

BERNARD

GRUPPE



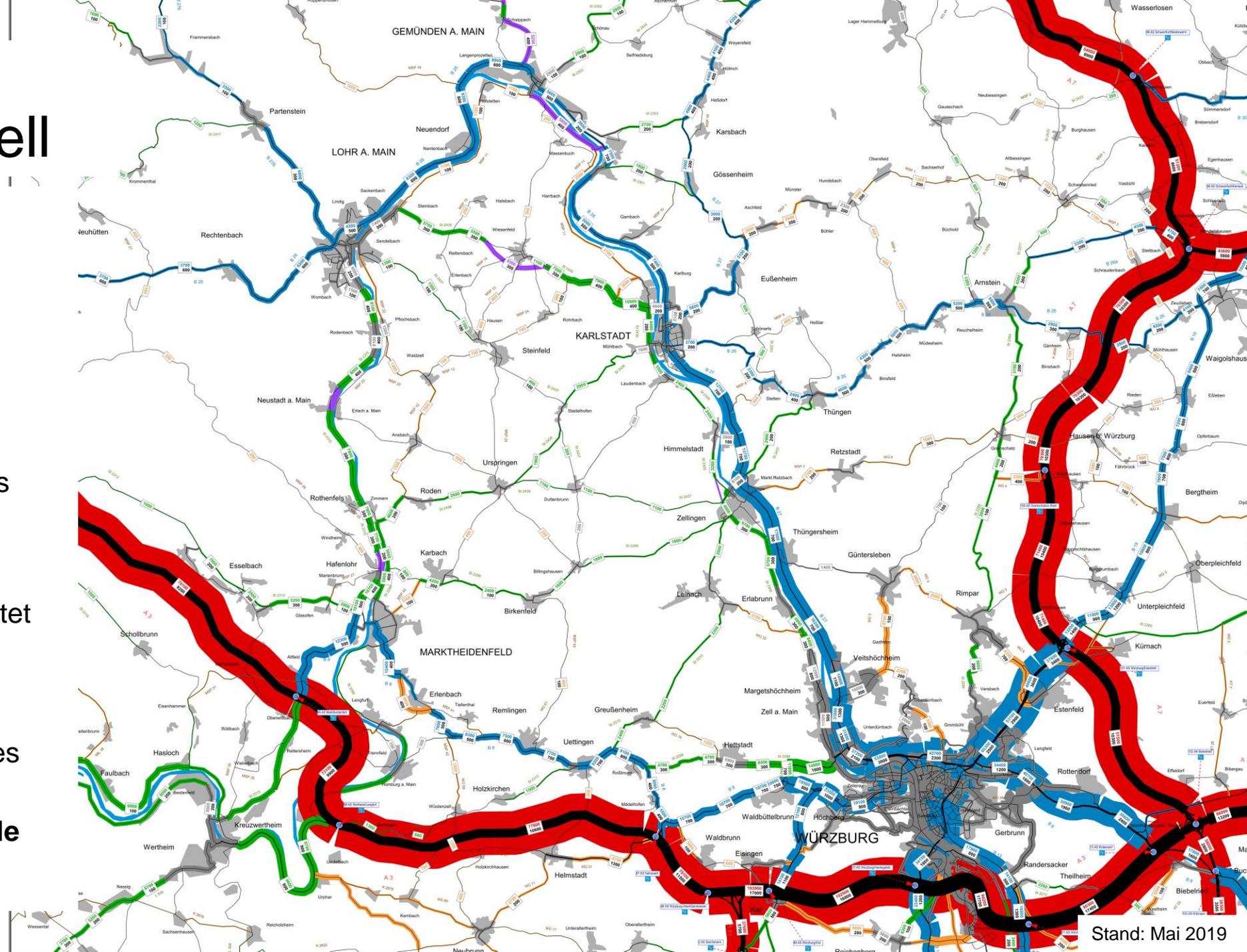
■ Stadt Lohr a.Main:

Verkehrliche Entwicklung im Zusammenhang mit dem Neubau der B 26n

| 30.06.2021

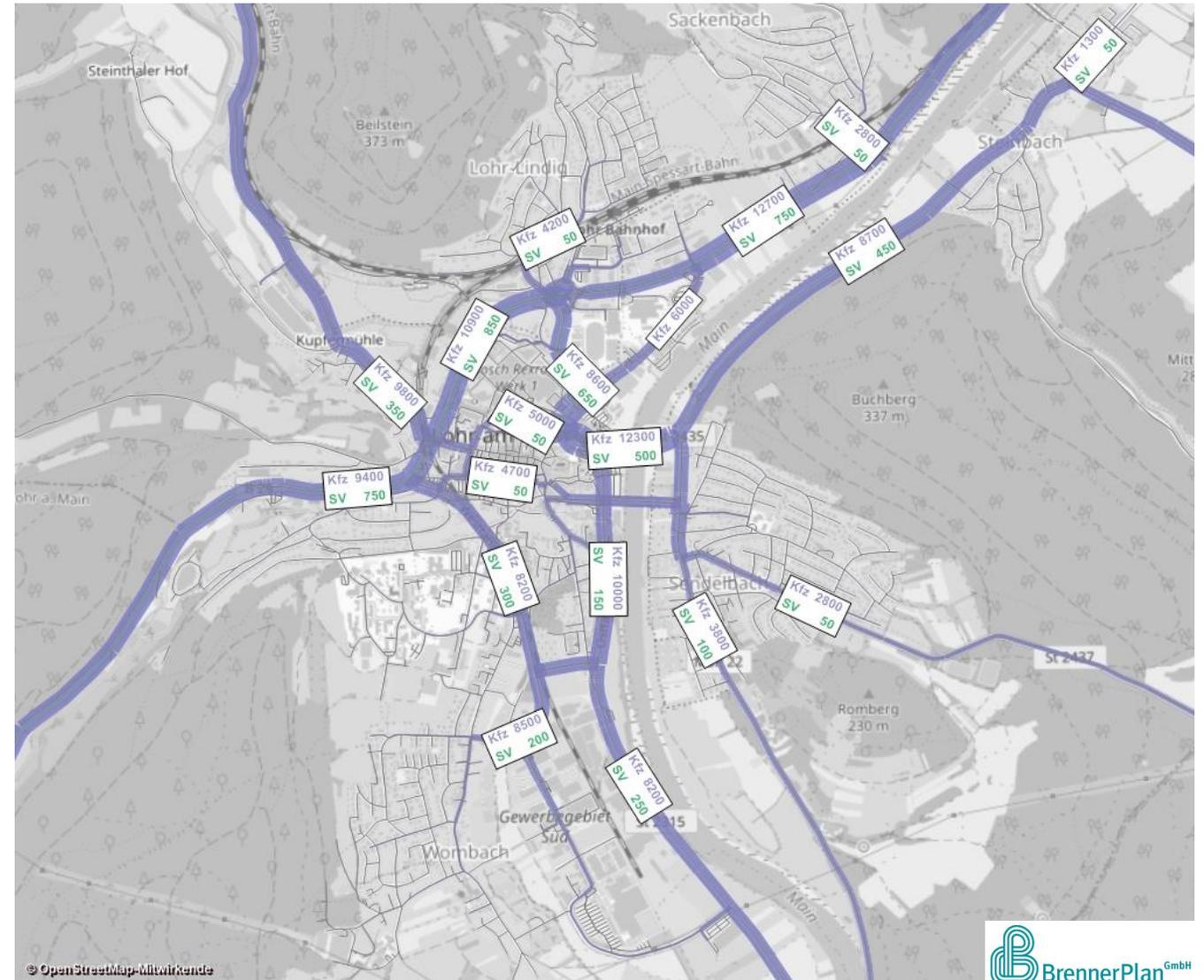
Regionales Verkehrsmodell

- > 300 Bezirke
- > 150 Zählstellen
- 3.000 Knoten
- 8.000 Strecken
- 2006 aufgebaut
- kontinuierlich weiterentwickelt
- zuletzt fortgeschrieben auf das **Analysejahr 2015** und den Prognosehorizont 2035
- im Bereich Lohr auf Basis des städtischen Modells überarbeitet
- zeigt den **DTV**, also den durchschnittlichen täglichen Verkehr aller Tage eines Jahres
- bildet **regionale/überregionale Effekte genauer** ab als das städtische Modell

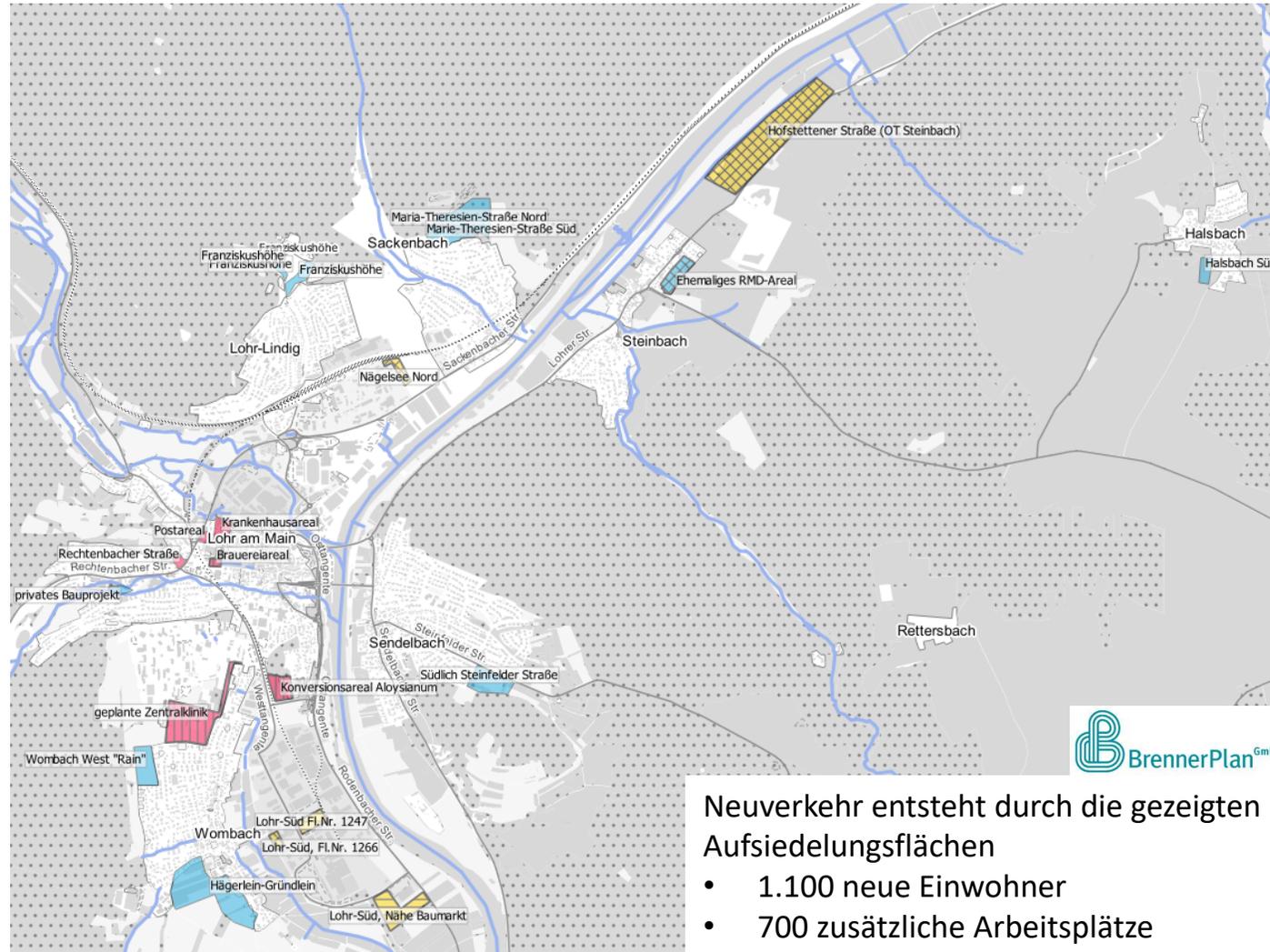


■ Städtisches Verkehrsmodell

- 61 kleinteilige Bezirke
 - 37 innerörtliche Zählstellen
 - 7 Kordonbefragungsstellen
 - 6.500 Knoten (Kfz)
 - 14.000 Strecken (Kfz)
- **Analysejahr 2018**
- Mit dem regionalen Modell abgeglichen
 - zeigt den **DTV-w**, also den durchschnittlichen täglichen Verkehr an Werktagen
 - bildet **innerstädtische Effekte genauer** ab als das regionale Modell



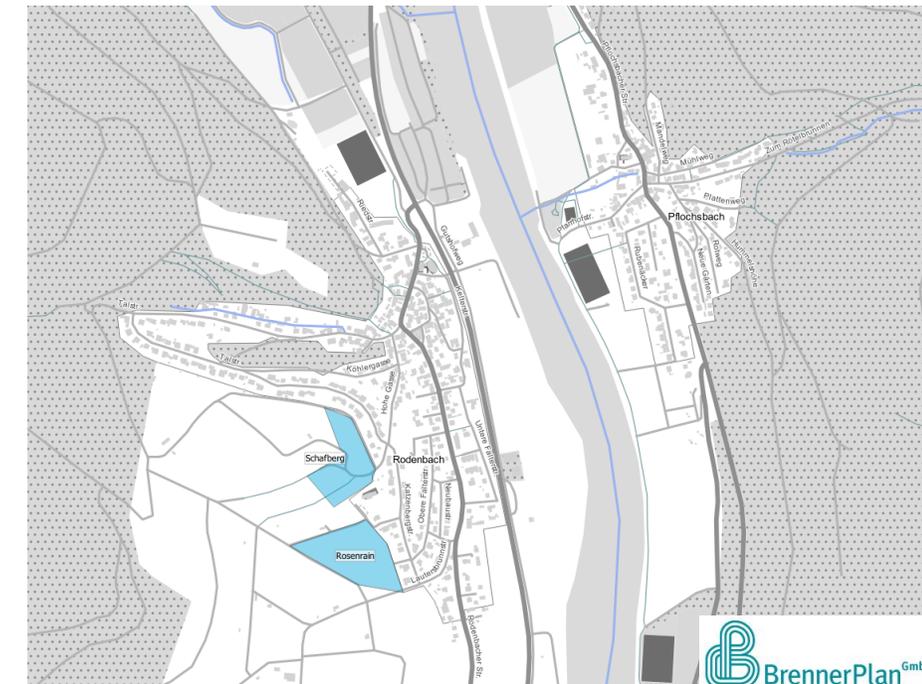
Aufsiedlungsflächen bis 2035



Legende

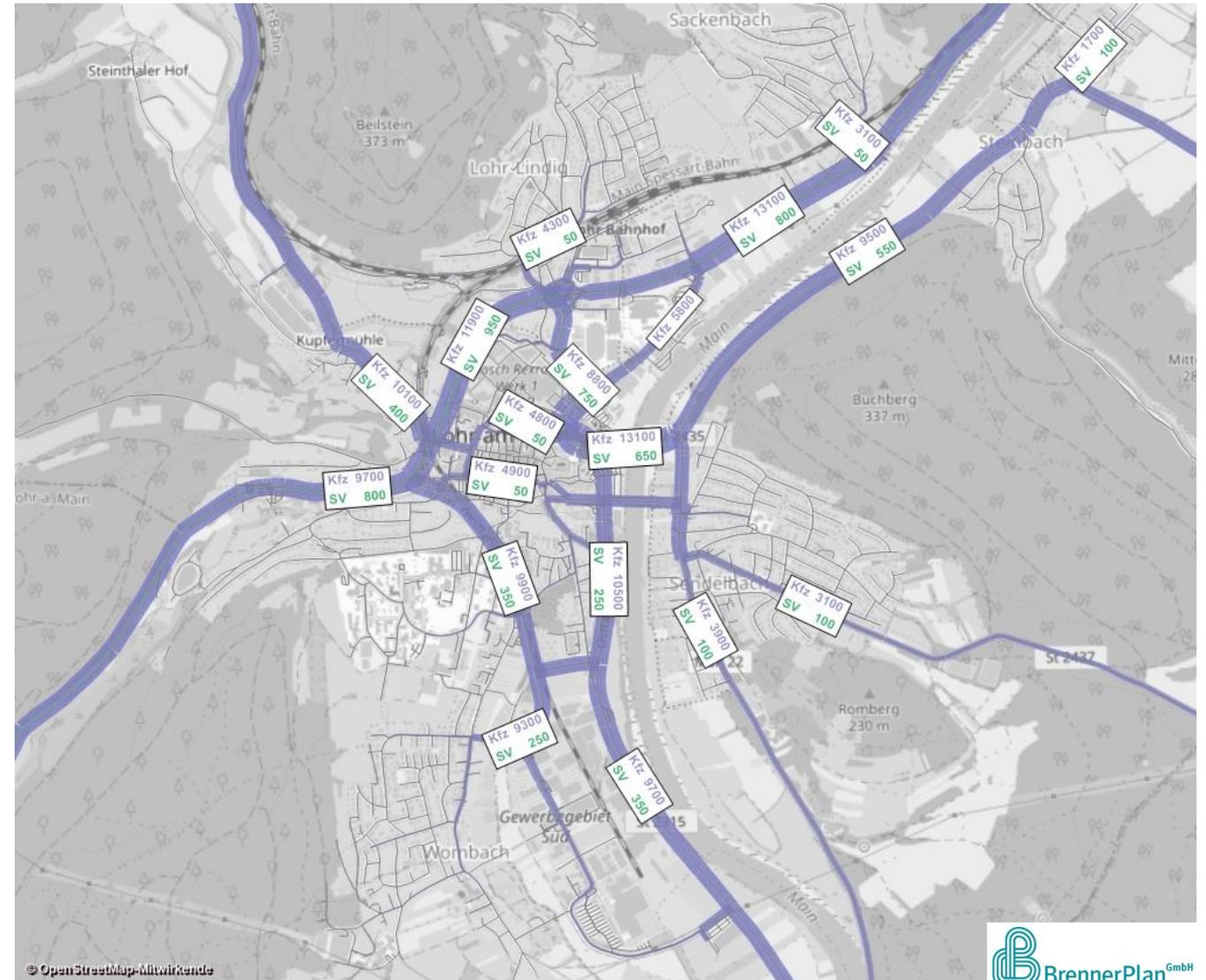
- Entwicklungsflächen
- Wohnbauflächen
 - Gewerbebaufläche
 - sonstige Baufläche

Südlicher Kartenausschnitt: Rodenbach



■ Prognosenullfall 2035 (städtisches Verkehrsmodell)

- Verkehrsaufkommen 2035
- Zeigt die prognostizierten Querschnittsbelastungen in Kfz/24 h (SV/24 h)
- Prognosenullfall: ohne verkehrliche Maßnahmen (Straßennetz wie im Bestand)

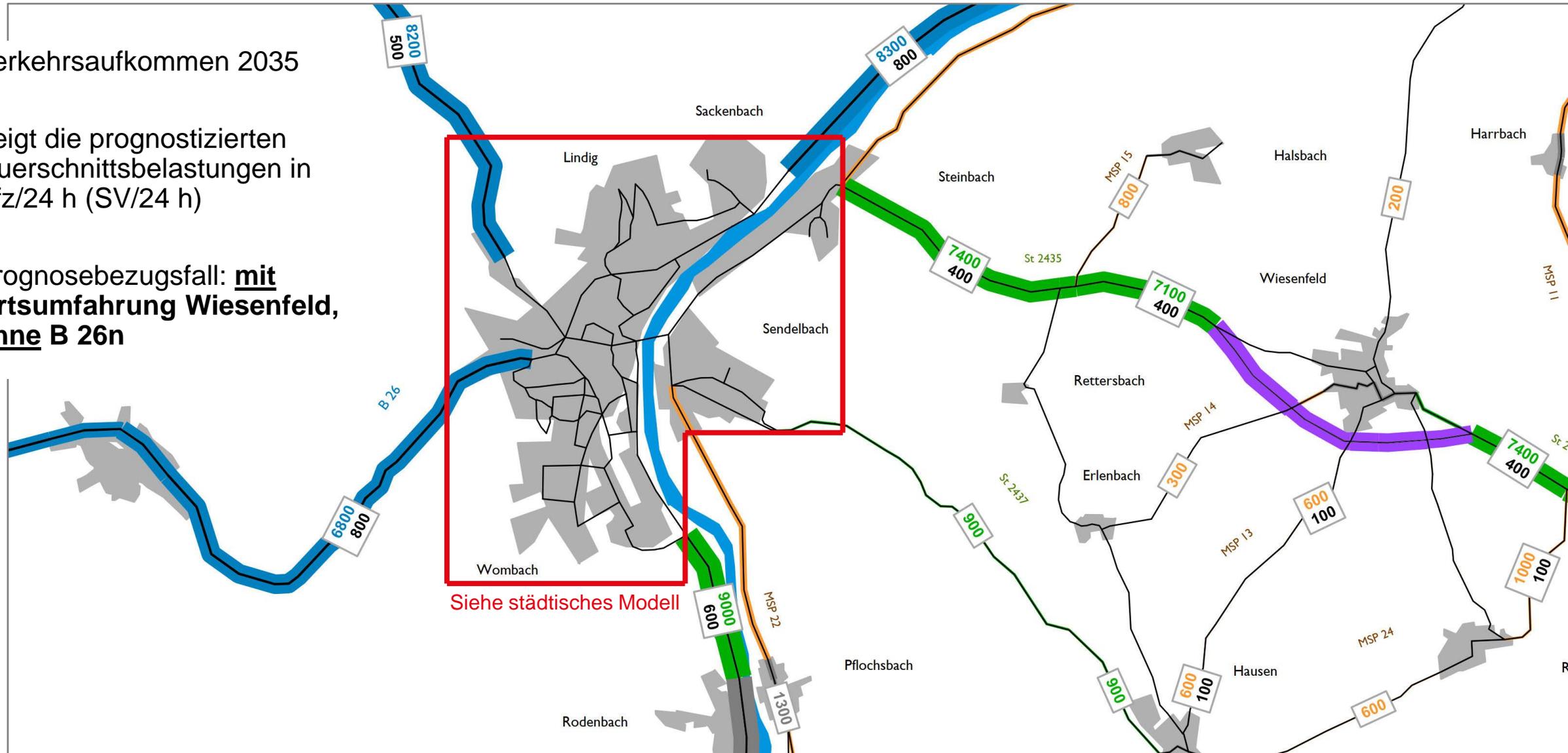


■ Prognosebezugsfall 2035 (regionales Verkehrsmodell)

■ Verkehrsaufkommen 2035

■ Zeigt die prognostizierten Querschnittsbelastungen in Kfz/24 h (SV/24 h)

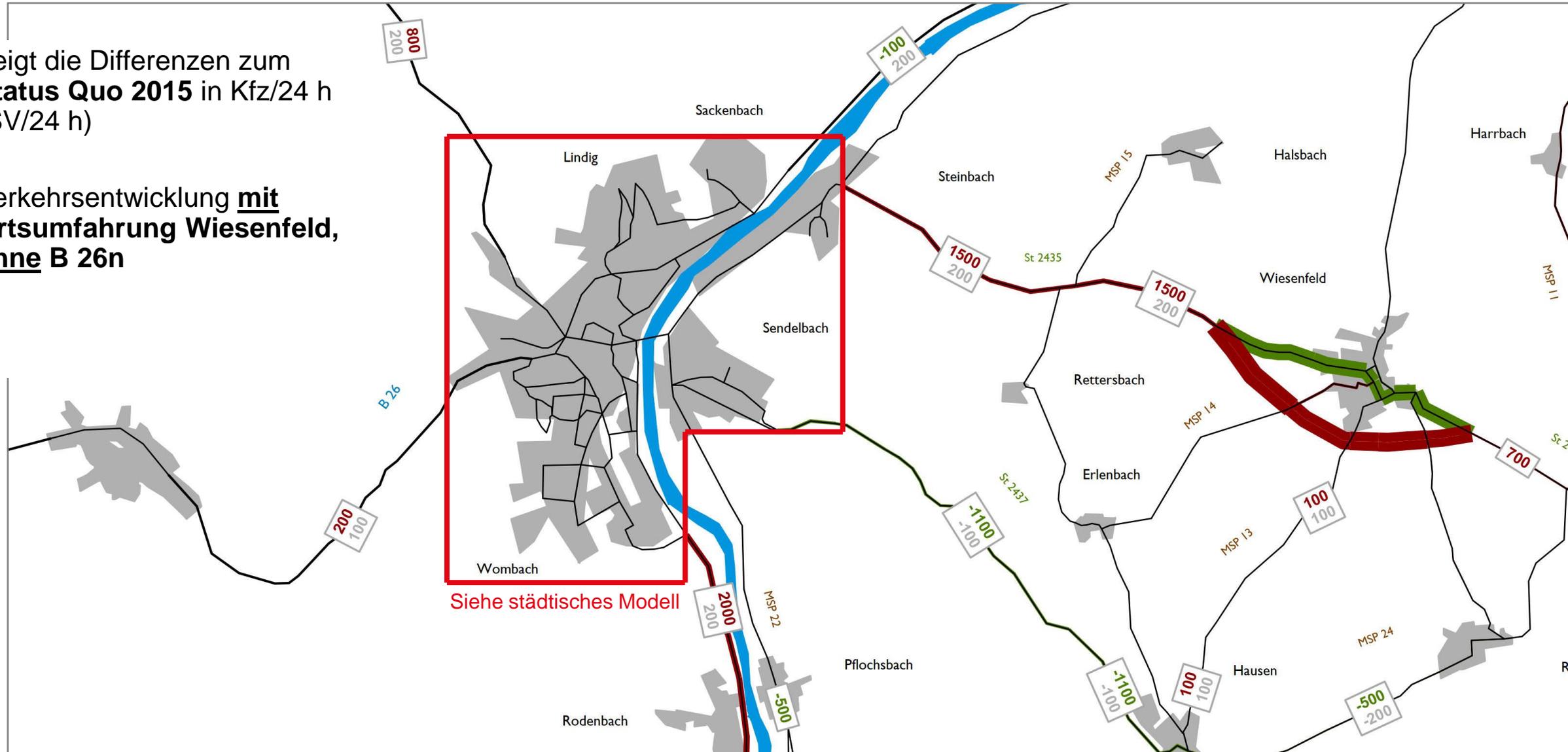
■ Prognosebezugsfall: mit Ortsumfahrung Wiesenfeld, ohne B 26n



■ Differenzplan: Prognosebezugsfall 2035 (regionales Verkehrsmodell)

■ Zeigt die Differenzen zum **Status Quo 2015** in Kfz/24 h (SV/24 h)

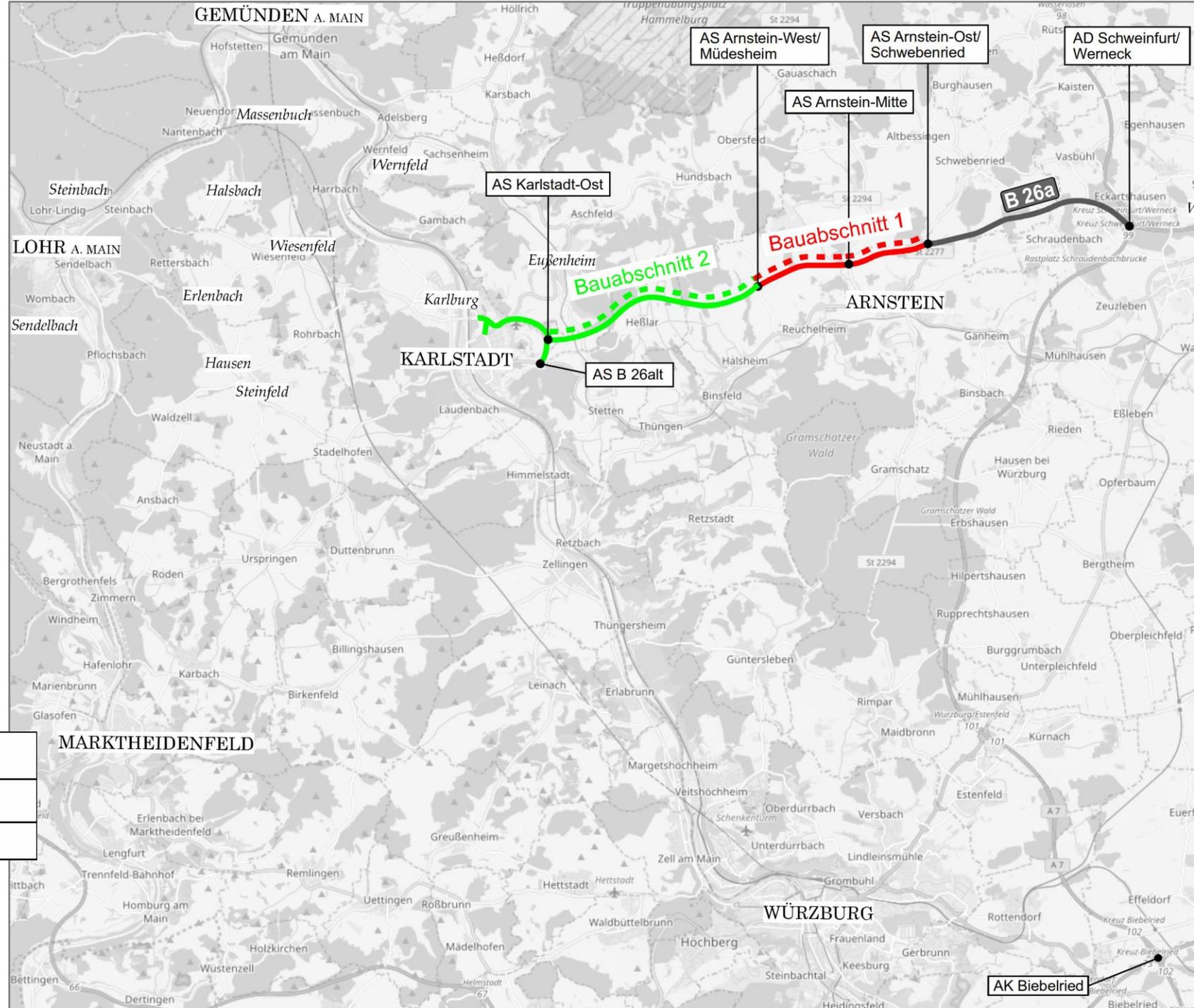
■ Verkehrsentwicklung mit Ortsumfahrung Wiesefeld, ohne B 26n



Planungsabschnitte B 26n BA 1 bis BA 2

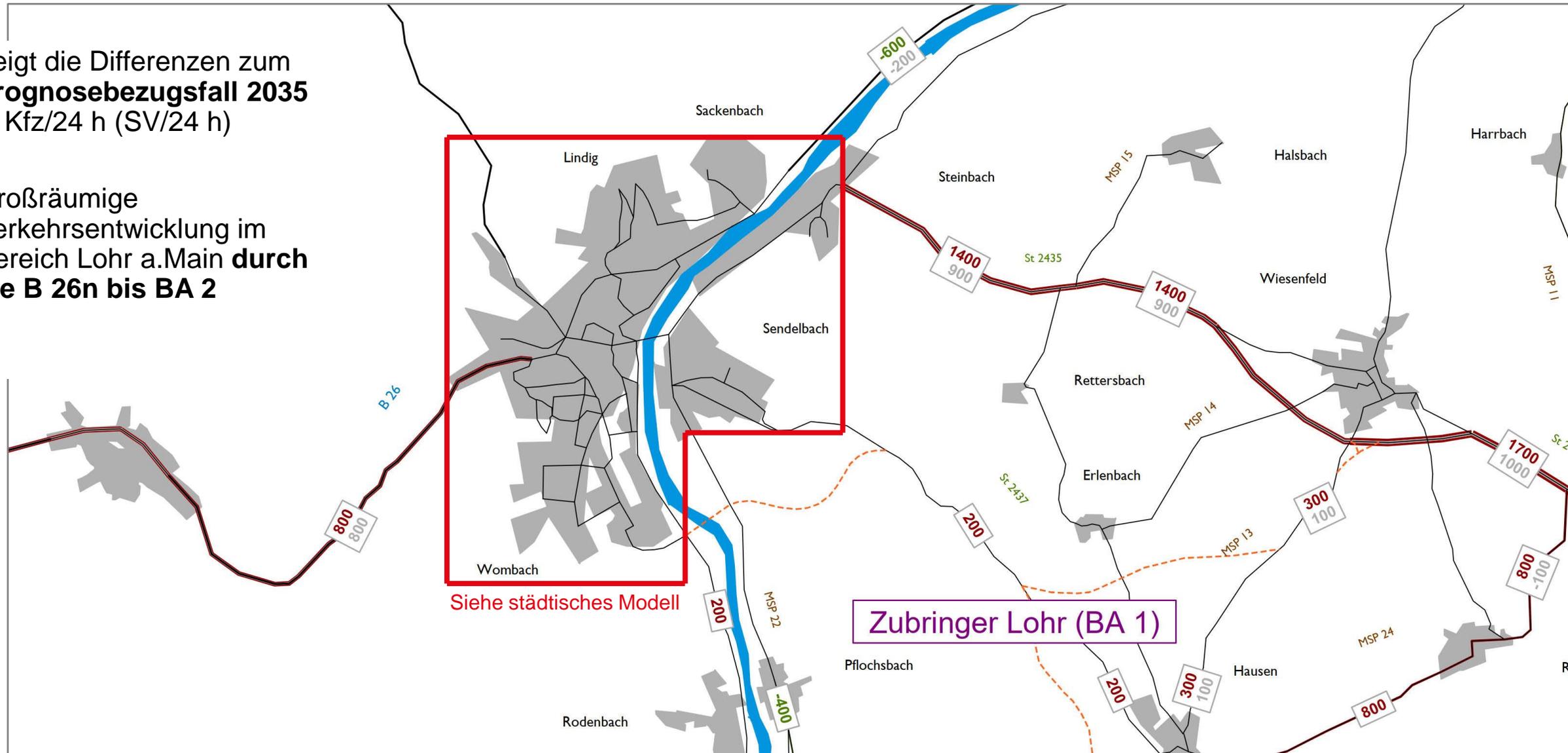
-  zweistreifiger Querschnitt
-  zweistreifiger Querschnitt mit abschnittweisem Anbau von Überholfahrstreifen
-  sechsstreifiger Querschnitt

| Planfall | Bestandteile |
|----------|--------------|
| BA 1 | BA 1 |
| BA 2 | BA 1, BA 2 |



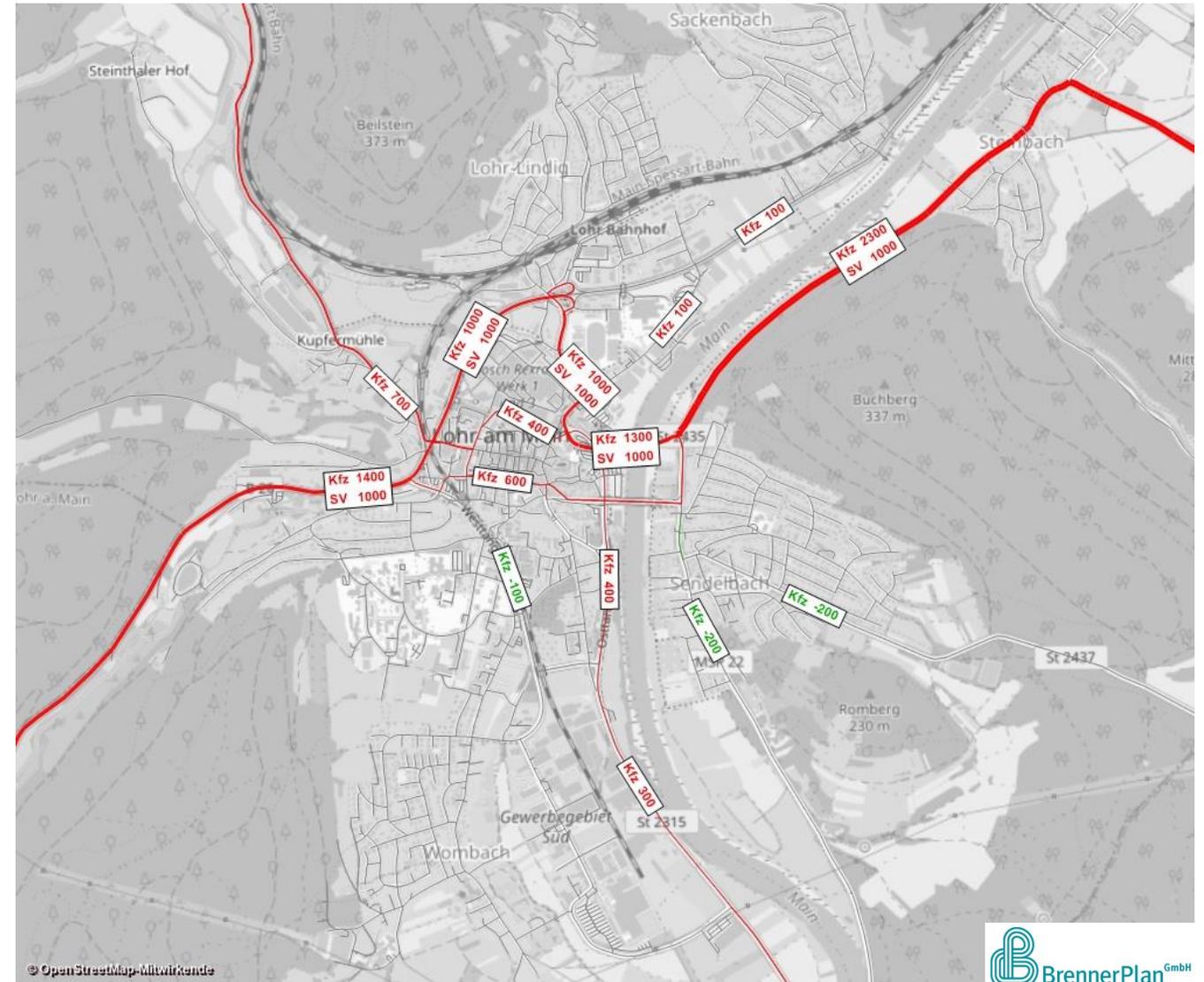
Differenzplan: Prognoseplanfall BA 2 (regionales Verkehrsmodell)

- Zeigt die Differenzen zum Prognosebezugsfall 2035 in Kfz/24 h (SV/24 h)
- Großräumige Verkehrsentwicklung im Bereich Lohr a.Main durch die B 26n bis BA 2



■ Differenzplan: Prognosebezugsfall BA 2 (städtisches Verkehrsmodell)

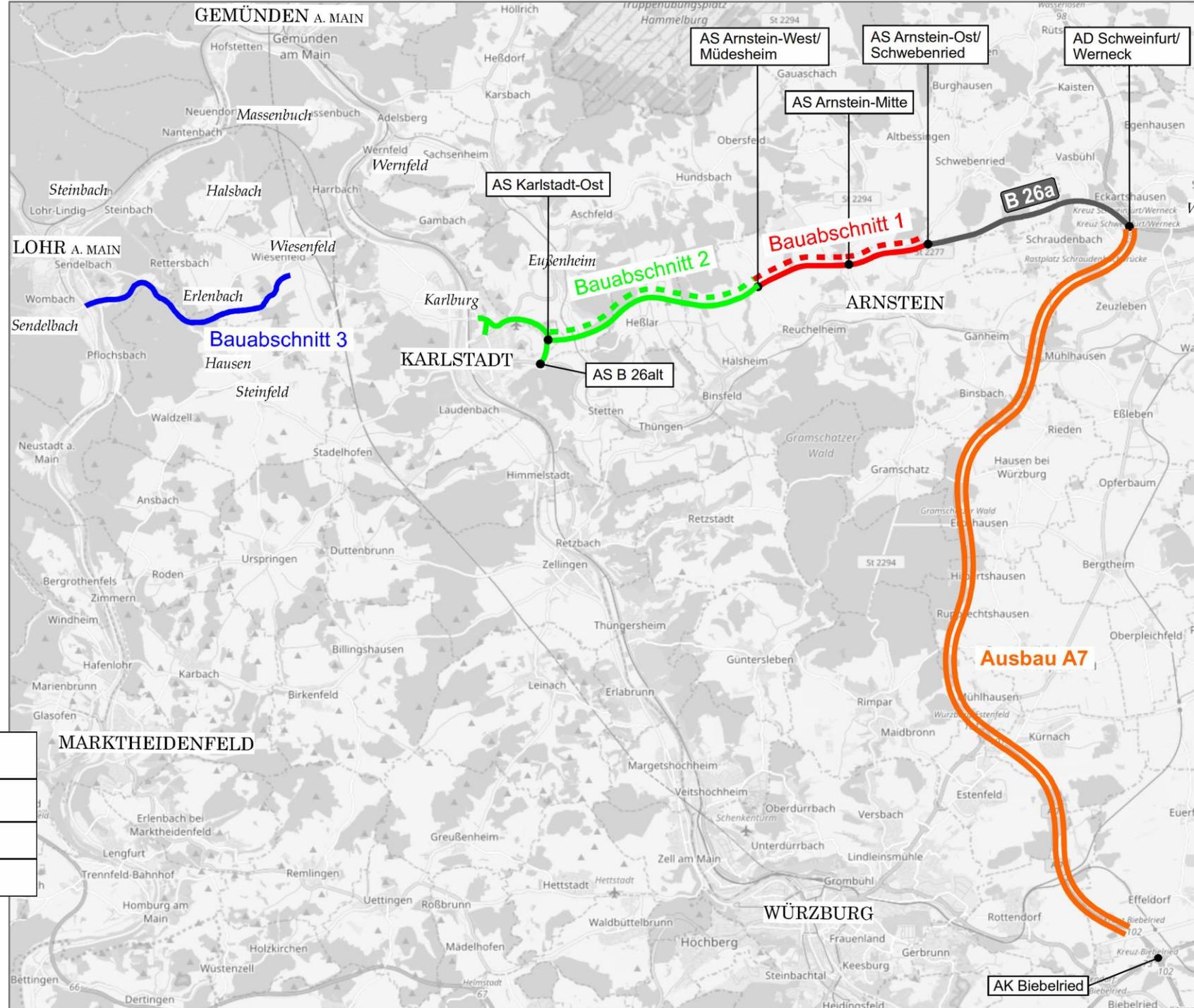
- Zeigt die Differenzen zum **Prognosenullfall 2035** in Kfz/24 h (SV/24 h)
- Entwicklungen in Lohr a.Main durch die **OU Wiesenfeld** und die **B 26n bis BA 2**



Planungsabschnitte BA 1 bis BA 3

-  zweistreifiger Querschnitt
-  zweistreifiger Querschnitt mit abschnittweisem Anbau von Überholfahrstreifen
-  sechsstreifiger Querschnitt

| Planfall | Bestandteile |
|-----------------------|------------------------------|
| BA 1 | BA 1 |
| BA 2 | BA 1, BA 2 |
| BA 3 (mit A 7-Ausbau) | BA 1, BA 2, BA 3, Ausbau A 7 |



■ Differenzplan: Prognosebezugsfall BA 3 (städtisches Verkehrsmodell)

- Zeigt die Differenzen zum **Prognosenullfall 2035** in Kfz/24 h (SV/24 h)
- Entwicklungen in Lohr a.Main durch die **OU Wiesenfeld** und die **B 26n bis BA 3** (mit dritter Mainbrücke)

