30 Partensteiner Straße

Kurzbeschreibung

Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Radwegführung hat aktuell keine alternative Route, daher Anordnung von Tempo 30.

Zielsetzungen:

- Reduzierung der Verkehrsemissionen (vor allem von Lkw) zum Schutz der Wohnbevölkerung
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer
- Erleichtertes Queren für Fußgänger



Wechselwirkungen

Weitere Akteure Staatliches Bauamt WÜ, LRA Main-Spessart	Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen 1 2 3 4 5
--------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------

Zeithorizont 🕒🕒🕒	Kostenrahmen €€€	Priorität ★★★🔒
----------------------------	----------------------------	--------------------------

R 26 – Bereich Kupfermühle

Im Bereich der Kupfermühle befindet sich eine für alle Verkehrsteilnehmer gefährliche Stelle. In diesem Bereich soll auf den einmündenden Radverkehr aufmerksam gemacht und die Kfz-Geschwindigkeit reduziert werden.

R 26 – Bereich „Kupfermühle“

Kurzbeschreibung

Gefahrenquelle mit Unfallhäufung im Bereich „Kupfermühle“ auf der Partensteiner Straße entschärfen. Verkehrssicherheit für Radverkehr bei Einmündung des Eisenhammerwegs verbessern. Auf einmündenden Radverkehr aufmerksam machen, durch Wechsel des Bodenbelages, Zeichen 138-10 (ausgeschilderter Radweg des Landkreises). Streckenbezogen Tempo 30 aufgrund der unübersichtlichen Situation und des fehlenden Angebots für Radverkehr.

Wechselwirkungen

Weitere Akteure Staatliches Bauamt Würzburg	Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen 1 2 3 4 5
-------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------

Zeithorizont 🕒🕒🕒	Kostenrahmen €€€	Priorität ★★★🔒
----------------------------	----------------------------	--------------------------

11.4 Radabstellanlagen

Einen Teil der Infrastruktur für den Radverkehr bilden Radabstellanlagen. Radabstellanlagen dienen der sicheren Verwahrung von Fahrrädern während der Abwesenheit des Besitzers. Im Laufe der letzten Jahre hat sich der Fokus auf sichere Radabstellanlagen gerichtet. Es sind immer mehr höherpreisige E-Fahrräder (Pedelecs) unterwegs, so gewinnt der Sicherheitsaspekt mehr und mehr an Bedeutung. Sichere Abstellanlagen sind dabei durch folgende Merkmale gekennzeichnet:

- Die Möglichkeit, den Rahmen anzuschließen
- Die Anlagen sind in einem öffentlichen und gut sichtbaren Bereich
- Die Anlagen sind bei Dunkelheit gut ausgeleuchtet

Zusätzliche Anforderungen bestehen immer dort, wo Fahrräder für längere Zeit (Tagesabschnitte) abgestellt werden. Dort ist vor allem wichtig, dass

- eine Überdachung vorhanden ist, die die Fahrräder vor Witterungseinflüssen schützt
- auch abschließbare Stellplätze (Fahrradboxen) vorhanden sind
- bei sehr hohem Stellplatzbedarf Fahrradgaragen oder Parkhäuser eingerichtet werden

Radabstellanlagen können mit Ladesäulen für E-Bikes und mit Service-Stationen für kleine Wartungsarbeiten, bspw. zur Überprüfung des Reifendrucks, mit entsprechenden Geräten oder Werkzeugen ausgestattet werden. Solche Angebote steigern die Attraktivität und bieten zudem auch dem Pkw-Fahrer ein von Tankstellen her vertrautes Element an.

11.4.1 Standorte und Anzahl

Standorte und Anzahl der zur Verfügung zu stellenden Radabstellanlagen wurden von der Stadtverwaltung zusammen mit der RAD-Initiative erarbeitet. Die einzelnen Standorte wurden dokumentiert. In einem Maßnahmenkatalog hat man festgelegt, wo Anlagen ausgebaut oder neu gebaut werden sollen. Die Radabstellanlagen sollen sich an den wichtigsten Infrastruktureinrichtungen und an Orten, die gerne mit dem Rad angefahren werden, befinden. Eine Übersicht der Standorte, an denen die Abstellanlagen überarbeitet wurden, bietet Plan 305. Kostenschätzung in Priorisierung werden aktuell von der Stadtverwaltung ausgearbeitet.

Anhang-Plan 305:
Radachsen und
Abstellanlagen

RA 1A - Bahnhof Anlage 1: Pendlerparkplatz

Stellplätze Bestand: -

Stellplätze geplant: +96

Stellplätze im Planfall: 96

Überdachung: ja

Anlagenform: einseitige Doppelstockanlage mit Überdachung

Anmerkung

Anlage kann auch mit weniger Stellplätzen errichtet werden

Akteure

Stadt (Förderprogramm Bike+Ride-Offensive)

Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen

1 2 3 4 5

RA 1B - Bahnhof Anlage 2: Fläche Kurzzeitparkplätze

Stellplätze Bestand: -
Stellplätze geplant: +24
Stellplätze im Planfall: 24
Überdachung: ja
Anlagenform: Sammelschließanlage mit einseitiger Doppelstockanlage; ggf. Ladeboxen

Anmerkung
 Abschließbare Anlage für ggf. mehrere Tage. Hinweis: Anlage muss bewirtschaftet werden

Akteure Stadt (Förderprogramm Bike+Ride-Offensive)	Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen 1 2 3 4 5
--------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------

RA 2 – Zugang Fußgängerzone West, Polizei

Stellplätze Bestand: 10
Stellplätze geplant: +10
Stellplätze im Planfall: 20
Überdachung: nicht möglich
Anlagenform: Reihenanlage

Anmerkungen

Akteure Stadt (Förderprogramm „Stadt und Land“)	Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen 1 2 3 4 5
-----------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------

RA 3 – Stadthalle

Stellplätze Bestand: 24
Stellplätze geplant: +16
Stellplätze im Planfall: 40
Überdachung: möglich
Anlagenform: einseitige Doppelstockanlage mit Überdachung

Anmerkungen

Akteure Stadt (Förderprogramm „Stadt und Land“)	Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen 1 2 3 4 5
-----------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------

RA 4 – Alte Turnhalle

Stellplätze Bestand: -
Stellplätze geplant: +15
Stellplätze im Planfall: 15
Überdachung: Möglichkeit muss geprüft werden
Anlagenform: einseitige Doppelstockanlage mit Überdachung

Anmerkungen
 Im direkten Umfeld der Alten Turnhalle sind keine Abstellanlagen möglich. Vorschlag: Eingangsbereich der städt. Anlage

Akteure Stadt (Förderprogramm „Stadt und Land“)	Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen 1 2 3 4 5
-----------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------

RA 5 – Zugang Fußgängerzone Ost, gegenüber Castellbank	
Stellplätze Bestand: 8 Stellplätze geplant: +12 Stellplätze im Planfall: 20 Überdachung: Möglichkeit muss geprüft werden Anlagenform: Reihenanlage	
Anmerkungen	
Akteure Stadt (Förderprogramm „Stadt und Land“)	Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen 1 2 3 4 5

RA 6 – ZOB	
Stellplätze Bestand: - Stellplätze geplant: +20 Stellplätze im Planfall: 20 Überdachung: möglich Anlagenform: Reihenanlage	
Anmerkungen Standort: Rasenfläche hinter der Stadtmauer	
Akteure Stadt (Förderprogramm „Stadt und Land“)	Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen 1 2 3 4 5

RA 7 – Rathaus	
Stellplätze Bestand: 4-5 Stellplätze geplant: +5 Stellplätze im Planfall: 10 Überdachung: nicht möglich Anlagenform: Reihenanlage	
Anmerkungen	
Akteure Stadt (Förderprogramm „Stadt und Land“)	Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen 1 2 3 4 5

RA 8 – Marktplatz	
Stellplätze Bestand: 10 Stellplätze geplant: - Stellplätze im Planfall: 10 Überdachung: Möglichkeit muss geprüft werden Anlagenform: Reihenanlage	
Anmerkungen Standort: vor dem Raiffeisenbank-Gebäude	
Akteure Stadt (Förderprogramm „Stadt und Land“)	Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen 1 2 3 4 5

RA 9 – Ludwigstraße	
Stellplätze Bestand: 6 Stellplätze geplant: +9 Stellplätze im Planfall: 15 Überdachung: Möglichkeit muss geprüft werden Anlagenform: Reihenanlage	
Anmerkungen	
Akteure Stadt (Förderprogramm „Stadt und Land“)	Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen 1 2 3 4 5

RA 10 – Musikschule	
Stellplätze Bestand: 5 Stellplätze geplant: +5 Stellplätze im Planfall: 10 Überdachung: nicht möglich Anlagenform: Reihenanlage	
Anmerkungen	
Akteure Stadt (Förderprogramm „Stadt und Land“)	Beitrag zu folgenden VEP-Leitzielen 1 2 3 4 5

11.5 Fußverkehr

Die Förderung des Fußgängerverkehrs ist für die Bürger und Besucher der Stadt Lohr a.Main ein wichtiges Thema. Egal ob Radfahrer, ÖPNV- oder Kfz-Nutzer, jeder legt einen Teil seines Weges zu Fuß zurück.

Der Modal Split in Lohr zeigt, dass der Fußverkehr mit ca. 24 % einen hohen Anteil am Binnenverkehr hat. Aufgrund seiner Siedlungsstruktur ist Lohr aber nicht in allen Stadtteilen eine Stadt der kurzen Wege (Vermeidung von Wegen, die mit dem Auto zurückgelegt werden). Eine Förderung von zukünftigen Nutzungsdurchmischungen in den Gebieten kann dazu beitragen, dass insgesamt mehr Wege zu Fuß zurückgelegt werden. Dabei ist ein wesentlicher Punkt die Ansiedelung von Nahversorgern im fußläufigen Einzugsgebiet der Wohnungen. Die Ansiedelung des Vollsortimenters und weiterer Einzelhandelseinrichtungen im ehemaligen Brauerei-Areal sind mit Blick auf das Ziel „Nutzungsdurchmischung“ positiv zu werten (siehe Abbildung 78: Erreichbarkeit fußläufig < 10 min – ehem. Brauerei-Areal).

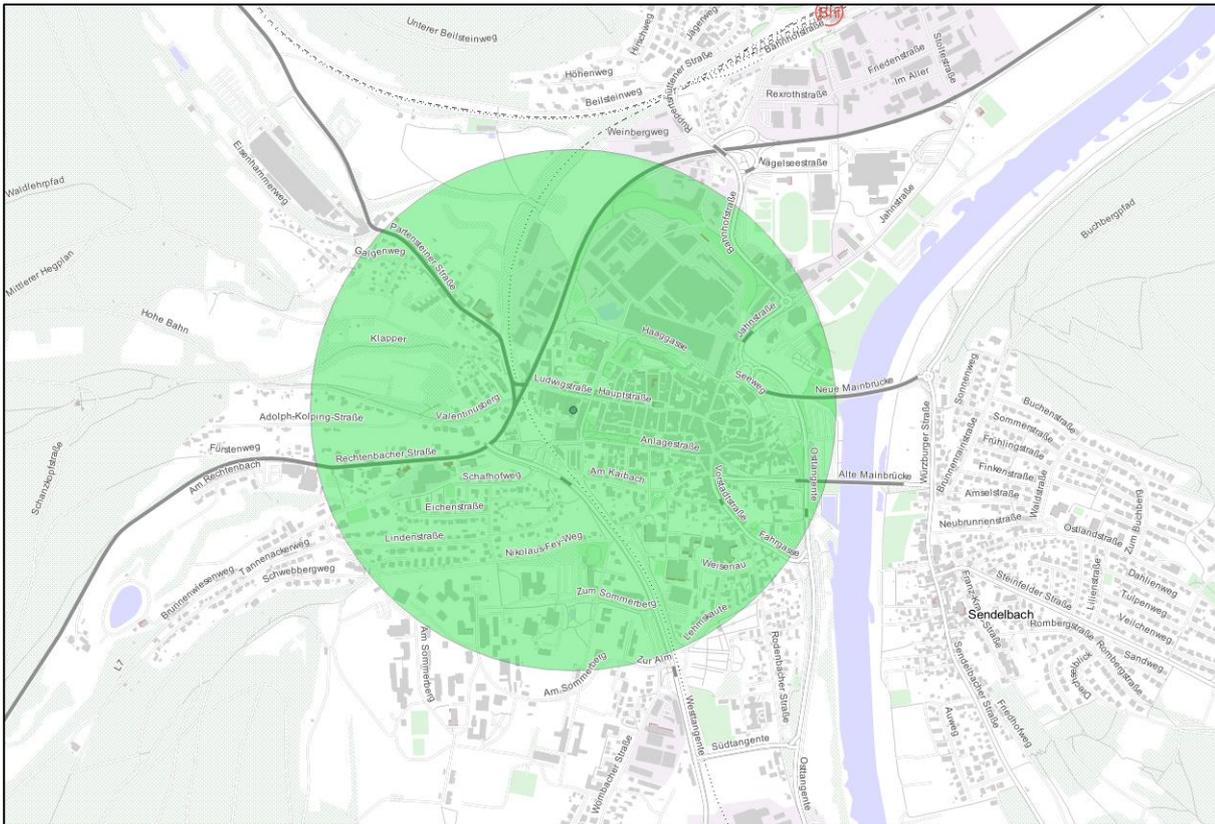


Abbildung 78: Einzugsgebiet (Radius 700 m) des ehem. Brauerei-Areals fußläufig <= 10 min

Im Allgemeinen gewinnt der Fußgängerverkehr als Nahmobilitätsfaktor angesichts des steigenden Anteils älterer Menschen und Diskussionen um kinderfreundliche Wohnumfelder an Bedeutung.

Grundsätzliche Maßnahmen zur Förderung des Fußgängerverkehrs:

- Fußverkehrsfördernde Stadtstrukturen
- Nutzungsmischungen auf Quartiersebene
- Kompakte Baustrukturen verträglicher Dichte mit hohem Wohnwert
- Nahversorgungseinrichtungen in Wohnungsnähe (Geschäfte für den täglichen Bedarf, Bank, Post, ...)
- Attraktive Plätze für den Aufenthalt. Aufenthaltsflächen mit hoher Qualität (Erholung, Spielen, Kommunikation, Flanieren)
- Vermeidung dunkler, unbelebter Bereiche. Daher belebte, gut beleuchtete Wege
- Kurze Wege (Nutzungsdurchmischung) zwischen den verschiedenen Funktionen (Wohnen, Arbeiten, Ausbildung, ...)
- Spielräume für Kinder verschiedener Altersgruppen in Wohnungsnähe
- Bewegungsfreiheit und Sicherheit für Kinder, Senioren und Behinderte
- Direkte, barrierefreie Fußwege, auch für Menschen mit Geh-, Seh- und Hörschwächen sowie Personen mit Kinderwagen und Gepäck. Darunter fallen u. a. Maßnahmen wie Bordsteinabsenkungen an Querungsstellen, möglichst geringe Steigungen, Kinderwagenschienen an Treppen, etc.
- Ausreichend breite Gehwege

- Übersichtliche Straßenräume für gutes Sehen und Gesehenwerden
- Klare Wegeführungen und niedrige Kfz-Geschwindigkeiten
- Flächen mit Vorrang und Gleichberechtigung für Fußgänger (hauptsächlich in Ortszentren und Wohngebieten)
- Ausreichend Seitenräume, Straßenbegrünung, ansprechende Materialien
- Geringe Störungen durch den Kfz-Verkehr, durch Emissionen und Verkehrsbehinderungen
- Flächendeckend sichere Querungsmöglichkeiten

Besonders wichtig ist die Berücksichtigung der Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Menschen in Form von barrierearmer Gestaltung. Dazu gehört die Umsetzung der entsprechenden gesetzlichen Anforderungen. Unter den oben genannten Maßnahmen (etwa ausreichend Seitenräume, Stärkung der Aufenthaltsfunktionen und Bordsteinabsenkungen an Querungsstellen), ist ein wichtiges Element ein einfaches, sicheres, durchgängiges taktiles Leitsystem. Das meint ertastbare Wege für Menschen mit Sehschwächen. Dabei sollten auch akustische Signale an Lichtsignalanlagen und die sogenannten „Auffindestreifen“, die zu Haltestellen führen, berücksichtigt werden.

Wo es möglich ist (und ausreichend Platz vorhanden ist), sollte eine gemeinsame Führung von Fußgängern und Radfahrern vermieden werden. Allgemein gilt jedoch, dass eine Nutzungsmischung von Kfz-Verkehr und Radfahrern verträglicher ist als eine gemeinsame Führung von Radfahrern und Fußgängern.

Viele der zuvor entwickelten Maßnahmen sind zugleich Maßnahmen, die direkte Verbesserungen für Fußgänger darstellen. Im Folgenden sind die Maßnahmen nochmal erwähnt:

- K 2 - Knotenpunkt 3 „Schafhofkreuzung“
Verbesserung der Querungsmöglichkeit für Fußgänger
- K 4 - Knotenpunkt 5 Südtangente/Osttangente
Querungshilfe an den Knotenpunktarmen
- K 5A/5B Kreisverkehr „Am Frauenkloster“/ZOB
Bessere Wegebeziehungen auch für Fußgänger
- K 6 Geschwindigkeitskonzept Altstadt
Niedrigere Kfz-Geschwindigkeiten erhöhen die Verkehrssicherheit für Fußgänger
- K 7B Einmündungsbereich Sendelbacher Str./Würzburger Str./Alte Mainbrücke
Herstellung von Querungsmöglichkeit für Fußgänger
- K 8 Sendelbacher Straße
Niedrigere Kfz-Geschwindigkeiten erhöhen die Verkehrssicherheit für Fußgänger
- K 9A/K 9B Vorstadtstraße
Niedrigere Kfz-Geschwindigkeiten erhöhen die Verkehrssicherheit für Fußgänger
Breiterer Gehweg im Engstellenbereich
- K 10 Jahnstraße
Niedrigere Kfz-Geschwindigkeiten erhöhen die Verkehrssicherheit für Fußgänger
Mittel-/langfristig im Rahmen der Sanierung die Schaffung eines guten Angebots für Fußgänger
- K 13 Ortsdurchfahrt Steinbach

Niedrigere Kfz-Geschwindigkeiten erhöhen die Verkehrssicherheit für Fußgänger und erleichtern die Querung der Fahrbahn

- K 14 Übergang Alte Mainbrücke in Obere Brückenstraße
Niedrigere Kfz-Geschwindigkeiten erhöhen die Verkehrssicherheit für Fußgänger
- R 9 Übergang gemeinsamer Geh- und Radweg in die Jahnstraße
In diesem Zuge wird auch ein Angebot für Fußgänger im nördlichen Bereich der Jahnstraße geschaffen
- R 13 Knotenpunkt Wombacher Straße/Westtangente/Bergwiesenstraße
Übersichtlichere Quersungssituation
- R 19 Sackenbacher Straße/Spessartstraße
Querungshilfe auch für Fußgänger
- R 21 Geschwindigkeitsdämpfung und Mittelinsel über die St 2437
- R 22 Querungshilfe über die Südtangente
Herstellung einer Quersungsmöglichkeit auch für Fußgänger
- R 23 Verbindung zwischen dem Brunnenwiesenweg und der Rechtenbacher Straße

11.6 Mobilitätsmanagement

Das Thema Mobilitätsmanagement hat sich zu einem wichtigen Instrument für Gemeinden/Kommunen und Betriebe entwickelt. Sie schaffen damit Anreize zur Verlagerung des Kfz-Verkehrs auf den Umweltverbund.

Im kommunalen Mobilitätsmanagement geht es um Maßnahmen der Kommune mit dem Ziel, die Mobilität ihrer Bürger und Gäste entsprechend der Ziele des Verkehrsentwicklungsplans zu beeinflussen. Hier gibt es viele Ansatzpunkte: mobilitätsbewussten Siedlungs- und Standortplanung, zielgerichtete Informationen und Marketingmaßnahmen für verschiedene Bürgergruppen (z. B. Jugendliche, Erwachsene, Senioren, Behinderte, Neubürger, Gäste), konkrete Angebote im Mobilitätsmanagement (z. B. Fahrradverleih, Beitrag zur Mobilitätszentrale, Mobilitätsbörse, Verkehrsmittel- übergreifendes Mobilitätsticket oder spezielle PR-Aktionen (z. B. Mobilitätstage, Prominenten-Radtour).

Zum betrieblichen Mobilitätsmanagement gehören Maßnahmen von Betrieben, öffentlichen Verwaltungen und Einkaufsmärkten mit dem Ziel, die Mobilität ihrer Mitarbeiter und Kunden, den eigenen Personen-Wirtschaftsverkehr und Güterverkehr und nach Möglichkeit auch die Lieferverkehre entsprechend der Ziele des Verkehrsentwicklungsplans zu beeinflussen. Insbesondere für kleine und mittlere Betriebe und Geschäfte ist eine gebiets- und stadtweite sowie eine regionale Kooperation zweckmäßig.

Die Rahmenbedingungen für ein betriebliches Mobilitätsmanagement sind insbesondere in der Zielgruppe der Beschäftigten sehr gut, da es viele Überschneidungen bei Arbeitszeiten gibt, ebenso bei den Wegen, die täglich zurückgelegt werden. Zudem ist die Datenlage gut, es existieren eingespielte Kommunikationsstrukturen und Betroffene können bei der Konzeption beteiligt werden. Außerdem kann die Betriebsleitung maßgeschneiderte Konzepte und Maßnahmen für den eigenen Betrieb selbst beschließen, ein- und durchführen. Hinsichtlich des Wirtschaftsverkehrs hat die

Betriebsleitung sogar direkte Eingriffsmöglichkeiten (u. a. bei der Verkehrsmittelnutzung und Logistik).

In Lohr a.Main gibt es drei große Arbeitgeber: die Firma Bosch-Rexroth, das Kreis- und das Bezirkskrankenhaus. Bosch-Rexroth hat in den vergangenen Monaten ein eigenes Betriebliches Mobilitätsmanagement erarbeitet und das Kreiskrankenhaus wird es voraussichtlich mittelfristig auch vorantreiben. Da die Verkehrsmittelwahl der Mitarbeiter auch wesentlichen Einfluss auf die Kfz-Verkehrsmengen im Lohrer Straßennetz hat, wird empfohlen, die Zusammenarbeit zwischen der Stadt Lohr a.Main und den großen Arbeitnehmern zu intensivieren. Viele Maßnahmen des Betrieblichen Mobilitätsmanagements benötigen eine gute Zusammenarbeit zwischen der Verwaltung und den Betrieben. Zu den wesentlichen Punkten gehören dabei u. a.:

- Erreichbarkeit der Arbeitsstätte mit dem Fahrrad/Pedelec
- Radverkehrsangebot Bahnhof <-> Arbeitsstätte
- Busanbindung Bahnhof <-> Arbeitsstätte

In der Stadt Lohr a.Main könnten gemeinsam mit den großen bzw. in einem ersten Schritt gemeinsam mit einem Arbeitgeber Best-Practice-Beispiel erarbeitet und dann auf andere Betriebe übertragen werden.

Unter schulischem Mobilitätsmanagement sind Strategien und Maßnahmen zu verstehen, die dazu beitragen, den Verkehr der Schüler, Eltern und Lehrer von und zu den Schulen sicherer, nachhaltiger und umweltfreundlicher zu gestalten. Die zudem das Mobilitätsverhalten der Schüler auch in ihrer Freizeit positiv beeinflussen und bei Kindern von klein auf eine bewusste und nachhaltige Mobilität fördern. Dazu werden gemeinsam mit Schulen und weiteren Partnern aus Verwaltungen und Organisationen individuelle Mobilitätskonzepte für jede Schule mit einem geeigneten Maßnahmen-Mix entwickelt und umgesetzt.

Eine Besonderheit des schulischen Mobilitätsmanagements ist die große Altersspanne der Zielgruppe. Dies bringt unterschiedliche Anforderungen und Möglichkeiten mit sich.

11.7 ÖPNV

Der Lohrer Stadtbus (Lohrliner) wurde im Jahr 2021 fortgeschrieben. Seither verkehren die Lohrliner-Linien A-E und zusätzlich eine City-Linie in Lohr. So werden durch den Lohrliner die Ortsteile Sendelbach, Lindig, Wombach, Am Sommerberg und Sackenbach bedient. Die City-Linie fährt durch die Lohrer Altstadt. Der zentrale Umsteigepunkt ist der Lohrer ZOB. Dort laufen alle Linien des Lohrliners zusammen und das ermöglicht einen Umstieg zwischen allen Linien.

Der Lohrliner verkehrt werktags von 6.00 Uhr bis 19.00 Uhr und Samstag von 8.00 Uhr bis 14.00 Uhr im 30-Minuten-Takt. Aktuell geht der Trend im Busverkehr zu den Schwachlastzeiten bzw. in den späteren Abendstunden hin zu bedarfsorientierten Busangeboten als Ergänzung zu den Taktfahrplänen. Die bedarfsorientierten Angebote sowie umweltschonende Busantriebe werden bei der nächsten Fortschreibung der Linienbündel eine wichtige Rolle spielen. Gerade für ein- und auspendelnde Arbeitnehmer oder Studierende (die zudem mit dem Schienenpersonennah- und Fernverkehr unterwegs sind) wird ein bedarfsorientiertes Angebot zu den Schwachlastzeiten oder in

den Abendstunden weiter an Bedeutung gewinnen. Auch Angebotslücken (samstags nach 14 Uhr oder sonntags ganztägig) im Fahrplan können durch ein bedarfsorientiertes Busangebot ergänzt werden.

Neben den bedarfsorientierten Angeboten ist auch die Verknüpfung von Radfahrern und Pkw (vor allem am Bahnhof) ein wichtiger Beitrag zur Verlagerung auf den Umweltverbund. In Vorbereitung auf die nächste Ausschreibung der Linienbündel wird empfohlen, diese Themen vertieft zu berücksichtigen.

12 Ausblick, Umsetzung und weiteres Vorgehen

Mit dem neuen Verkehrsentwicklungsplan 2035 für die Stadt Lohr a.Main liegt ein strategisches Grundkonzept als verbindliche Handlungsgrundlage für die kurz-, mittel- und langfristige Entwicklung des Verkehrs für die nächsten 15 Jahre sowie perspektivisch darüber hinaus vor. Der VEP koordiniert die zukünftigen Aufgaben der Verwaltung und gibt Einschätzungen zur Prioritätensetzung und Dringlichkeit von Maßnahmen. Die Umsetzung erfolgt durch die weitere Ausarbeitung und Realisierung von (Einzel-)Maßnahmen, Projekten und Programmen oder durch die Übernahme der Ergebnisse in andere Planungen.

Das vorliegende Konzept wurde über einen Zeitraum von 3,5 Jahren in mehreren Arbeitsphasen mit regelmäßigen Beteiligungsrounds (Arbeitskreis MIV, Arbeitskreis Innenstadt, Arbeitskreis Radverkehr, Verwaltung, Stadtrat, Haushaltbefragung, Online-Forum) und in einem fachlichen Diskurs erarbeitet. Die Aufstellung des VEP wurde damit von einem partizipativen Prozess begleitet, durch den das Ergebnis optimiert und den tatsächlichen Bedürfnissen angepasst werden konnte. Die inhaltlichen Schwerpunkte haben sich im Verlauf der Erarbeitung konkretisiert und ein Konsens bei den konkreten Maßnahmenvorschlägen angestrebt.

Ein wesentliches Ziel des VEP bestand darin, das Verkehrssystem der Stadt Lohr a.Main auf die verkehrlichen und gesamtgesellschaftlichen Herausforderungen der nächsten 15 Jahre vorzubereiten. Dazu gehörten die Auswirkungen durch die geplante B 26n auf die Stadt Lohr a.Main abzuschätzen, einen leistungsfähigen Tangentenring zu erhalten, den reinen Durchgangsverkehr durch die Altstadt zu reduzieren, ein solides Basisnetz für den Radverkehr aufzustellen und zu beschließen.

Die Arbeiten zum VEP werden in der Erwartung abgeschlossen, dass die im Maßnahmenprogramm enthaltenen Vorschläge sukzessive umgesetzt, vorbereitet oder einer vertieften Untersuchung unterzogen werden. Die Maßnahmenfelder und Maßnahmen des Handlungskonzepts wurden hinsichtlich ihrer Bedeutung priorisiert, sowie Umsetzungshorizonten zugeordnet. Zudem enthalten die Tabellen eine erste grobe Kostenschätzung, zusammenfassende Kommentare, sowie die voraussichtlich bei der Umsetzung beteiligten Akteure. Die Realisierung von Maßnahmen, die nicht allein im Aufgabengebiet der Stadt Lohr a.Main sind, sollte möglichst frühzeitig mit den entsprechenden Akteuren besprochen werden, um eine zeitnahe Abstimmung und Umsetzung zu ermöglichen.

Die Umsetzung des Maßnahmenprogramms wird sich über einen längerfristigen Zeitraum erstrecken. Deshalb sollte der VEP nicht als abgeschlossenes Werk betrachtet werden, sondern kontinuierlich

überprüft und ggf. punktuell an die jeweils bestehenden Erfordernisse und veränderten Rahmenbedingungen angepasst werden.

Damit eine Umsetzung erfolgreich und zielgerichtet stattfinden kann, gehören auch ein Monitoring und eine Wirksamkeitskontrolle dazu. In regelmäßigen Abständen (bspw. jährlich) sollten z. B. folgende Punkte geprüft werden:

- Welche Maßnahmen sind bereits umgesetzt?
- Wo wurde damit begonnen?
- Welche Auswirkungen haben die Maßnahmen?
- Muss das Konzept angepasst werden?
- Welche Maßnahmen werden als nächstes umgesetzt?
- Gibt es lokale/regionale Entwicklungen die eine Anpassung bestimmter Zielsetzungen oder des Maßnahmenkonzept erfordern?

Für eine Wirksamkeitskontrolle ist es empfehlenswert eindeutige Indikatoren heranzuziehen (z. B. Netzbelastung, Modal-Split, Geschwindigkeiten). Dafür ist weiterhin ein aktiver Austausch auch mit den betroffenen Akteuren notwendig, trägt aber zu einem zielgerichteten Einsatz der finanziellen Mittel und einer effektiven Umsetzung der Maßnahmen bei.

Beschluss des Verkehrsentwicklungsplan 2035 im Stadtrat

In der Lohrer Stadtratssitzung am 16.3.2022 wurde der Verkehrsentwicklungsplan 2035 mehrheitlich vom Stadtrat beschlossen (mit einer Gegenstimme). Der Beschluss vom 16.3.2022 lautete:

1. Der Stadtrat beschließt den Verkehrsentwicklungsplan 2035 für die Stadt Lohr a.Main (VEP 2035) als integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept nach § 1 VI Ziff. 11 BauGB.
2. Die in der Sitzung durch Einzelbeschlüsse festgestellten Veränderungen am Konzeptpapier in der Fassung vom 7. März 2022 werden in den Verkehrsentwicklungsplan eingearbeitet.
3. Die Verwaltung wird ermächtigt, Änderungen am VEP 2035 vorzunehmen zu dürfen, soweit diese redaktioneller bzw. sprachlicher Natur sind und den Inhalt des Konzepts nicht verändern.
4. Ab 2023 berichtet die Verwaltung jährlich im Stadtentwicklungs- und Umweltausschuss über die Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans.

Im Lohrer Stadtrat wurden die Maßnahmen K 6A und K 6B mit knapper Mehrheit abgelehnt. Als Alternative wurde die Maßnahme K 6C eingebracht und mehrheitlich dafür gestimmt.

Anhänge