

Verkehr – Stadt - Umwelt

planen – beraten – Zukunft gestalten

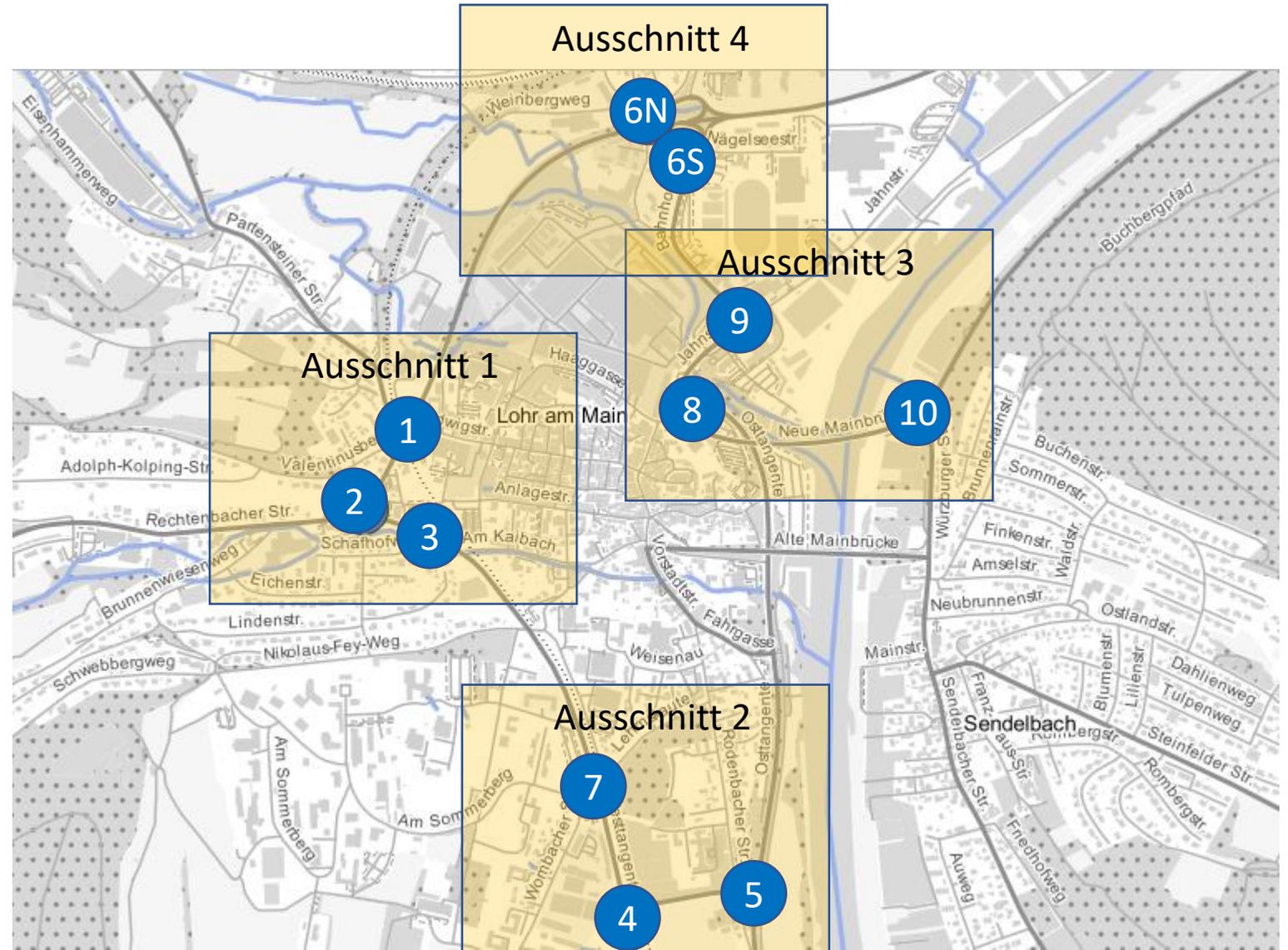
30.06.2021 Stadtrat Lohr a.Main

Dipl.-Ing. Malte Novak



Übersichtskarte

Entwicklung der Verkehrsmengen
an den Knotenpunkten

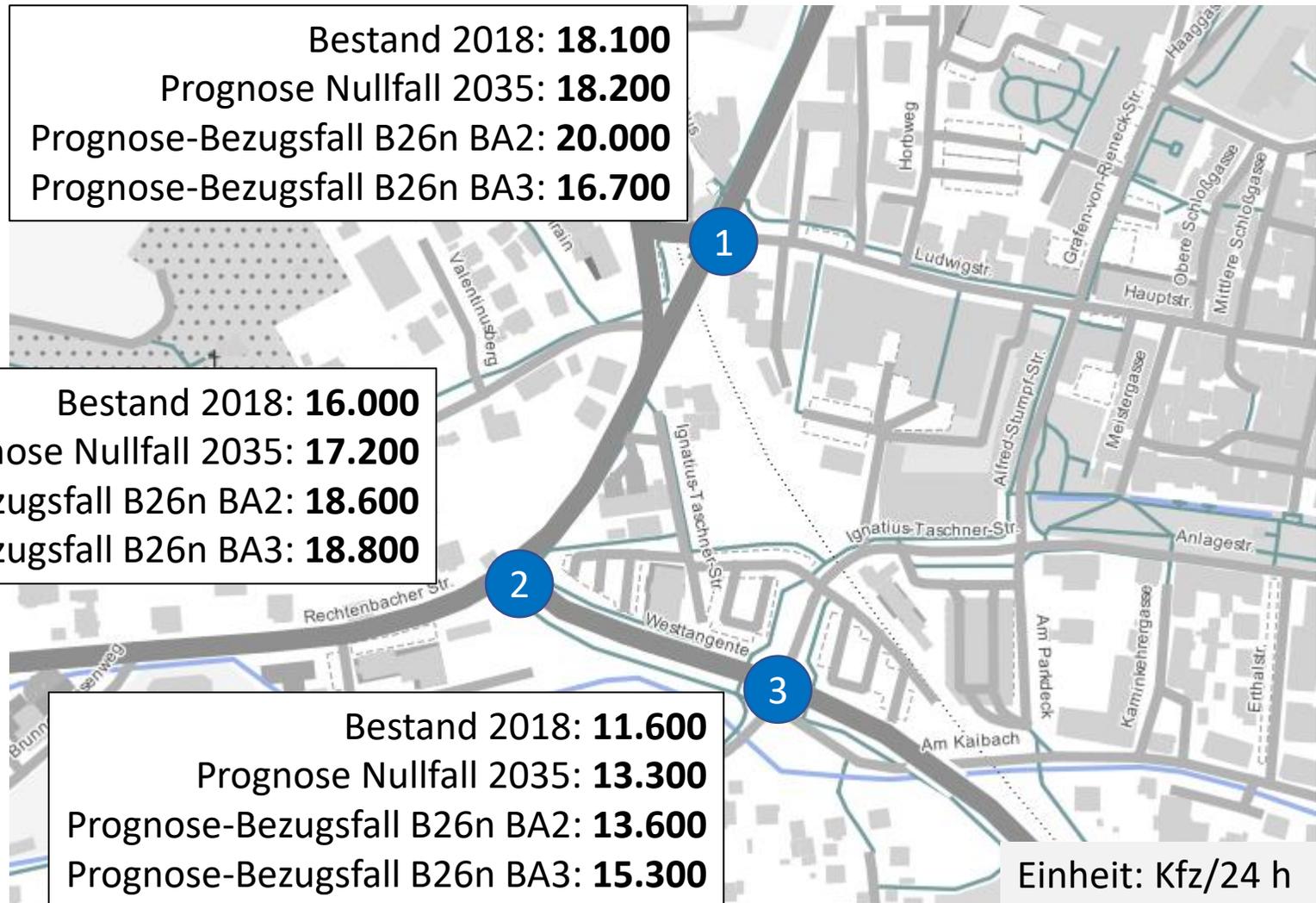


- Bestand 2018
- Prognose-Nullfall 2035
(ohne OU Wiesenfeld)
- Bezugsfall B26n BA2
- Bezugsfall B26n BA3



Entwicklung der Verkehrsmengen

Entwicklung der Verkehrsmengen [Kfz/24 h]
an den Knotenpunkten. Ausschnitt 1
(Summe der werktäglichen Knotenpunkt-
Belastung – DTV-w)

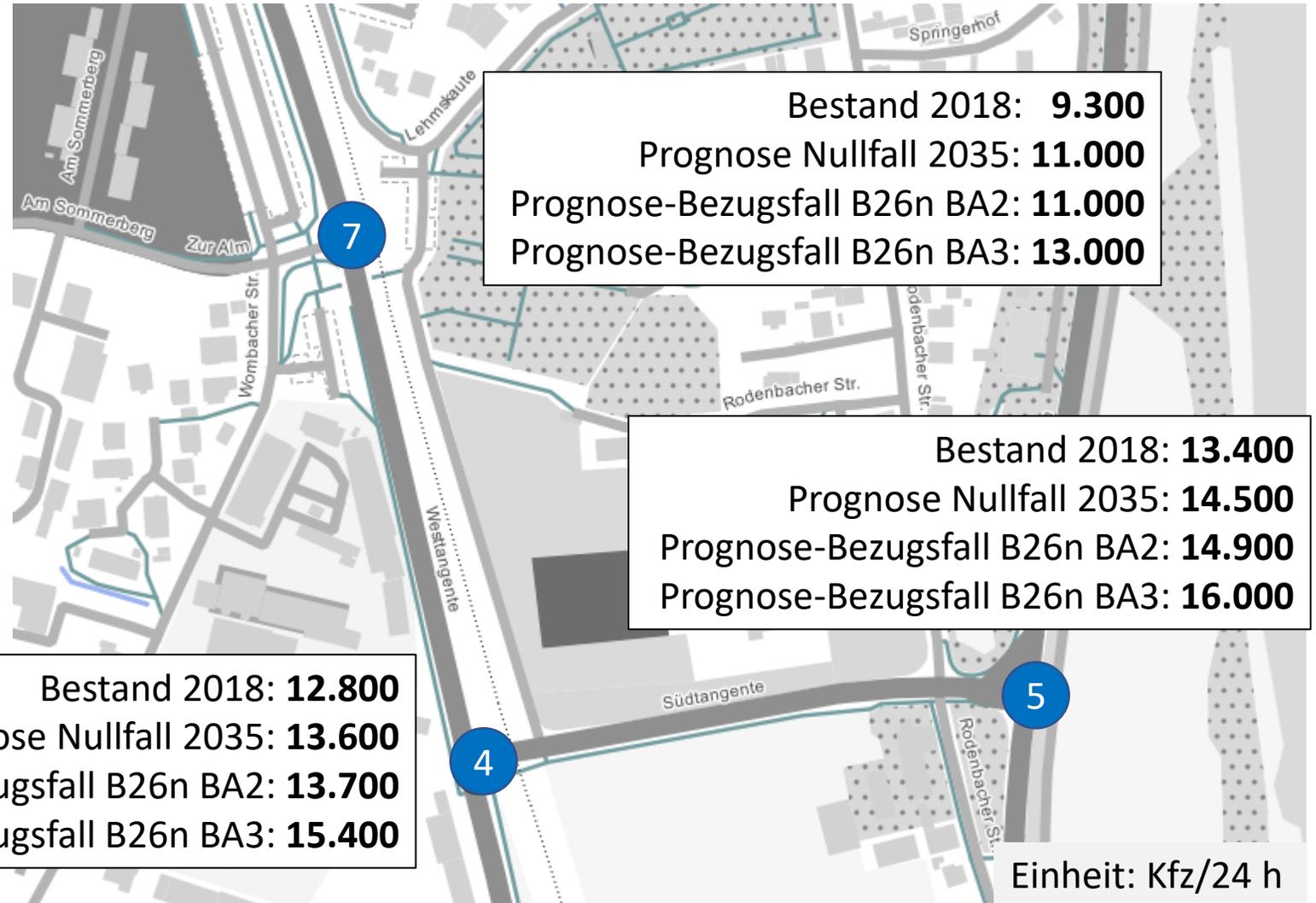


- Bestand 2018
- Prognose-Nullfall 2035
(ohne OU Wiesenfeld)
- Bezugsfall B26n BA2
- Bezugsfall B26n BA3



Entwicklung der Verkehrsmengen

Entwicklung der Verkehrsmengen [Kfz/24 h]
an den Knotenpunkten. Ausschnitt 2
(Summe der werktäglichen Knotenpunkt-
belastung)

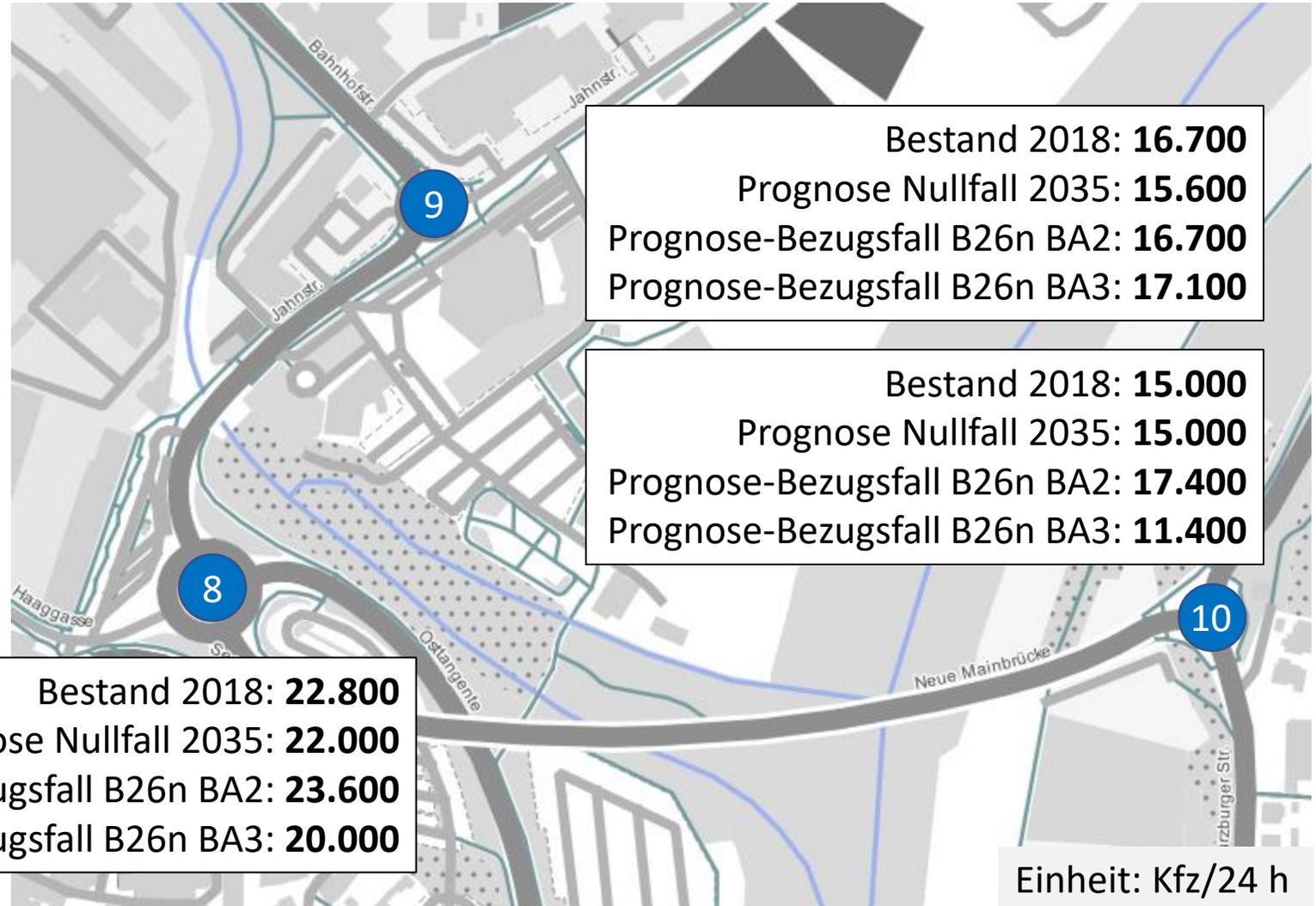


- Bestand 2018
- Prognose-Nullfall 2035
(ohne OU Wiesenfeld)
- Bezugsfall B26n BA2
- Bezugsfall B26n BA3



Entwicklung der Verkehrsmengen

Entwicklung der Verkehrsmengen [Kfz/24 h]
an den Knotenpunkten. Ausschnitt 3
(Summe der werktäglichen Knotenpunkt-
belastung)

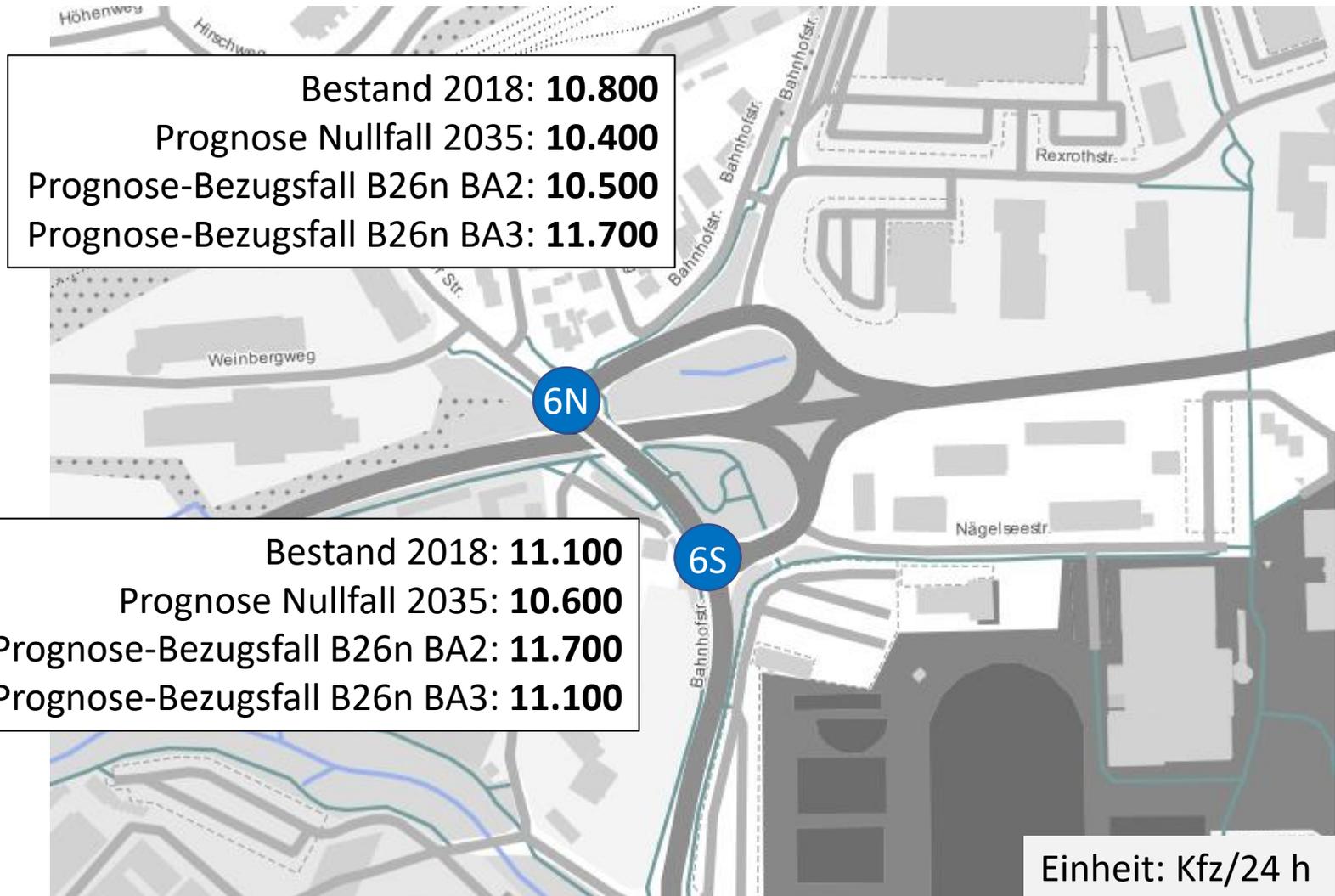


- Bestand 2018
- Prognose-Nullfall 2035
(ohne OU Wiesenfeld)
- Bezugsfall B26n BA2
- Bezugsfall B26n BA3



Entwicklung der Verkehrsmengen

Entwicklung der Verkehrsmengen [Kfz/24 h]
an den Knotenpunkten. Ausschnitt 4
(Summe der werktäglichen Knotenpunkt-
belastung)



- Bestand 2018
- Prognose-Nullfall 2035
(ohne OU Wiesenfeld)
- Bezugsfall B26n BA2
- Bezugsfall B26n BA3



Entwicklung der Leistungsfähigkeit

Entwicklung der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte

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

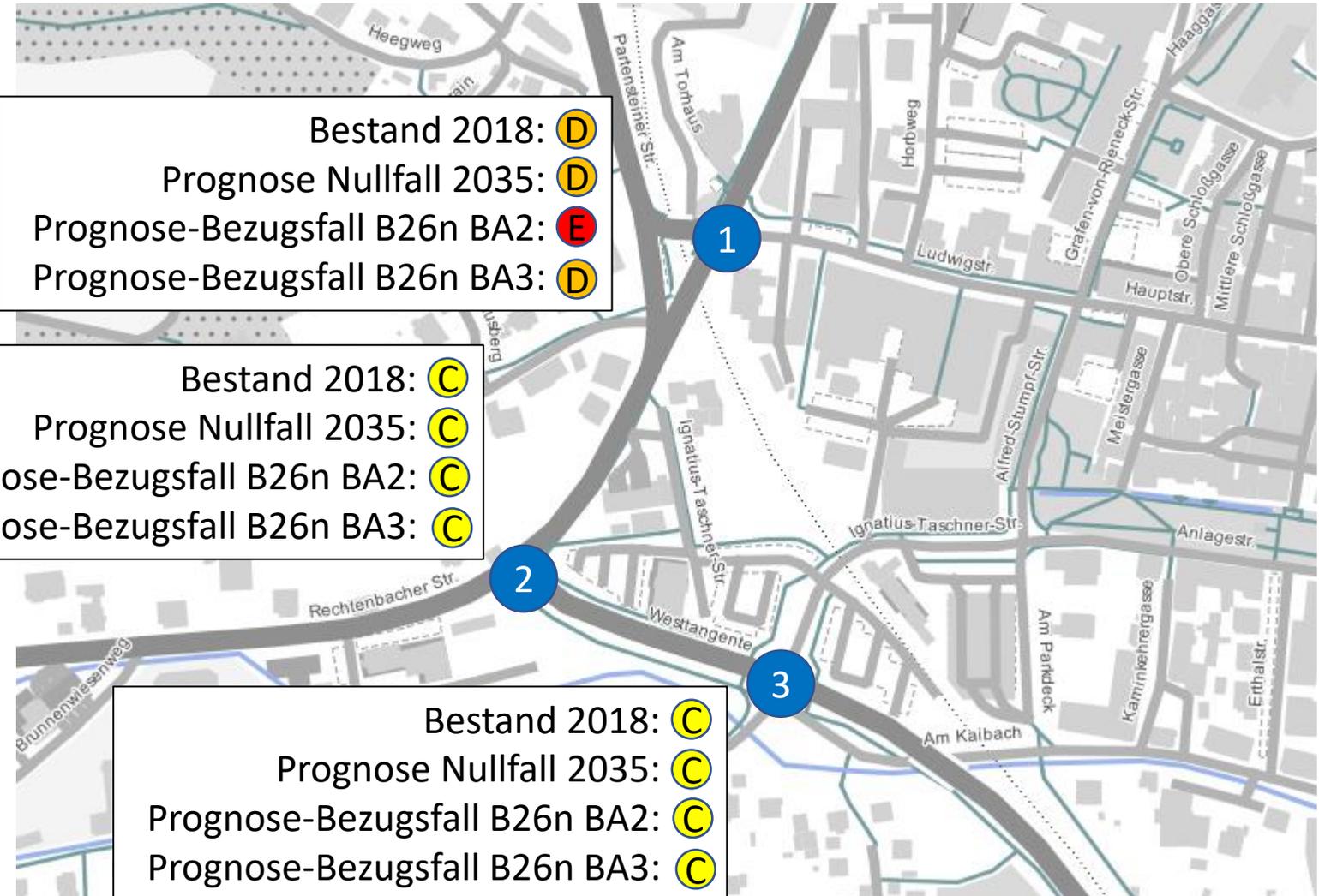
QSV E: lange Wartezeiten, Rückstaus erwartbar

QSV F: sehr lange Wartezeiten, Kapazität überschritten



Entwicklung der Leistungsfähigkeit

Entwicklung der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte im Ausschnitt 1

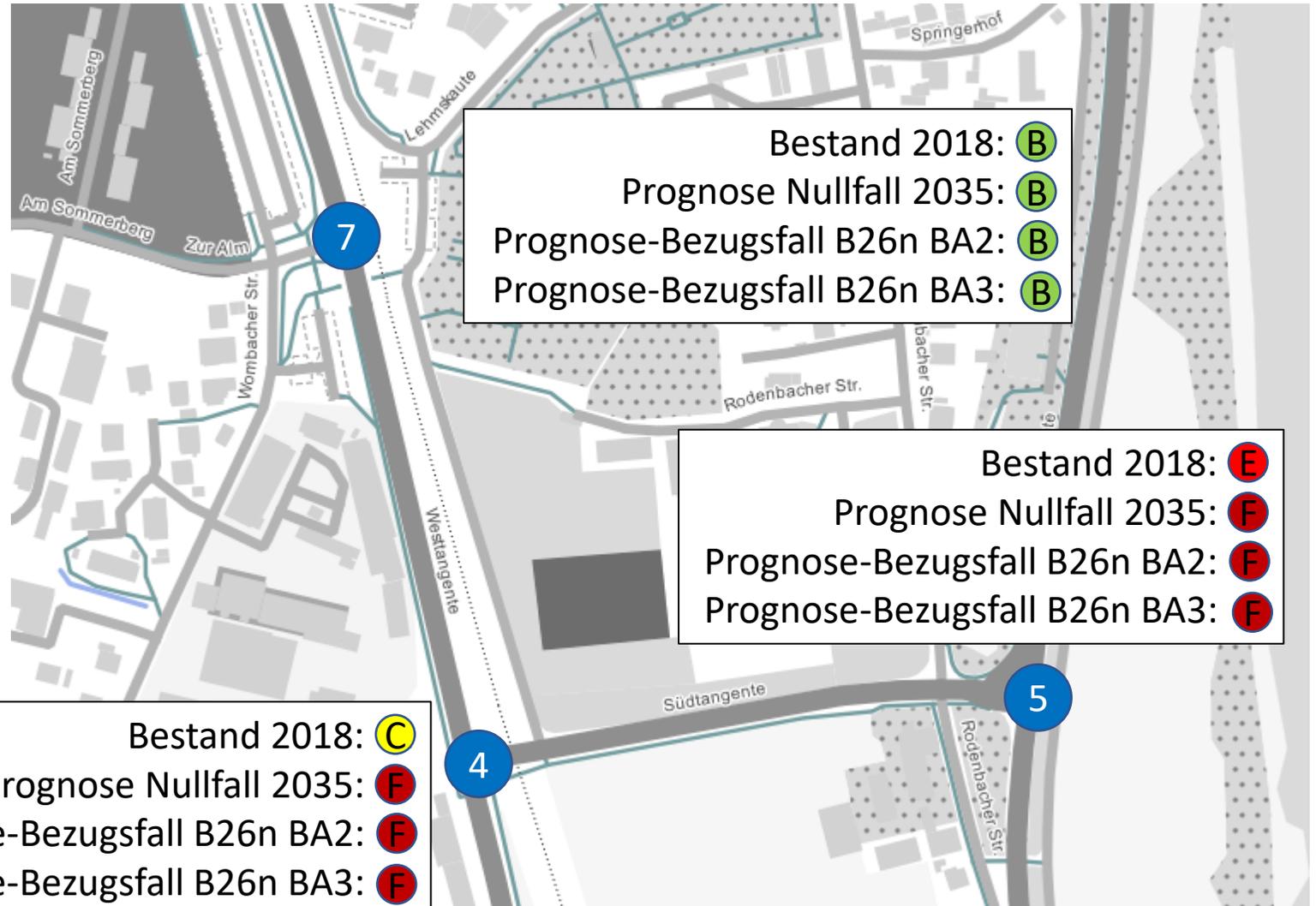


- Bestand 2018
- Prognose-Nullfall 2035 (ohne OU Wiesenfeld)
- Bezugsfall B26n BA2
- Bezugsfall B26n BA3



Entwicklung der Leistungsfähigkeit

Entwicklung der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte im Ausschnitt 2



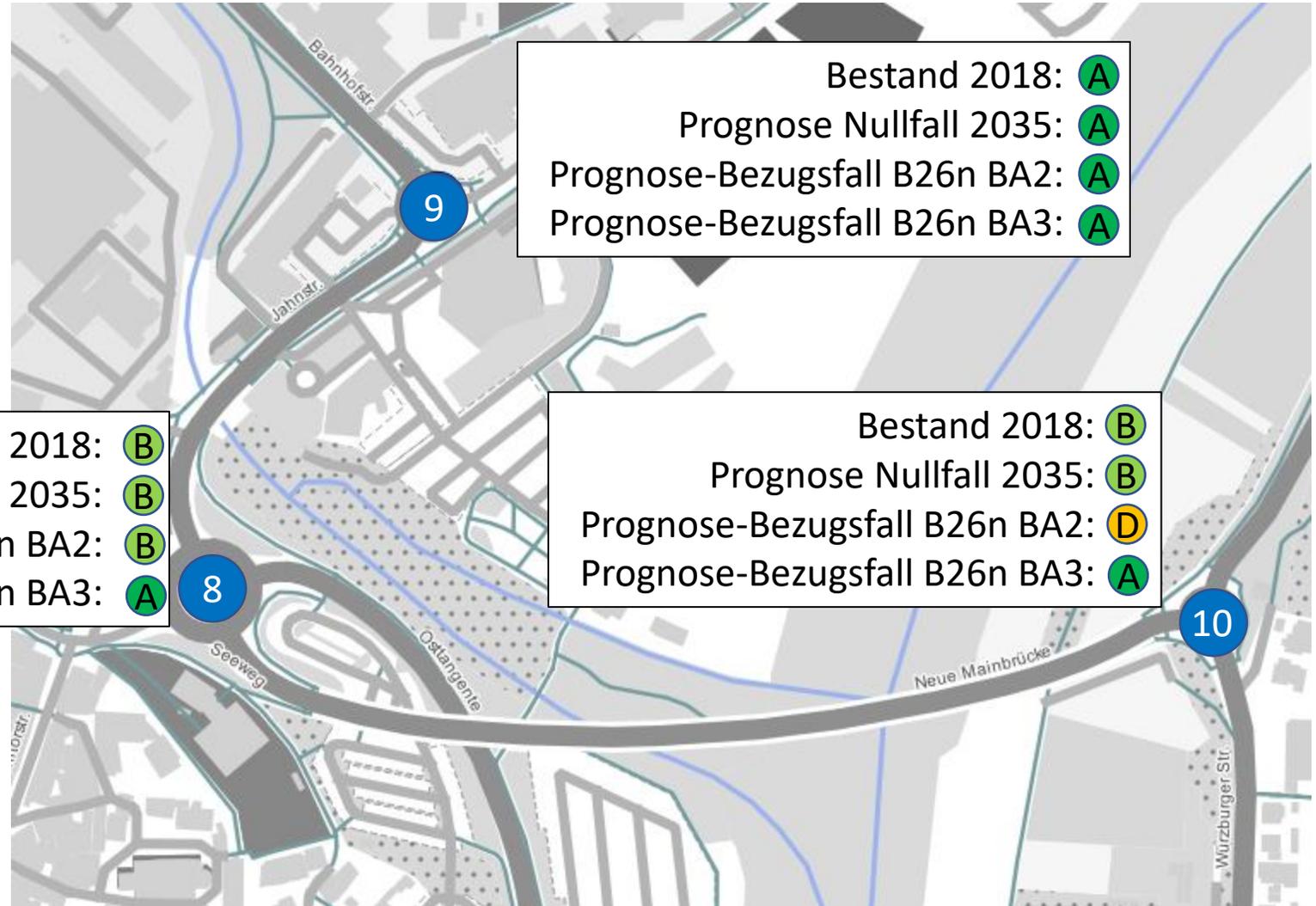
- Bestand 2018
- Prognose-Nullfall 2035 (ohne OU Wiesenfeld)
- Bezugsfall B26n BA2
- Bezugsfall B26n BA3





Entwicklung der Leistungsfähigkeit

Entwicklung der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte im Ausschnitt 3

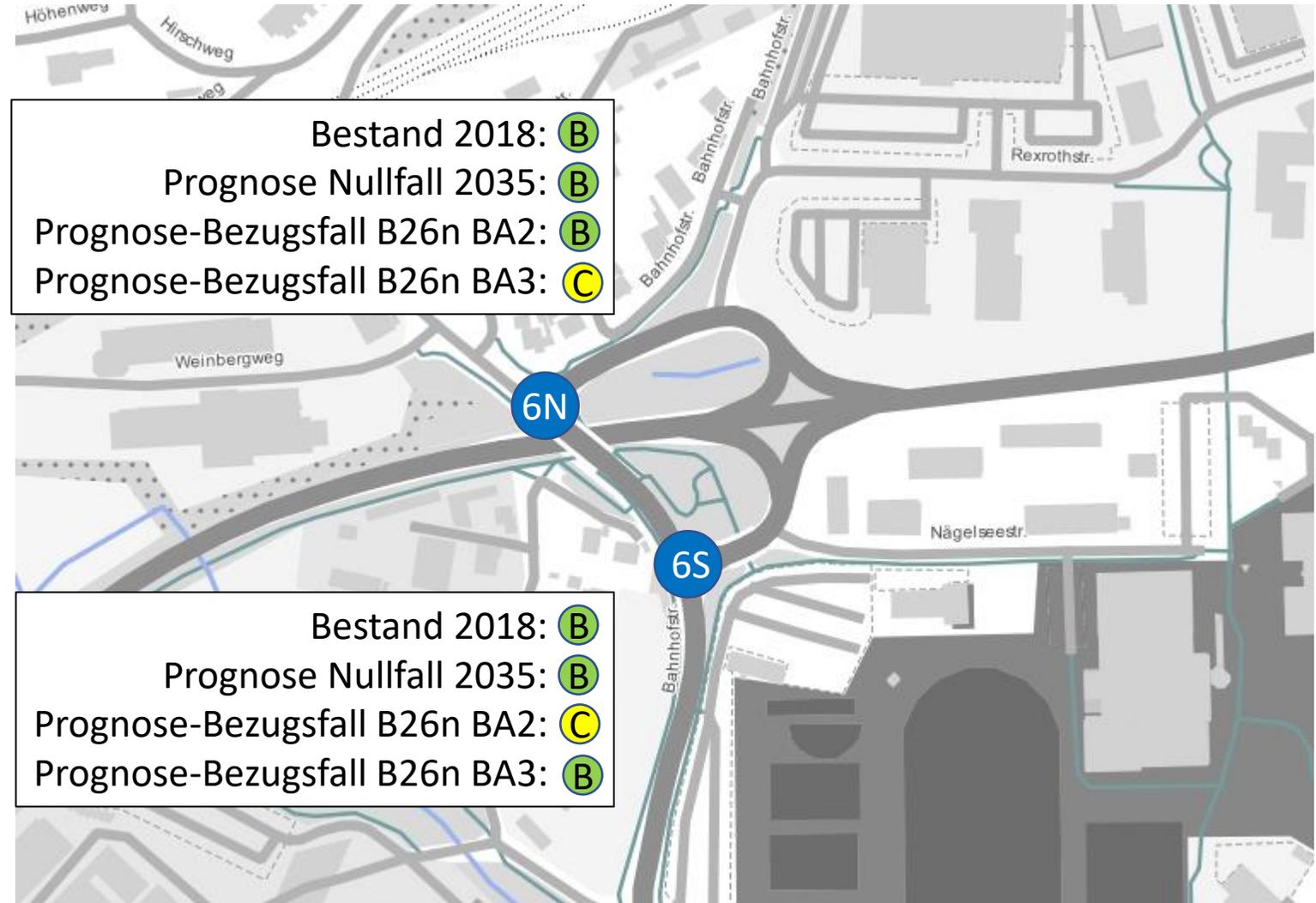


- Bestand 2018
- Prognose-Nullfall 2035 (ohne OU Wiesenfeld)
- Bezugsfall B26n BA2
- Bezugsfall B26n BA3



Entwicklung der Leistungsfähigkeit

Entwicklung der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte im Ausschnitt 4



- Bestand 2018
- Prognose-Nullfall 2035 (ohne OU Wiesenfeld)
- Bezugsfall B26n BA2
- Bezugsfall B26n BA3

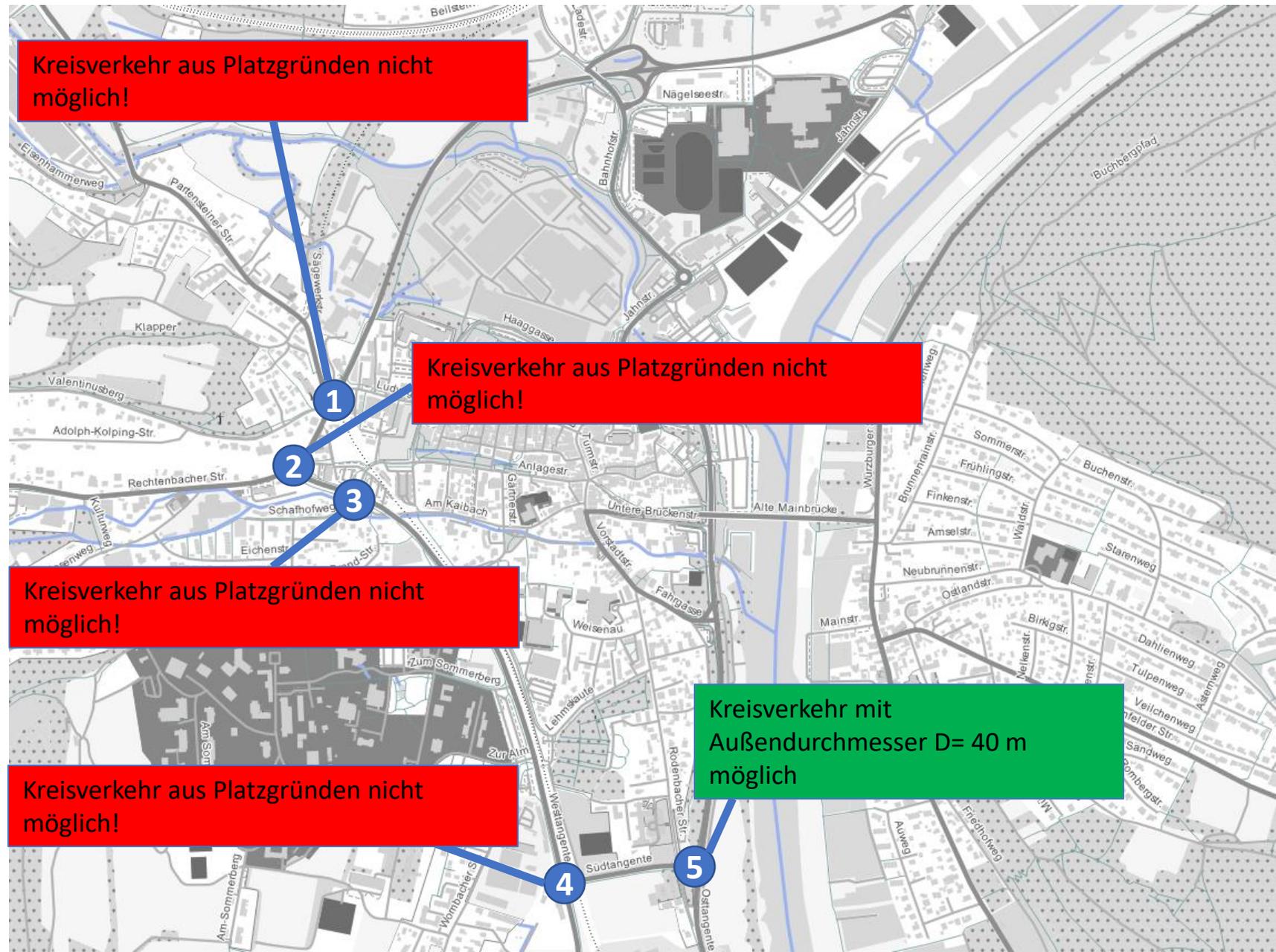


Machbarkeitsuntersuchung Kreisverkehre

Machbarkeitsuntersuchung Kreisverkehre

Rahmenbedingungen

- Befahrbarkeit Lkw (D \geq 40 m) und Rettungsfahrzeuge
- Mit Platzverhältnissen ist der städtische Flurstücksbesitz gemeint

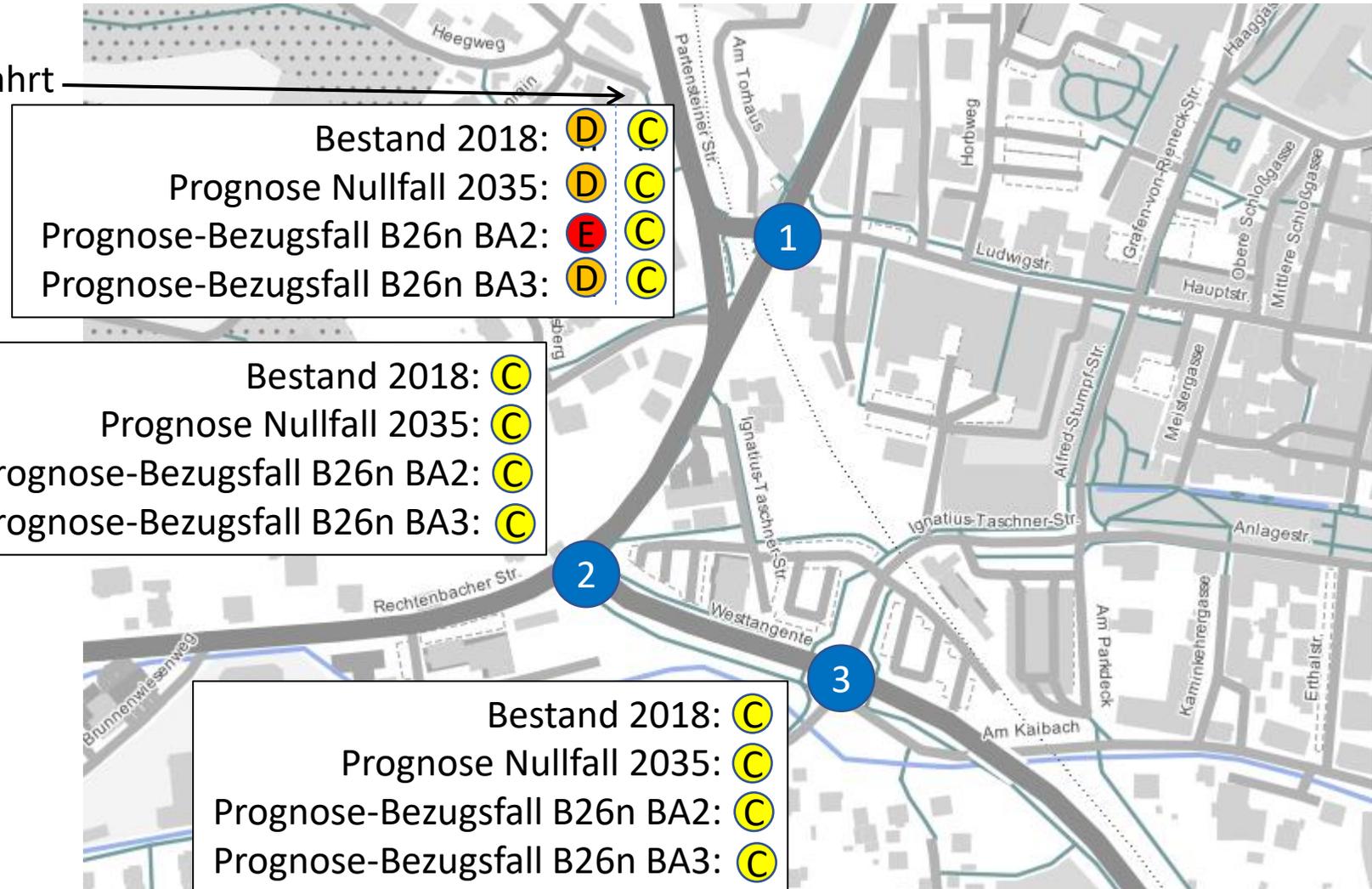




Leistungsfähigkeit mit Optimierungen

Ausschnitt 1

KP1: Optimierung Ludwigstr. ohne Ausfahrt

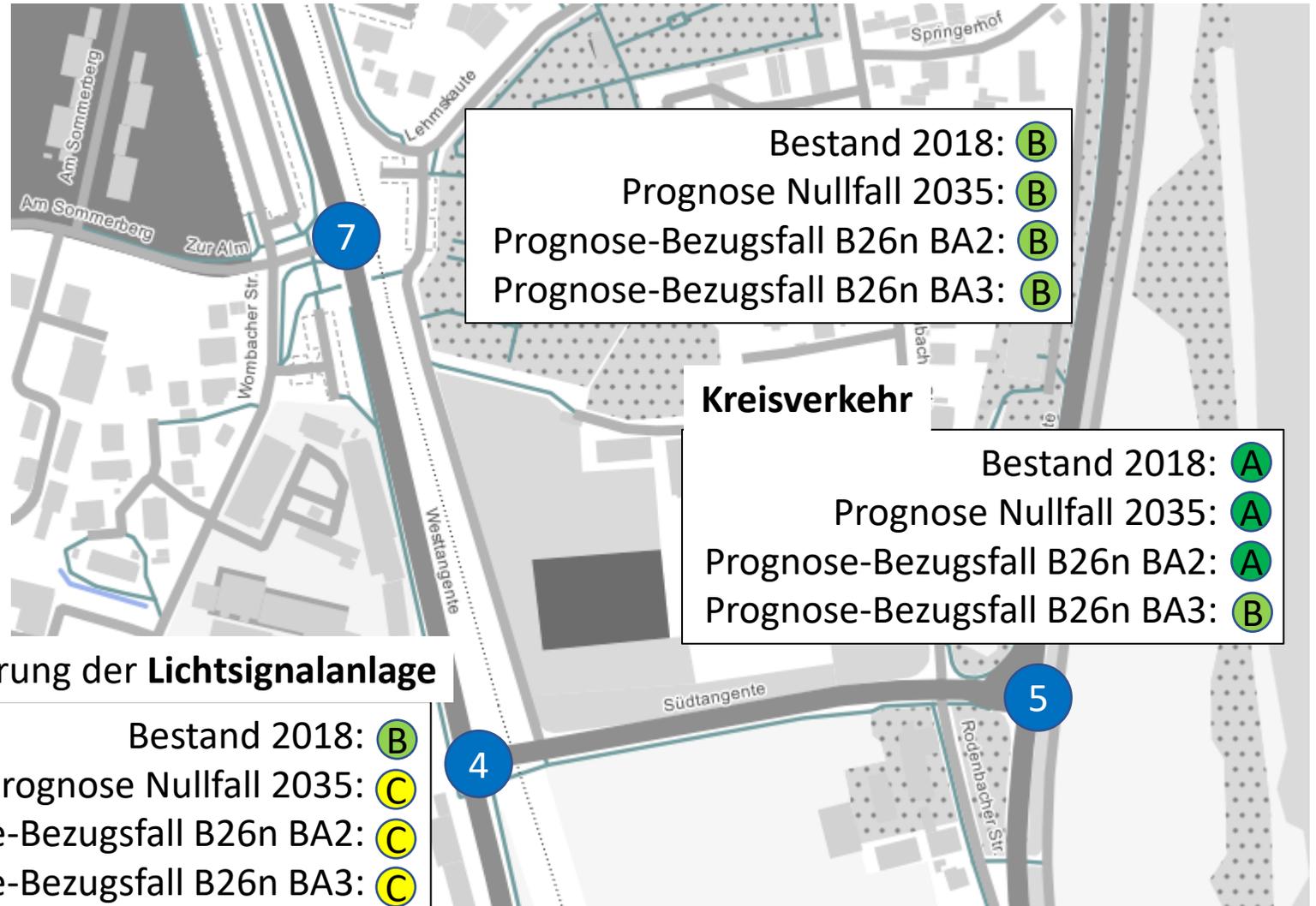


- Bestand 2018
- Prognose-Nullfall 2035 (ohne OU Wiesenfeld)
- Bezugsfall B26n BA2
- Bezugsfall B26n BA3



Leistungsfähigkeit mit Optimierungen

Ausschnitt 2

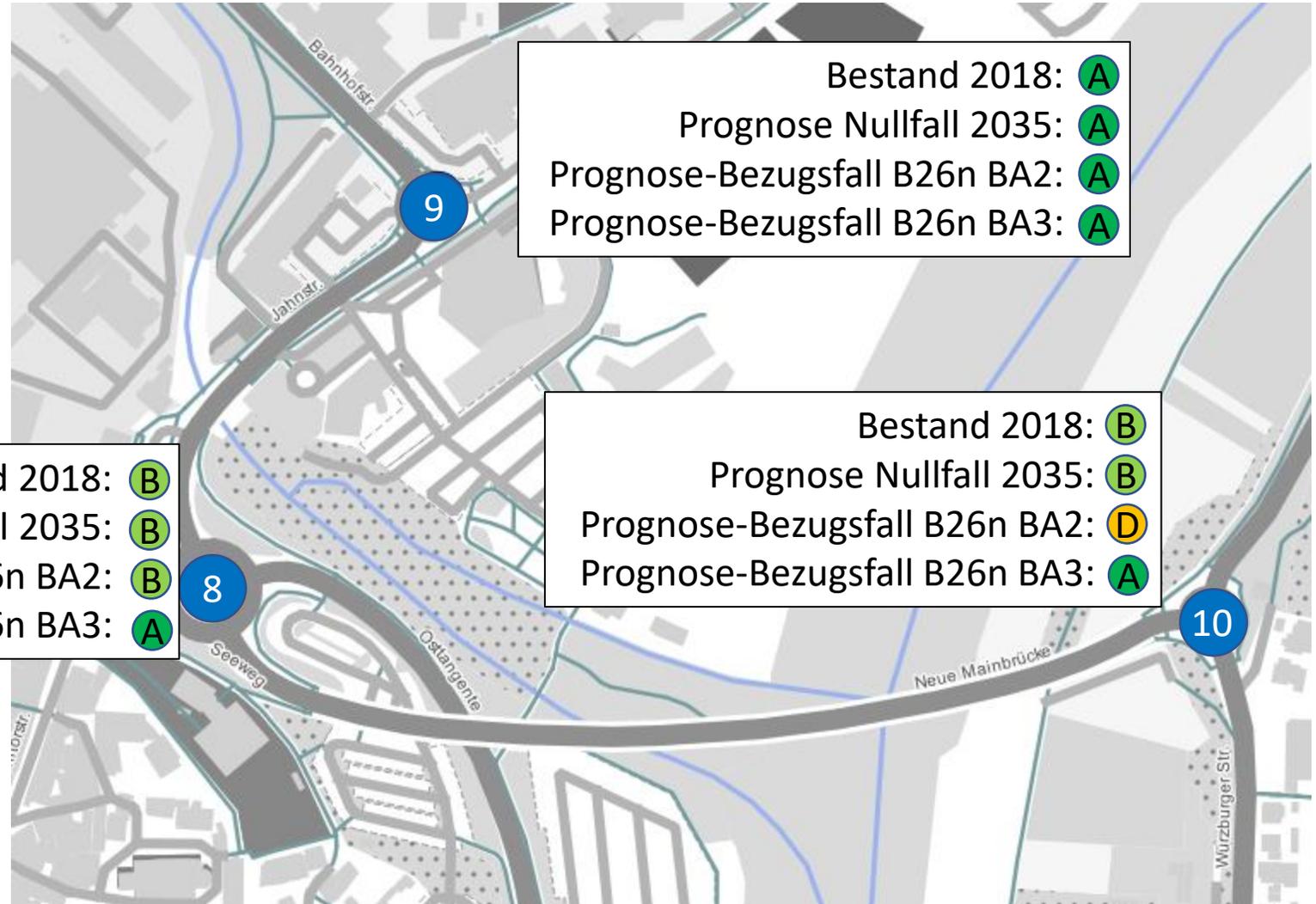


- Bestand 2018
- Prognose-Nullfall 2035 (ohne OU Wiesenfeld)
- Bezugsfall B26n BA2
- Bezugsfall B26n BA3



Leistungsfähigkeit mit Optimierungen

Ausschnitt 3

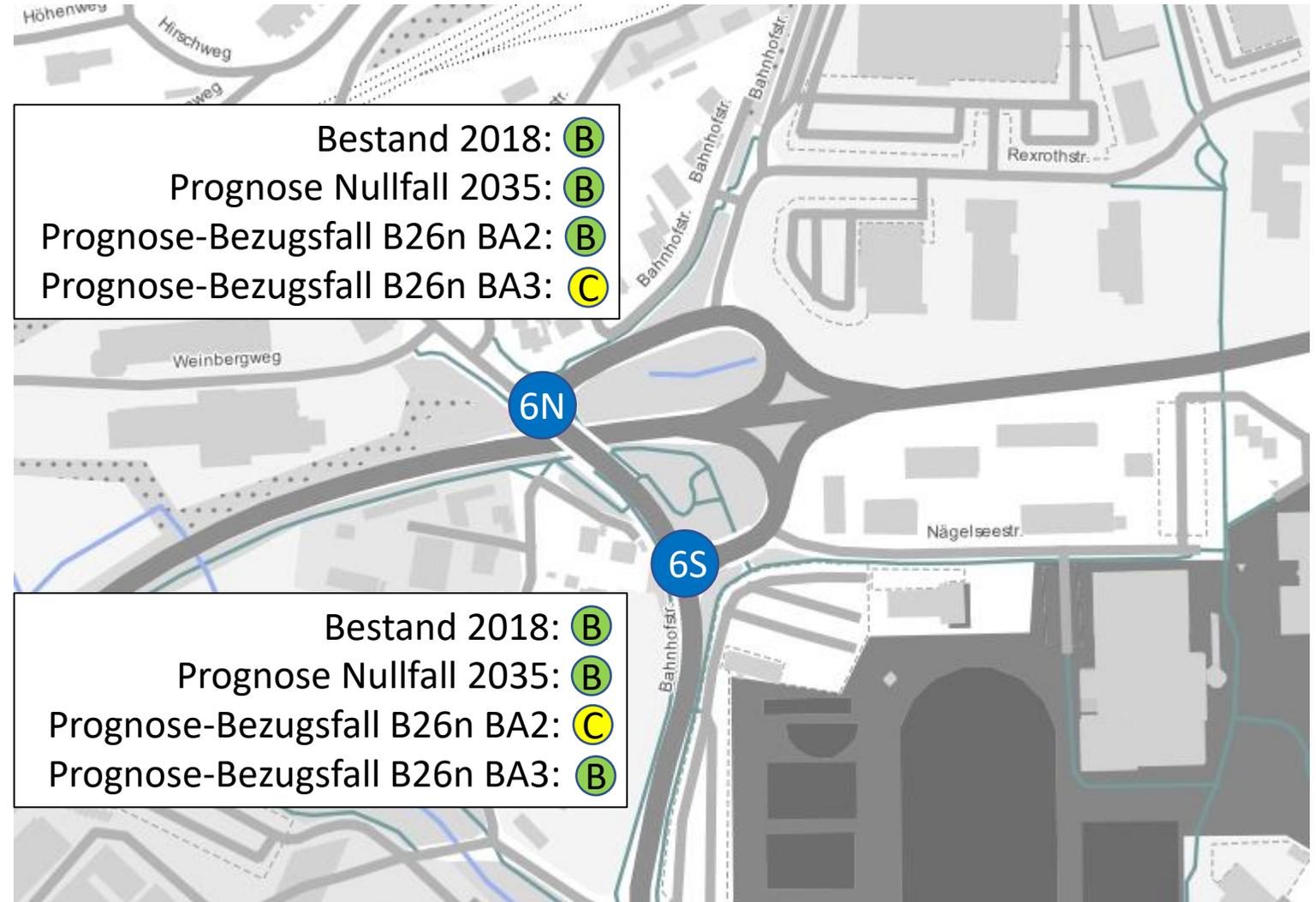


- Bestand 2018
- Prognose-Nullfall 2035
(ohne OU Wiesenfeld)
- Bezugsfall B26n BA2
- Bezugsfall B26n BA3



Leistungsfähigkeit mit Optimierungen

Ausschnitt 4



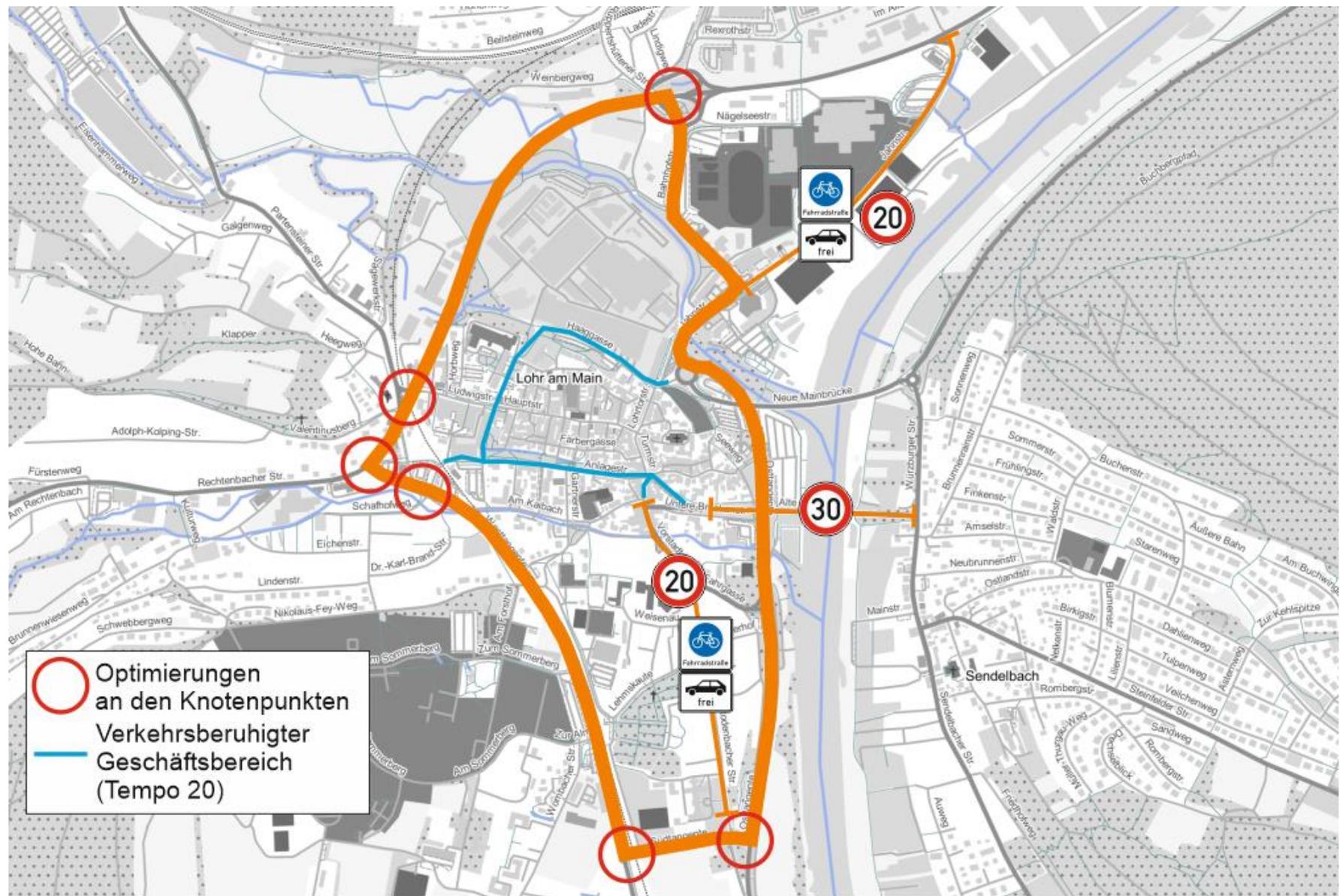
- Bestand 2018
- Prognose-Nullfall 2035 (ohne OU Wiesenfeld)
- Bezugsfall B26n BA2
- Bezugsfall B26n BA3



Planfall 1 - Übersicht

Übersicht

was ist der Planfall 1





Planfall 1 - Übersicht

Planfall 1	Variationen
<ul style="list-style-type: none">• Verkehrsfluss Tangentenring optimieren (Knotenpunkte „Oberes Tor“, „Schafhofkreuzung“, West-/Südtangente, Süd-/Osttangente, „Ohrwatschl“ / B26)• Tempo 20/30 / Fahrradstraße (für Pkw frei) alte Mainbrücke• Tempo 20/30 / Fahrradstraße (für Pkw frei) Rodenbacher Str. / Vorstadtstraße• Tempo 20/30 / Fahrradstraße (für Pkw frei) Jahnstraße• Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich auf dem „inneren Tangentenring“ (Tempo 20)	<p>Die Variationen werden heute noch nicht betrachtet und zu einem späteren Zeitpunkt vorgestellt.</p>

Warum sollte der Planfall untersucht werden?

- Stärkung des äußeren Tangentenrings.
- Umgestaltungsspielraum am Knotenpunkt „Oberes Tor“ ermöglichen
- Verkehrsreduzierung in der Jahnstraße (Schülerverkehr, Radverkehr)
- Verkehrsreduzierung Rodenbacher Straße
- Vereinheitlichung der zulässigen Geschwindigkeiten



Bezugsfall B26n BA2 – Vergleichsbasis

Bezugsfall B26n BA2

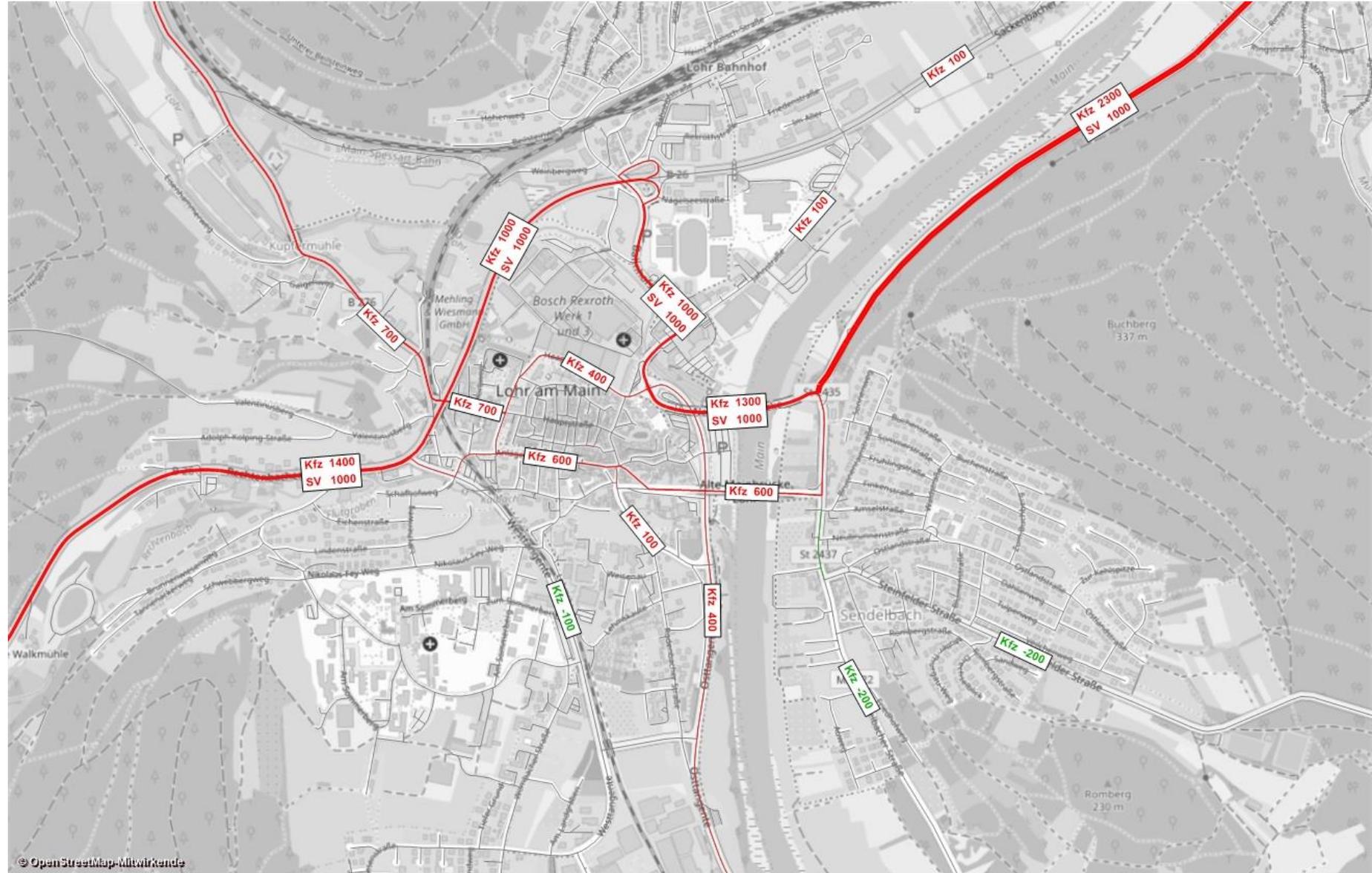
Verkehrsaufkommen DTV-w

[Kfz/24 h (SV/24 h)]

Differenz zum Prognose-Nullfall

2035

(ohne OU Wiesenfeld)



Stadtratssitzung 30.6.2021 Lohr a.Main

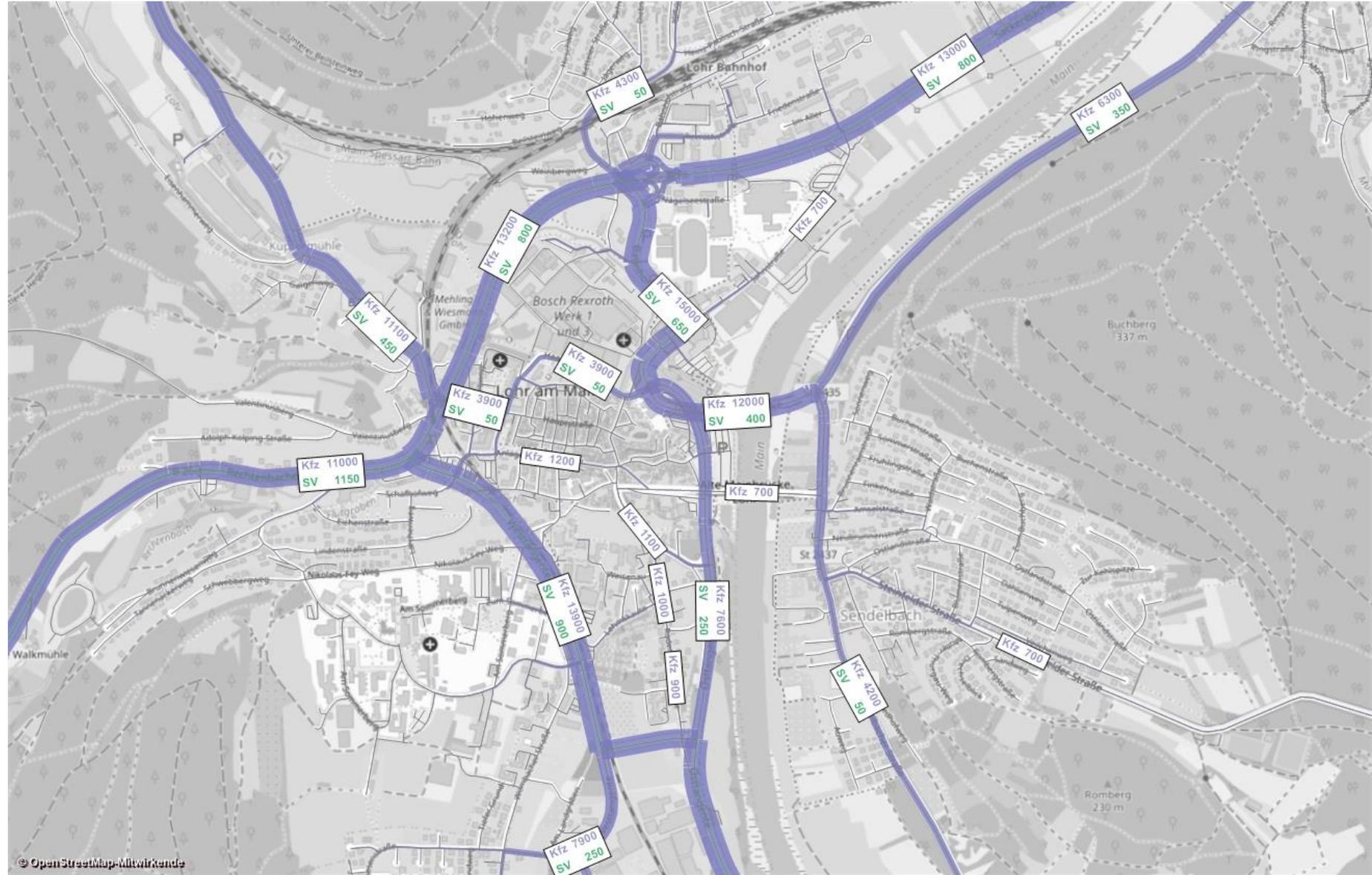


Planfall 1 – (B26n BA3) Auswirkungen

Planfall 1 mit B26n BA3
Verkehrsaufkommen DTV-w
[Kfz/24 h (SV/24 h)]

Geschwindigkeitsreduzierungen:

- Innenstadt
- Jahnstraße
- Rodenbacher Straße
- Alte Mainbrücke



© OpenStreetMap-Mitwirkende

Stadtratssitzung 30.6.2021 Lohr a.Main



Planfall 1 – (B26n BA3) Auswirkungen

Planfall 1 mit B26n BA3

Differenz zum Prognose-Nullfall

2035

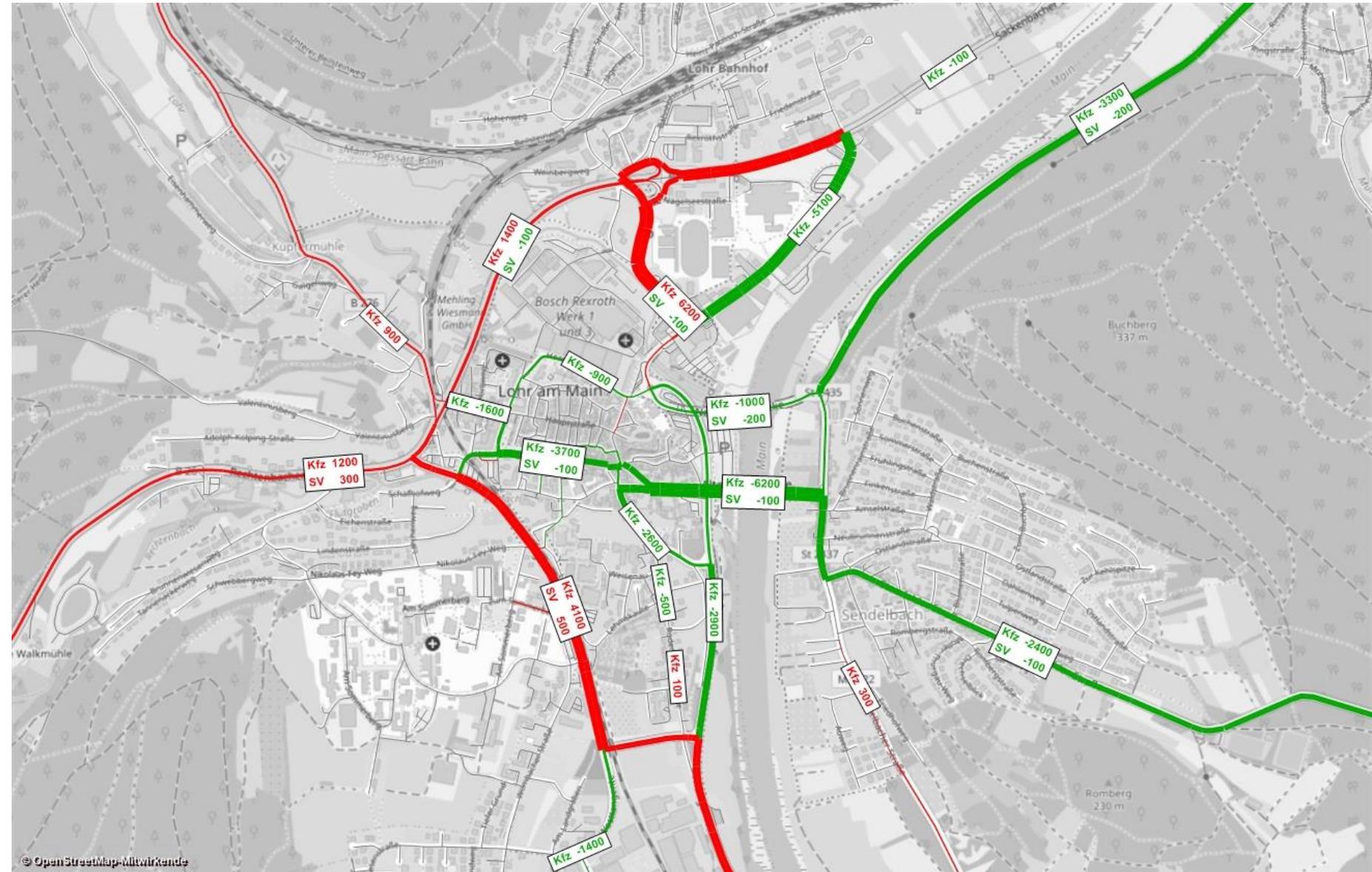
(ohne OU Wiesenfeld)

Verkehrsaufkommen DTV-w

[Kfz/24 h (SV/24 h)]

Geschwindigkeitsreduzierungen:

- Innenstadt
- Jahnstraße
- Rodenbacher Straße
- Alte Mainbrücke



© OpenStreetMap-Mitwirkende

Stadtratssitzung 30.6.2021 Lohr a.Main



Bezugsfall B26n BA3 – Vergleichsbasis

Bezugsfall B26n BA3

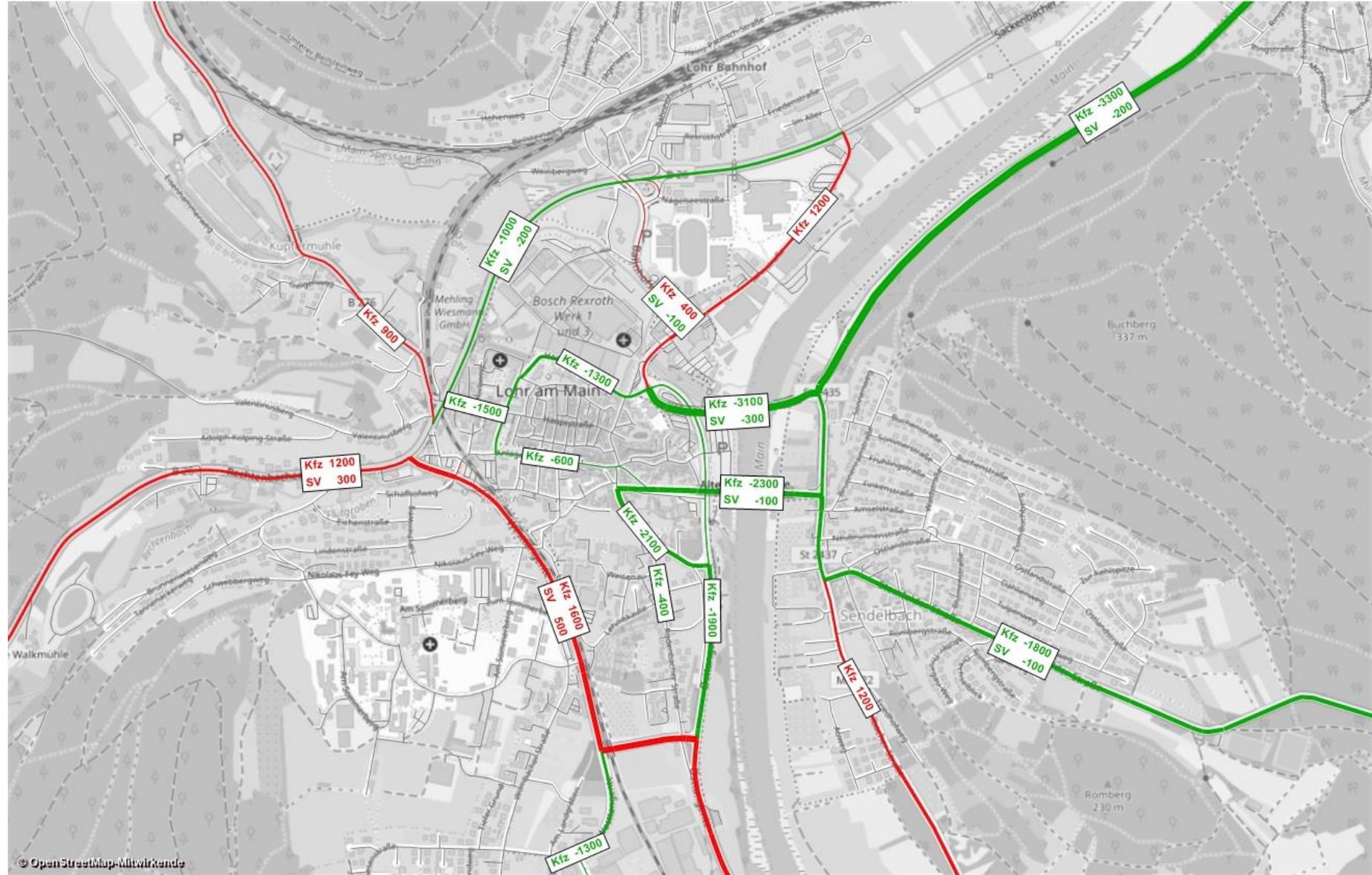
Verkehrsaufkommen DTV-w

[Kfz/24 h (SV/24 h)]

Differenz zum Prognose-Nullfall

2035

(ohne OU Wiesenfeld)



© OpenStreetMap-Mitwirkende

Stadtratssitzung 30.6.2021 Lohr a.Main



Fazit

- Bereits durch die Aufsiedelungsflächen und Verkehrsverlagerungen (bspw. Krankenhaus) erhöht sich das Verkehrsaufkommen in Lohr a.Main im Prognose-Nullfall 2035
- Im BA2 wird die Relation West-Ost zusätzlich belastet
- Im BA3 verlagert sich der zusätzliche Verkehr auf die west-süd-Tangente und führt zu Entlastungen in Richtung Steinbach, Sendelbach, auf der bestehenden B26, der Osttangente, der alten und neuen Mainbrücke sowie in der Innenstadt
- Die Entlastungswirkungen einer dritten Mainbrücke im sensiblen Innenstadtbereich, sowie der alten Mainbrücke sind aus verkehrlicher Sicht positiv und verlagern den Verkehr auf die Westtangente
- Die zusätzlichen innerstädtischen Geschwindigkeitsreduzierungen verlagern weiteren Verkehr von der alten Mainbrücke, sowie dem Innenstadtbereich (bspw. vor der alten Turnhalle) auf die Tangenten

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

brennerplan.de

buero@brennerplan.de