

Stadt Lichtenfels Verkehrsentwicklungsplan

Teil B - Konzept und Maßnahmen
- Stand März 2019 -



Planungsgesellschaft Stadt-Land-Verkehr

Josephspitalstraße 7 80331 München
089 / 54 21 55 - 0 post@pslv.de www.pslv.de



Stadt Lichtenfels

Verkehrsentwicklungsplan

Teil B - Konzept und Maßnahmen

- Stand März 2019 -

Inhalt

1	Kfz-Verkehr	1
1.1	Ausgangslage Kfz-Verkehr	1
1.2	Konzept Kfz-Verkehr	1
1.3	Maßnahmen Kfz-Verkehr	2
2	Rad- und Fußgängerverkehr	8
2.1	Ausgangslage Radverkehr	8
2.2	Bestandssituation Radverkehr	11
2.3	Konzept Radverkehr	15
2.4	Maßnahmen Radverkehr	21
2.5	Fahrradparken	31
2.6	Fußgängerverkehr	34
3	Ruhender Verkehr	35
3.1	Bestandssituation Ruhender Verkehr	35
3.2	Konzept Ruhender Verkehr	35
3.3	Maßnahmen Ruhender Verkehr	35
4	ÖPNV	38
4.1	Bestandssituation ÖPNV	38
4.2	Maßnahmen ÖPNV	39

Anhang: Plandarstellungen

1 Kfz-Verkehr

- 1.1 Kfz-Verkehr - Bestand (Übersicht)
- 1.2 Kfz-Verkehr - Bestand (Altstadt)
- 1.3 Kfz-Verkehr - Verkehrsmagneten
- 1.4 Kfz-Verkehr - Konzeptvorschläge
- 1.5 Kfz-Verkehr - Konzeptskizzen Knotenpunkte
- 1.6 Kfz-Verkehr - Maßnahmenvorschlag Mainau

2 Rad- und Fußgängerverkehr

- 2.1 Radverkehr - Bestand Routen
- 2.2 Radverkehr - Ergebnisse Planungswerkstatt
- 2.3 Radverkehr - Konzept Routen
- 2.4 Radverkehr - Maßnahmen
- 2.5 Radverkehr - Maßnahmenvorschlag Bamberger Straße
- 2.6 Radverkehr - Maßnahmenvorschlag Kronacher Straße
- 2.7 Radverkehr - Maßnahmenvorschlag Coburger Straße

3 Ruhender Verkehr

- 3.1 Ruhender Verkehr - Bestand öffentliche Parkmöglichkeiten
- 3.2 Ruhender Verkehr - Erhebung öffentliche Parkmöglichkeiten

4 ÖPNV

- 4.1 ÖPNV - Bestand (Erschließung Bus)

Stadt Lichtenfels

Verkehrsentwicklungsplan

Teil B - Konzept und Maßnahmen
Kapitel 1 - Kfz-Verkehr

- Stand März 2019 -

Inhalt

1	Kfz-Verkehr	1
1.1	Ausgangslage Kfz-Verkehr	1
1.2	Konzept Kfz-Verkehr	1
1.3	Maßnahmen Kfz-Verkehr	2

1 Kfz-Verkehr

1.1 Ausgangslage Kfz-Verkehr

Die Stadt Lichtenfels befindet sich in einer für den Kfz-Verkehr prinzipiell guten Situation ohne gravierende Unfallschwerpunkte und auch ohne überlastete Knotenpunkte mit langen Rückstauungen.

In den Plänen 1.1 und 1.2 ist das Straßennetz der Stadt Lichtenfels und der im unmittelbaren Umfeld gelegenen Ortsteile beziehungsweise der Altstadt gemäß den "Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)" der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen dargestellt (übergeordnete klassifizierte Straßen, Haupt-, Erschließungs- und Gewerbestraßen).

Die meisten der wichtigsten Verkehrsmagneten (beispielsweise Schulen, Einkaufsmärkte und Kindergärten) liegen verkehrsgünstig an diesem Straßennetz (siehe Plan 1.3).

Mit dem Bau der Bundesautobahn A 73 von Bamberg nach Coburg und der als Umfahrung von Lichtenfels dienenden Bundesstraße B 173 wurde die Lichtenfelser Innenstadt weitgehend von Durchgangsverkehr (insbesondere dem Schwerverkehr) entlastet.

Durchgangsverkehr in nennenswertem Ausmaß existiert lediglich im Verlauf der Kreisstraße LIF 2 (im Abschnitt von der Autobahnanschlussstelle "Lichtenfels - Nord" über Kösten und Schney in Richtung Michelau) und hier insbesondere am Knotenpunkt Köstener Straße/ Coburger Straße/ Bgm.-Dr.-Hauptmann-Ring.

1.2 Konzept Kfz-Verkehr

Im Rahmen der beiden Planungswerkstätten mit dem Stadtrat und den Bürgern wurde ausgiebig diskutiert, um die Situation des Kfz-Verkehrs aus dem Blickwinkel der täglichen Nutzer zu verstehen. Aufbauend auf den Ergebnissen dieser Planungswerkstätten zur Bewertung der Bestandssituation wurden Konzeptvorschläge zur Verbesserung der Situation erarbeitet (siehe Plan 1.4).

In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass die im anschließenden Kapitel 2 behandelten Maßnahmen zum Radverkehr in vielen Fällen als gesamtheitliche verkehrliche Maßnahme zu verstehen sind, welche auch den Kfz-Verkehr betreffen. Da sie jedoch zunächst aus dem Blickwinkel des Radverkehrs entwickelt wurden, sind sie dementsprechend im zugehörigen Kapitel eingegliedert.

1.3 Maßnahmen Kfz-Verkehr

Die einzelnen Maßnahmenvorschläge greifen die erarbeiteten Konzeptvorschläge in vertiefter Untersuchung auf. Hierbei handelt es sich neben der Untersuchung der Machbarkeit einer Umgestaltung diverser Knotenpunkte zu Kreisverkehren um die Überprüfung der Anbindungen des LIF-E City Centers beziehungsweise der benachbarten Lidl-Filiale sowie der Erweiterung des Gewerbegebietes Seubelsdorf in südwestlicher Richtung.

1.3.1 Knotenpunkt Coburger Straße/ Friedrich-Ebert-Straße

Der Knotenpunkt wird in dieser Untersuchung zu einem dreiarmligen Kreisverkehr mit einem Außendurchmesser von etwa 30,00m umgebaut (siehe Plan 1.5.1). Die einzelnen Arme erhalten jeweils einen Fahrbahnteiler, welche in der Friedrich-Ebert-Straße und dem südlichen Arm der Coburger Straße jeweils eine 4,00m breite und mindestens 2,50m tiefe Querungsmöglichkeit für den Fußgänger- und Radverkehr enthalten.

Eine überschlägige Leistungsfähigkeitsberechnung basierend auf den im Rahmen der Verkehrszählung 2016 ermittelten Knotenströme bestätigt, dass der Kreisverkehr die aktuellen Verkehrsbelastungen mit einer sehr guten Qualitätsstufe "A" gemäß dem "Handbuch für die Bemessung von Straßenanlagen (HBS 2015)" abwickeln könnte. Es ist davon auszugehen, dass auch bei zukünftig möglichen Steigerungen der Verkehrszahlen ausreichend Kapazitäten für eine leistungsfähige Abwicklung vorhanden wären.

Die Machbarkeit eines Kreisverkehrs an dieser Stelle wird als grundsätzlich gegeben erachtet. Im Zuge einer weiteren Planung wäre die Befahrbarkeit mit Großfahrzeugen zu berücksichtigen.

1.3.2 Knotenpunkt Coburger Straße/ Köstener Straße

Der Knotenpunkt wird in dieser Untersuchung zu einem vierarmigen Kreisverkehr mit einem Außendurchmesser von etwa 26,00m umgebaut (siehe Plan 1.5.2.1). Die einzelnen Arme erhalten jeweils einen Fahrbahnteiler, welche jeweils eine 4,00m breite und mindestens 2,00m tiefe Querungsmöglichkeit für den Fußgängerverkehr enthalten. Vom nördlichen Arm der Coburger Straße zur Köstener Straße ist wegen der Verkehrsmengen für diese Fahrbeziehung (auch im Hinblick auf die geplante Erweiterung des Gewerbegebiets Schney) ein Bypass sinnvoll.

Eine überschlägige Leistungsfähigkeitsberechnung basierend auf den im Rahmen der Verkehrszählung 2016 ermittelten Knotenströme bestätigt, dass der Kreisverkehr (unter Berücksichtigung des Bypasses) die aktuellen Verkehrsbelastungen mit einer sehr guten Qualitätsstufe "A" gemäß dem "Handbuch für die Bemessung von Straßenanlagen (HBS

2015)" abwickeln könnte. Es ist davon auszugehen, dass auch bei zukünftig möglichen Steigerungen der Verkehrszahlen ausreichend Kapazitäten für eine leistungsfähige Abwicklung vorhanden wären.

Die Machbarkeit eines vierarmigen Kreisverkehrs wäre allein im Hinblick lediglich auf die Leistungsfähigkeit (ohne Berücksichtigung der räumlichen Situation) grundsätzlich gegeben.

Als langfristige Lösung wird unter Berücksichtigung der zu erwartenden zunehmenden Verkehrsmengen zwischen der Köstener Straße und der Coburger Straße (Nord) die Einrichtung eines Kreisverkehrs mit einem ausreichend großen Durchmesser sowie einem Bypass für die Fahrbeziehung Coburger Straße (Nord) - Köstener Straße empfohlen.

Aufgrund der räumlichen Zwangspunkte (Position der Brückenlager sowie bestehende Eigentumsverhältnisse) würde der momentan realisierbare Außendurchmesser von 26 bis maximal 30 Metern (vergleiche bestehende Planung IB Schneeberg und Kraus) die Befahrbarkeit für den Schwerlastverkehr unter Umständen jedoch erschweren.

Da ein Umbau zum Kreisverkehr somit kurzfristig nicht sinnvoll möglich ist, wird angeraten, das Optimierungspotential der Lichtsignalanlage zu ermitteln (beispielsweise durch Verschiebung der Freigabezeiten, verkehrabhängige Schaltung oder Änderung der Umlaufzeiten auf Basis der aktuellsten Verkehrszahlen).

Als kurzfristige Lösung könnte die Änderung der Fahrspurmarkierung auf dem nördlichen Arm der Coburger Straße (links/geradeaus und rechts statt rechts/geradeaus und links) die Nutzbarkeit der Rechtsabbiegespur und somit die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes verbessern (siehe Plan 1.5.2.2). Das Ausmaß der Verbesserung sollte hierbei vor Realisierung vertieft untersucht werden.

1.3.3 Knotenpunkt Bgm.-Dr.-Hauptmann- Ring/ Mainau

Der Knotenpunkt wird in dieser Untersuchung zu einem vierarmigen Kreisverkehr mit einem Außendurchmesser von etwa 26,00m umgebaut (siehe Plan 1.5.3). Die einzelnen Arme erhalten jeweils einen Fahrbahnteiler, welche jeweils eine 4,00m breite und mindestens 2,00m tiefe Querungsmöglichkeit für den Fußgängerverkehr enthalten.

Eine überschlägige Leistungsfähigkeitsberechnung basierend auf den im Rahmen der Verkehrszählung 2016 ermittelten Knotenströme bestätigt, dass der Kreisverkehr die aktuellen Verkehrsbelastungen mit einer guten Qualitätsstufe "B" gemäß dem "Handbuch für die Bemessung

von Straßenanlagen (HBS 2015)" abwickeln könnte. Es ist davon auszugehen, dass auch bei zukünftig möglichen Steigerungen der Verkehrszahlen ausreichend Kapazitäten für eine leistungsfähige Abwicklung vorhanden wären.

Die Machbarkeit eines Kreisverkehrs an dieser Stelle wird als grundsätzlich gegeben erachtet. Im Zuge einer weiteren Planung wäre die Befahrbarkeit mit Großfahrzeugen zu berücksichtigen.

1.3.4 Knotenpunkt
Kronacher Straße/
Krappenrother Straße

Der Knotenpunkt wird in dieser Untersuchung zu einem dreiarmligen Kreisverkehr mit einem Außendurchmesser von etwa 30,00m umgebaut (siehe Plan 1.5.4). Die einzelnen Arme erhalten jeweils einen Fahrbahnteiler, welche aufgrund des fehlenden Querungsbedarfs keine Querungsmöglichkeiten enthalten – optional ist die Einrichtung einer Querungsmöglichkeit über den Arm der Krappenrother Straße zur fußläufigen Anbindung der Tankstelle jedoch denkbar.

Eine überschlägige Leistungsfähigkeitsberechnung basierend auf den im Rahmen der Verkehrszählung 2016 ermittelten Knotenströme bestätigt, dass der Kreisverkehr die aktuellen Verkehrsbelastungen mit einer sehr guten Qualitätsstufe "A" gemäß dem "Handbuch für die Bemessung von Straßenanlagen (HBS 2015)" abwickeln könnte. Es ist davon auszugehen, dass auch bei zukünftig möglichen Steigerungen der Verkehrszahlen ausreichend Kapazitäten für eine leistungsfähige Abwicklung vorhanden wären.

Die Machbarkeit eines Kreisverkehrs an dieser Stelle wird als grundsätzlich gegeben erachtet. Im Zuge einer weiteren Planung wäre die Befahrbarkeit mit Großfahrzeugen zu berücksichtigen.

1.3.5 Knotenpunkt
Staatsstraße St 2203/
Robert-Bosch-Straße

Der Knotenpunkt wird in dieser Untersuchung zunächst zu einem dreiarmligen Kreisverkehr mit einem Außendurchmesser von etwa 26,00m umgebaut (siehe Plan 1.5.5). Bei Realisierung des zukünftigen Wohngebietes nördlich der Staatsstraße ist zu dessen Anbindung die Ergänzung eines vierten Armes möglich. Die einzelnen Arme erhalten jeweils einen Fahrbahnteiler, von denen mindestens in einem Arm der Staatsstraße eine Querungsmöglichkeit enthalten sollte, um bei Realisierung des Wohngebietes dessen fußläufige Anbindung gewährleisten zu können.

Eine überschlägige Leistungsfähigkeitsberechnung konnte hier aufgrund fehlender Verkehrszahlen zu den Knotenströmen nicht vorgenommen werden. Da die in nicht allzu großer Entfernung liegenden Knotenpunkte der Viktor-von-Scheffel-Straße mit der Abfahrt von der

Bundesstraße B 173 sowie der Unteren Burgbergstraße jedoch bei der entsprechenden überschlägigen Leistungsfähigkeitsberechnung mit einer sehr guten Qualitätsstufe "A" gemäß dem "Handbuch für die Bemessung von Straßenanlagen (HBS 2015)" bewertet werden, wird davon ausgegangen, dass auch der Knotenpunkt der Staatsstraße St 2203 mit der Robert-Bosch-Straße die aktuellen Verkehrszahlen leistungsfähig abwickeln könnte.

Die Machbarkeit eines Kreisverkehrs an dieser Stelle wird als grundsätzlich gegeben erachtet. Im Zuge einer weiteren Planung wäre die Befahrbarkeit mit Großfahrzeugen zu berücksichtigen.

1.3.6 Knotenpunkt Viktor-von-Scheffel- Straße/ Untere Burg- bergstraße

Der Knotenpunkt wird in dieser Untersuchung zu einem dreiarmligen Kreisverkehr mit einem Außendurchmesser von etwa 26,00m umgebaut. Die einzelnen Arme erhalten jeweils einen Fahrbahnteiler, welche jeweils eine 4,00m breite und mindestens 2,00m tiefe Querungsmöglichkeit für den Fußgängerverkehr enthalten.

Eine überschlägige Leistungsfähigkeitsberechnung basierend auf den im Rahmen der Verkehrszählung 2016 ermittelten Knotenströme bestätigt, dass der Kreisverkehr die aktuellen Verkehrsbelastungen mit einer sehr guten Qualitätsstufe "A" gemäß dem "Handbuch für die Bemessung von Straßenanlagen (HBS 2015)" abwickeln könnte. Es ist davon auszugehen, dass auch bei zukünftig möglichen Steigerungen der Verkehrszahlen ausreichend Kapazitäten für eine leistungsfähige Abwicklung vorhanden wären.

Zur Realisierung wäre aus Platzgründen die Überplanung des nordwestlich des Kreisverkehrs gelegenen Grundstückes erforderlich. Aus diesem Grund sowie aufgrund der geringen Entfernung des Knotenpunktes zum benachbarten Knotenpunkt (Viktor-von-Scheffel-Straße/ Ausfahrt Bundesstraße B 173) wird jedoch angeraten, von der Umsetzung dieser Umbau-Maßnahme abzusehen.

Alternativ wird zur Verbesserung der Situation vorgeschlagen, die momentan auf der Ostseite des Knotenpunktes vorhandene Querungsmöglichkeit für Fußgänger mit Bedarfsampel auf die Westseite des Knotenpunktes zu verlegen (Konzeptskizze siehe Plan 1.5.6). Dies hätte insbesondere in der Abendspitzenstunde den Vorteil, dass ein Rückstau in den Knotenpunkt durch stadtauswärts fahrende Fahrzeuge vermieden würde. Unter der Annahme, dass die Haltlinie für stadteinwärts fahrende Fahrzeuge auf der Ostseite des Knotenpunktes liegen würde, würde zudem einerseits ein Rückstau in den Knotenpunkt in der Mor-

genspitzenstunde vermieden und andererseits in der Abendspitzenstunde das Linkseinbiegen von der Unteren Burgbergstraße in die Viktor-von-Scheffel-Straße stadtauswärts erleichtert (freier Knotenpunktbereich während der Grünzeit der Fußgänger). Hierbei wäre jedoch zu beachten, dass die Verkürzung der Linksabbiegespur von der Viktor-von-Scheffel-Straße in die Untere Burgbergstraße unter Umständen zu Beeinträchtigungen des stadtauswärts gerichteten Verkehrs führen könnte. Details der genauen Knotenpunktausbildung müssten im weiteren Planungsverlauf vertieft untersucht werden.

1.3.7 Knotenpunkt
Bamberger Straße/
Staatsstraße St 2197

Der Knotenpunkt wird in dieser Untersuchung zu einem dreiarmligen Kreisverkehr mit einem Außendurchmesser von etwa 26,00m umgebaut. Die einzelnen Arme erhalten jeweils einen Fahrbahnteiler, welche jeweils eine 4,00m breite und mindestens 2,00m tiefe Querungsmöglichkeit für den Fußgängerverkehr enthalten.

Eine überschlägige Leistungsfähigkeitsberechnung basierend auf den im Rahmen der Verkehrszählung 2016 ermittelten Knotenströme bestätigt, dass der Kreisverkehr die aktuellen Verkehrsbelastungen mit einer sehr guten Qualitätsstufe "A" gemäß dem "Handbuch für die Bemessung von Straßenanlagen (HBS 2015)" abwickeln könnte. Es ist davon auszugehen, dass auch bei zukünftig möglichen Steigerungen der Verkehrszahlen ausreichend Kapazitäten für eine leistungsfähige Abwicklung vorhanden wären.

Aufgrund der geringen Entfernung des Knotenpunktes zum benachbarten Knotenpunkt (Bamberger Straße/ Reundorfer Straße) wird jedoch angeraten, von der Umsetzung dieser Umbau-Maßnahme abzusehen.

Eine alternative Lösung zur Umgestaltung des Knotenpunktes wird im Rahmen des gesamtheitlichen Konzeptes für die Bamberger Straße erörtert (siehe Abschnitt 2.4.1).

[Anmerkung: Im Rahmen der aktuell noch laufenden verkehrlichen Untersuchung zur leistungsfähigen Abwicklung der zukünftig durch die geplanten Erweiterungen des Gewerbegebietes Seubelsdorf zu erwartenden höheren Verkehrsmengen werden insbesondere die beiden Knotenpunkte der Bamberger Straße mit der Reundorfer Straße und der Staatsstraße St 2197 vertieft betrachtet. Auswirkungen auf die in diesem Verkehrsentwicklungsplan formulierten Empfehlungen und Maßnahmenvorschläge für diesen Bereich durch die geänderten Voraussetzungen können nicht ausgeschlossen werden.]

- 1.3.8 Anbindung LIF.E City Center/ Lidl Für den Fall, dass ein Kreisverkehr am Knotenpunkt Mainau/ Bgm.-Dr.-Hauptmann-Ring nicht realisiert wird, werden zur Reduzierung der Konflikte zwischen dem links abbiegenden Verkehr (von der Mainau zum LIF.E City Center oder zur benachbarten Lidl-Filiale) und dem auf der Mainau im Vorfeld der Signalanlage des Knotenpunktes Mainau/ Bgm.-Dr.-Hauptmann-Ring wartenden Verkehr insbesondere am Nachmittag zwei Lösungsvarianten vorgeschlagen (siehe Plan 1.6).

Variante A Die direkte Zufahrt von der Mainau auf den Parkplatz der Lidl-Filiale wird gesperrt. Die angrenzende Zufahrt zum LIF.E City Center wird als reine Ausfahrt ausgewiesen (bei Bedarf mit jeweils einer Links- und einer Rechtsabbiegespur), die weiter südwestlich gelegene Zufahrt als reine Einfahrt. Zwischen den Parkplätzen der Lidl-Filiale und des LIF.E City Centers wird eine Durchfahrt zur indirekten Erschließung der Lidl-Filiale geschaffen.

Variante B Die nordöstliche Zufahrt zum LIF.E City Center wird als reine Einfahrt ausgewiesen, die südwestliche Zufahrt als reine Ausfahrt (bei Bedarf mit jeweils einer Links- und einer Rechtsabbiegespur). Um den Verkehrsfluss zu den Parkplätzen der Lidl-Filiale und des LIF.E City Centers gewährleisten zu können, wird im unmittelbaren Vorfeld der nordöstlichen Zufahrt zum LIF.E City Center eine Vorsignalanlage eingerichtet, welche auf die Hauptsignalanlage am Knotenpunkt Mainau/ Bgm.-Dr.-Hauptmann-Ring abgestimmt ist.

- 1.3.9 Anbindung Erweiterung Gewerbegebiet Seubelsdorf Im Zuge der Erweiterung des Gewerbegebietes Seubelsdorf soll die Rudolf-Diesel-Straße unter Berücksichtigung des Radverkehrs ertüchtigt werden. Hierfür liegt eine Plangrundlage der Stadt Lichtenfels vor.

Die Breite der Rudolf-Diesel-Straße reicht mit 7,50m aus, um beidseitig einen Schutzstreifen für Radfahrer anbieten zu können (jeweils 1,50m breit bei einer verbleibenden Restbreite der Fahrbahn von 4,50m). Gemäß den "Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)" sollte das Verkehrsaufkommen von Bussen und Lkw dabei weniger als 1.000 Kfz/Tag betragen. Die Führung der Radfahrer auf der Straße im Mischverkehr ist ebenfalls möglich - aus Sicherheitsgründen wird jedoch die Ausweisung von Schutzstreifen empfohlen.

Stadt Lichtenfels

Verkehrsentwicklungsplan

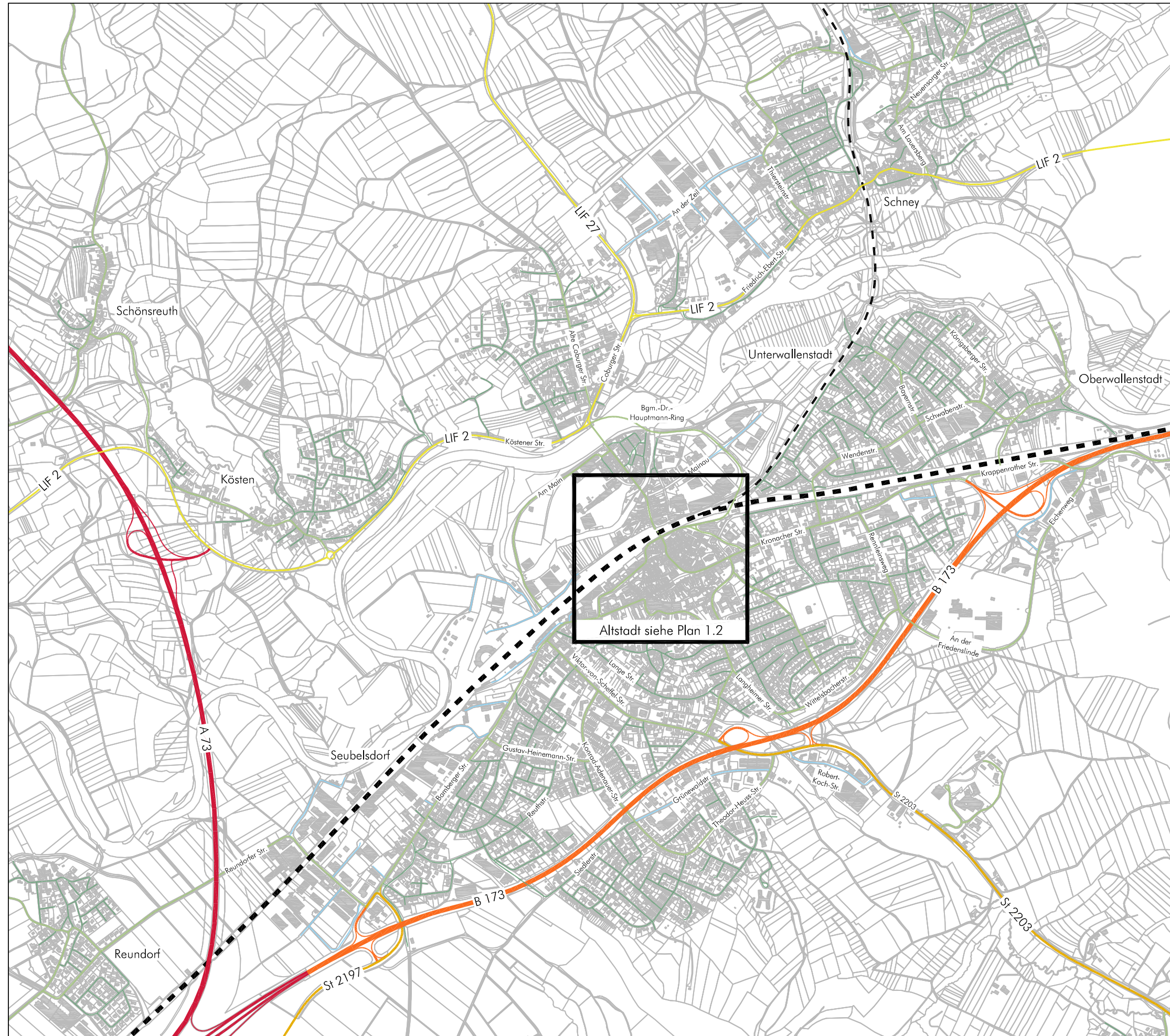
Teil B - Konzept und Maßnahmen

Kapitel 1 - Kfz-Verkehr

- Stand März 2019 -

Anhang: Plandarstellungen

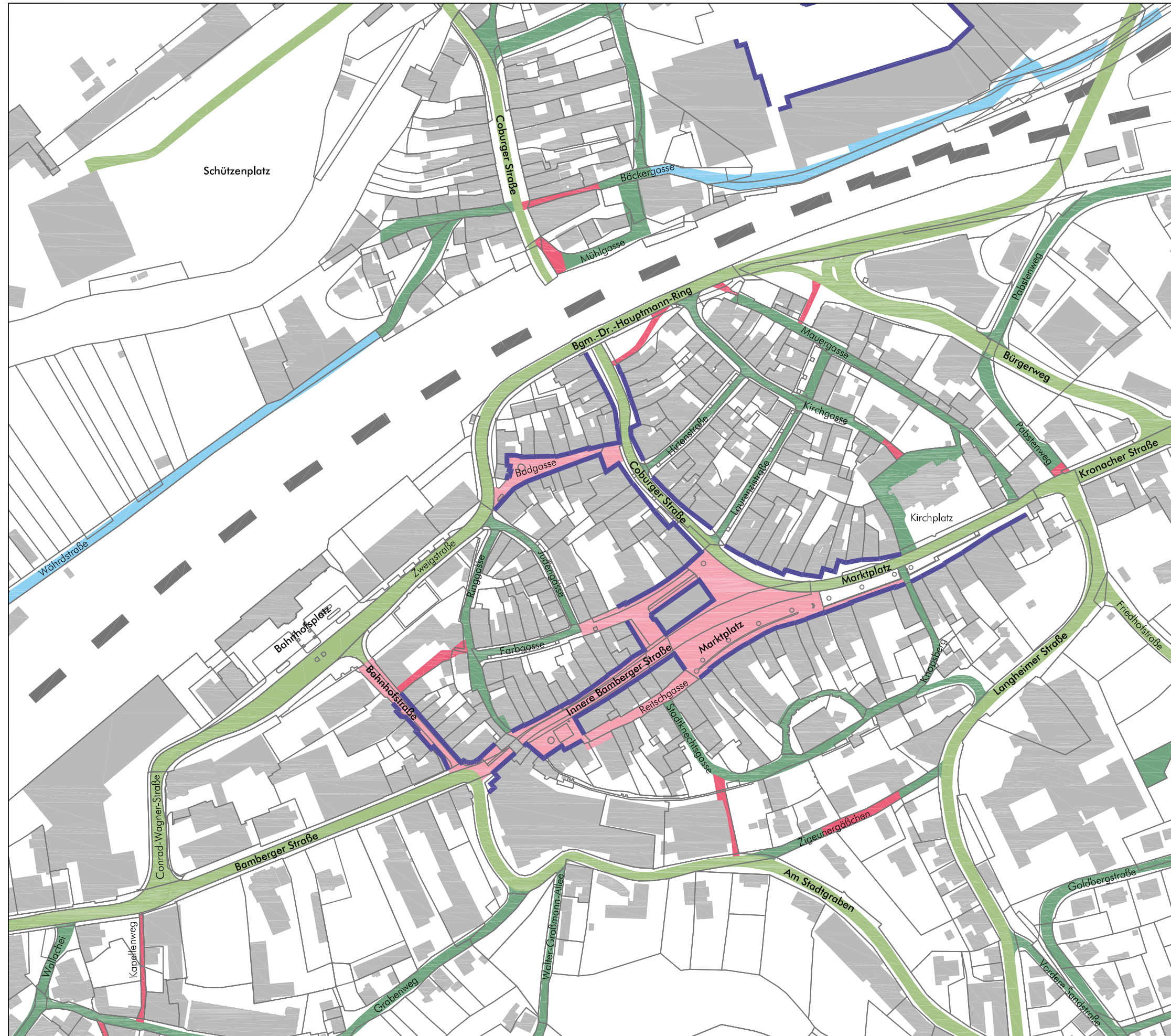
- 1 Kfz-Verkehr**
 - 1.1 Kfz-Verkehr - Bestand (Übersicht)
 - 1.2 Kfz-Verkehr - Bestand (Altstadt)
 - 1.3 Kfz-Verkehr - Verkehrsmagneten
 - 1.4 Kfz-Verkehr - Konzeptvorschläge
 - 1.5 Kfz-Verkehr - Konzeptskizzen Knotenpunkte
 - 1.6 Kfz-Verkehr - Maßnahmenvorschlag Mainau



- Legende**
- Bundesautobahn
 - Bundesstraße
 - Staatsstraße
 - Kreisstraße
 - Erschließungs-/ Verbindungsstraße
 - Wohnstraße
 - Gewerbestraße
 - Bahnlinie

Plan 1.1
Kfz-Verkehr - Bestand
(Übersicht)

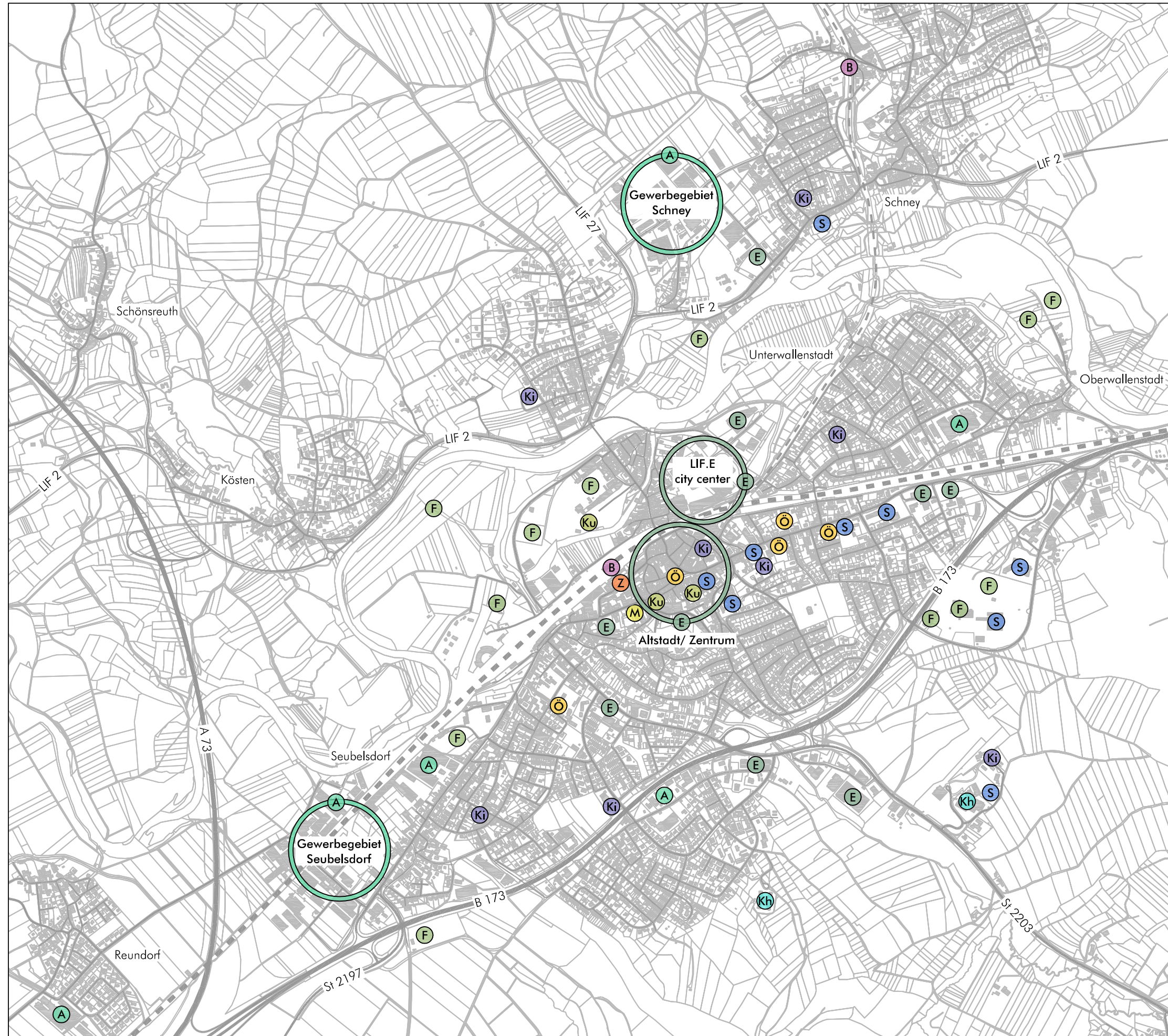
Maßstab 1:17.500 (DIN A3)
Planstand 25.10.2017



- Legende**
- Erschließungsstraße
 - Wohnstraße
 - Gewerbestraße
 - Geschäftsbereich
 - Fußgängerzone
 - Fußwegeverbindung
 - Bahnlinie

Plan 1.2
Kfz-Verkehr - Bestand
(Altstadt)

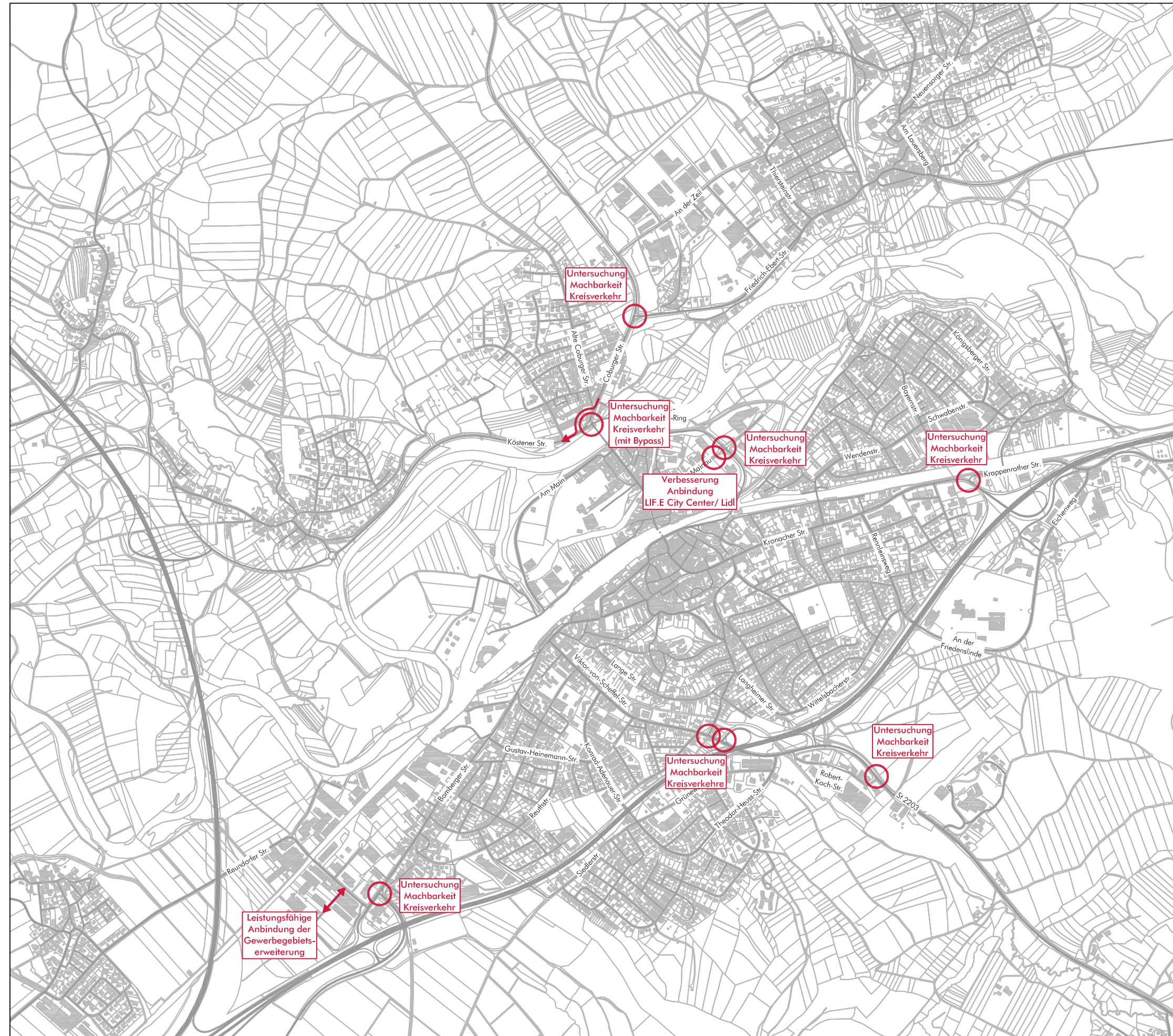
Maßstab 1:2.500 (DIN A3)
Planstand 20.10.2017



- Legende**
- S Schule
 - Ki Kindertagesstätte
 - B Bahnhof
 - Z Zentraler Omnibusbahnhof
 - Ö Öffentliche Einrichtung
 - M Museum
 - Ku Kulturelle Einrichtung
 - F Freizeiteinrichtung
 - E Einzelhandel
 - A Großer gewerblicher Arbeitgeber
 - Kh Krankenhaus/ Soziale Einrichtung

Plan 1.3
Kfz-Verkehr - Verkehrsmagnete
(Übersicht)

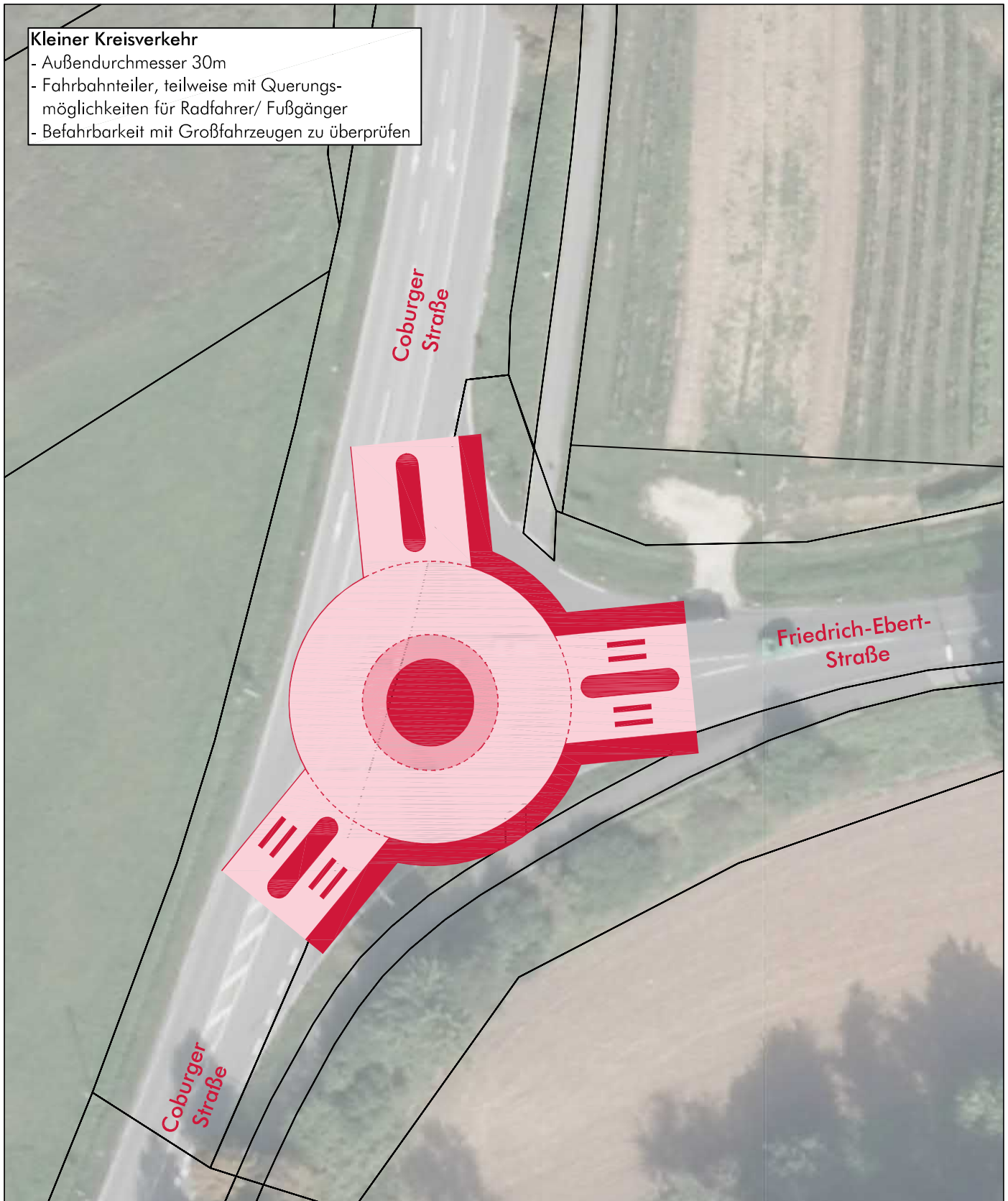
Maßstab 1:17.500 (DIN A3)
Planstand 20.10.2017



Legende
— Konzeptvorschlag

Plan 1.4
Kfz-Verkehr - Konzeptvorschläge
(Übersicht)

Maßstab 1:17.500 (DIN A3)
Planstand 12.03.2018



Überschlägige Leistungsfähigkeitsberechnung
Qualitätsstufe "A"

Darstellung ist als grundsätzlicher Vorschlag zu verstehen.
Konkrete Abmessungen, Positionierung und Ausgestaltung
sind im Zuge der Planung zu überprüfen/ detaillieren.

Plan 1.5.1

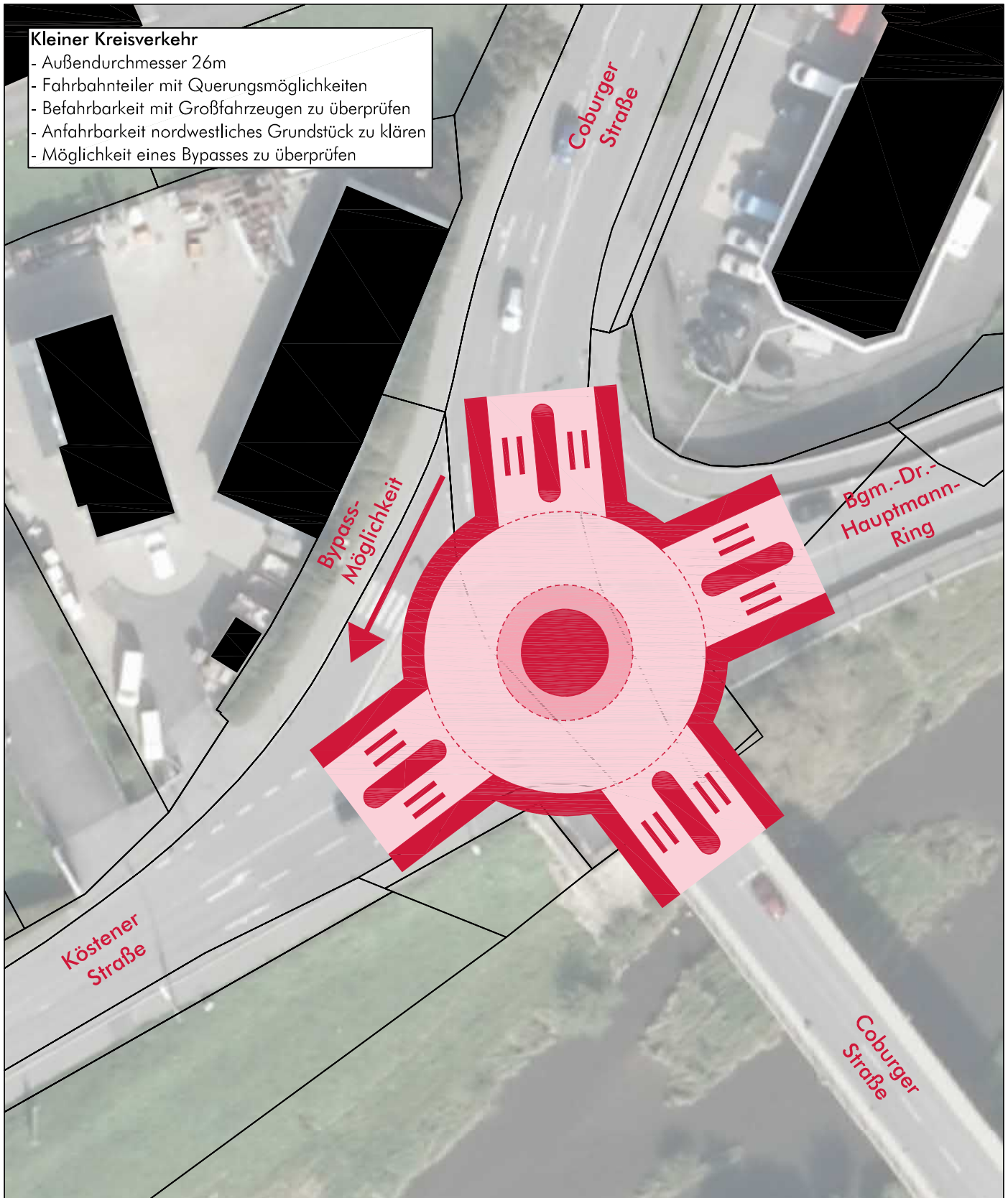
Kfz-Verkehr

Konzeptskizze Kreisverkehr

(Coburger Straße/ Friedrich-Ebert-Straße)

Maßstab 1:500 (DIN A4)

Planstand 12.03.2018



Überschlägige Leistungsfähigkeitsberechnung
Qualitätsstufe "A" (mit Bypass)

Darstellung ist als grundsätzlicher Vorschlag zu verstehen.
Konkrete Abmessungen, Positionierung und Ausgestaltung
sind im Zuge der Planung zu überprüfen/ detaillieren.

Plan 1.5.2.1

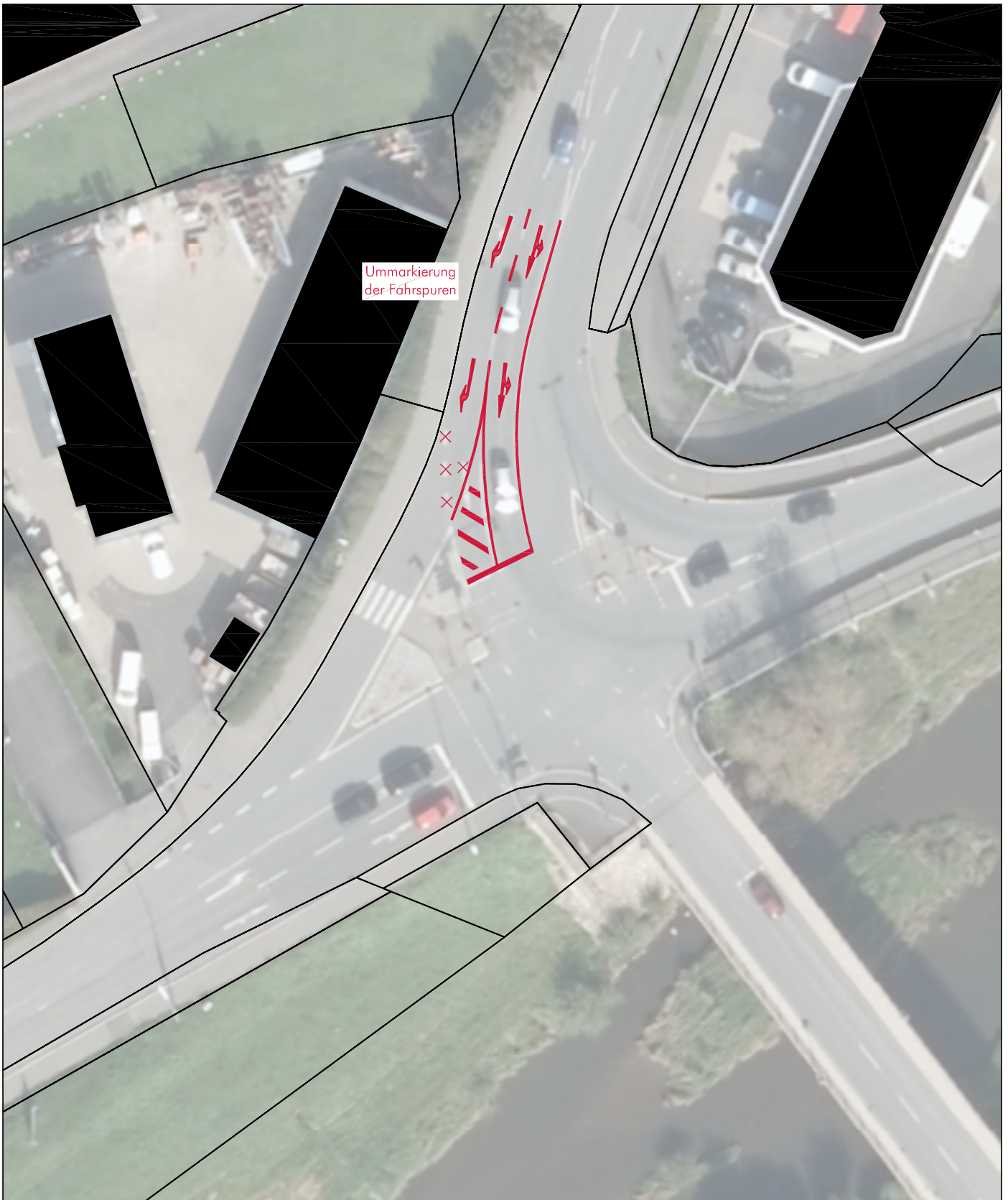
Kfz-Verkehr

Konzeptskizze Kreisverkehr

(Coburger Straße/ Köstener Straße)

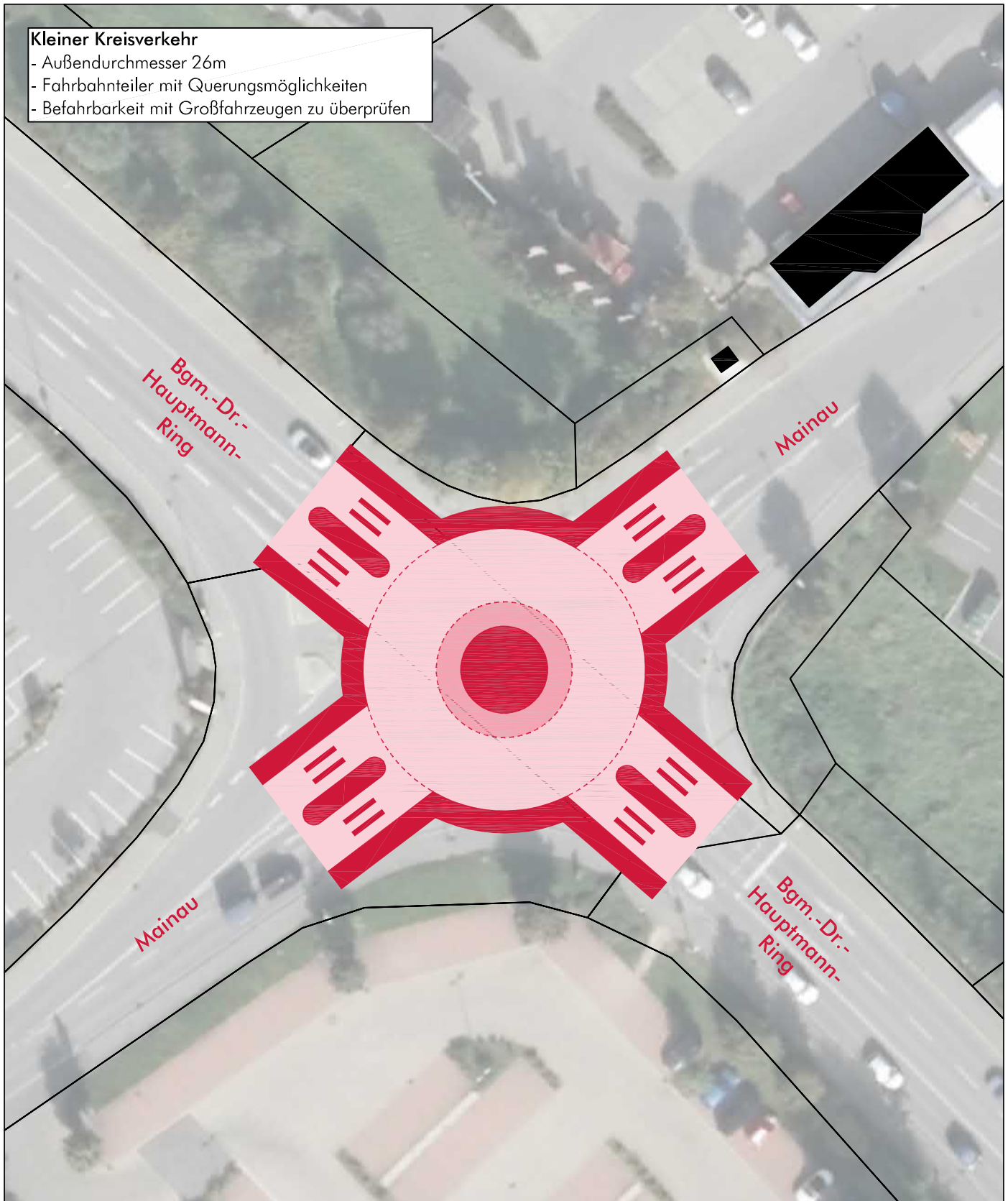
Maßstab 1:500 (DIN A4)

Planstand 12.03.2018



Darstellung ist als grundsätzlicher Vorschlag zu verstehen.
Konkrete Abmessungen, Positionierung und Ausgestaltung
sind im Zuge der Planung zu überprüfen/ detaillieren.

Plan 1.5.2.2
Kfz-Verkehr
Konzeptskizze Knotenpunkt
(Coburger Straße/ Köstener Straße)
Maßstab 1:500 (DIN A4)
Planstand 01.03.2019



Überschlägige Leistungsfähigkeitsberechnung
Qualitätsstufe "B"

Darstellung ist als grundsätzlicher Vorschlag zu verstehen.
Konkrete Abmessungen, Positionierung und Ausgestaltung
sind im Zuge der Planung zu überprüfen/ detaillieren.

Plan 1.5.3

Kfz-Verkehr

Konzeptskizze Kreisverkehr

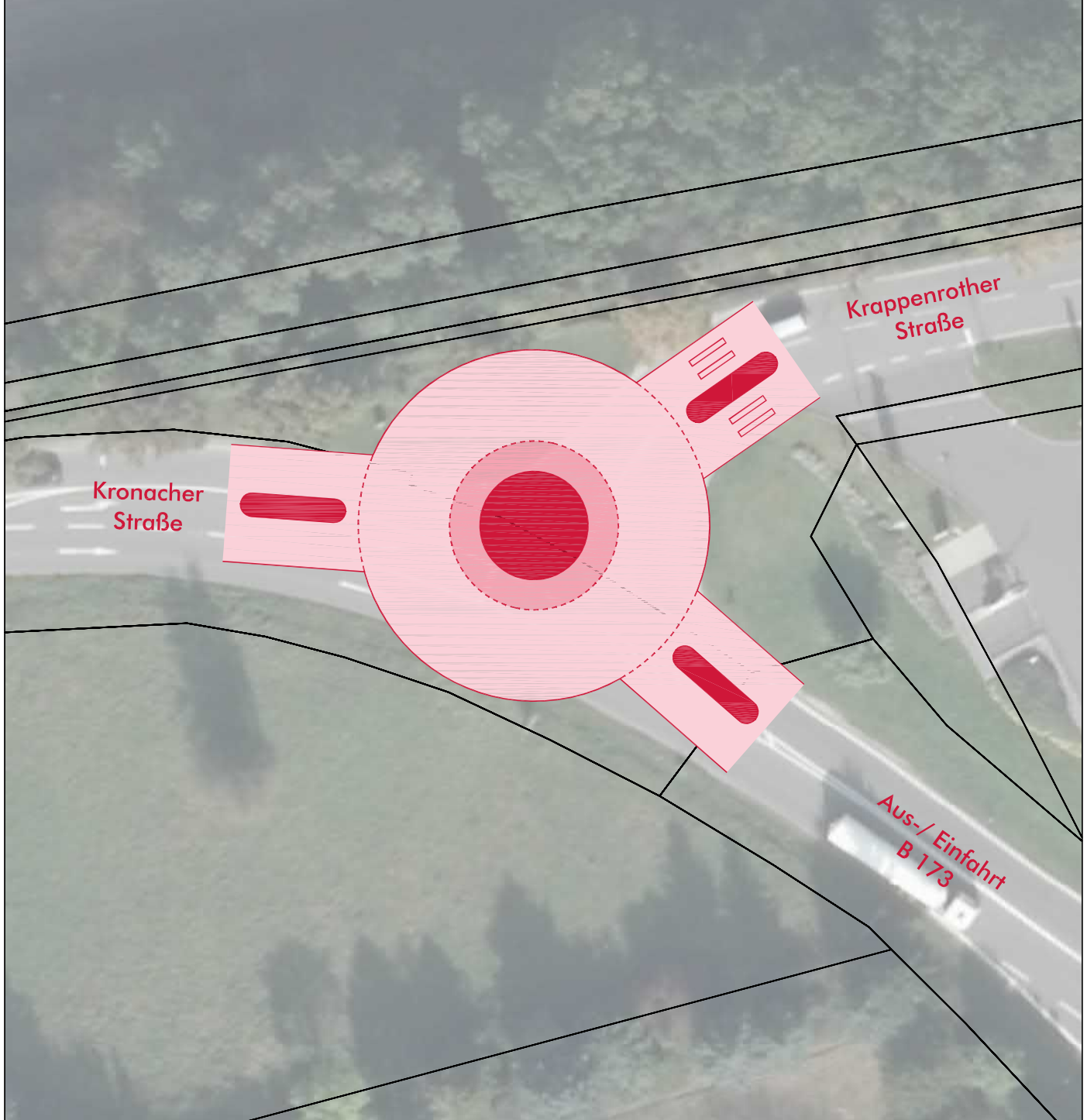
(Bgm.-Dr.-Hauptmann-Ring/ Mainau)

Maßstab 1:500 (DIN A4)

Planstand 12.03.2018

Kleiner Kreisverkehr

- Außendurchmesser 30m
- Fahrbahnteiler ohne Querungsmöglichkeiten (optional Querungsmöglichkeit Krappenrother Straße)
- Befahrbarkeit mit Großfahrzeugen zu überprüfen



Überschlägige Leistungsfähigkeitsberechnung
Qualitätsstufe "A"

Darstellung ist als grundsätzlicher Vorschlag zu verstehen.
Konkrete Abmessungen, Positionierung und Ausgestaltung
sind im Zuge der Planung zu überprüfen/ detaillieren.

Plan 1.5.4

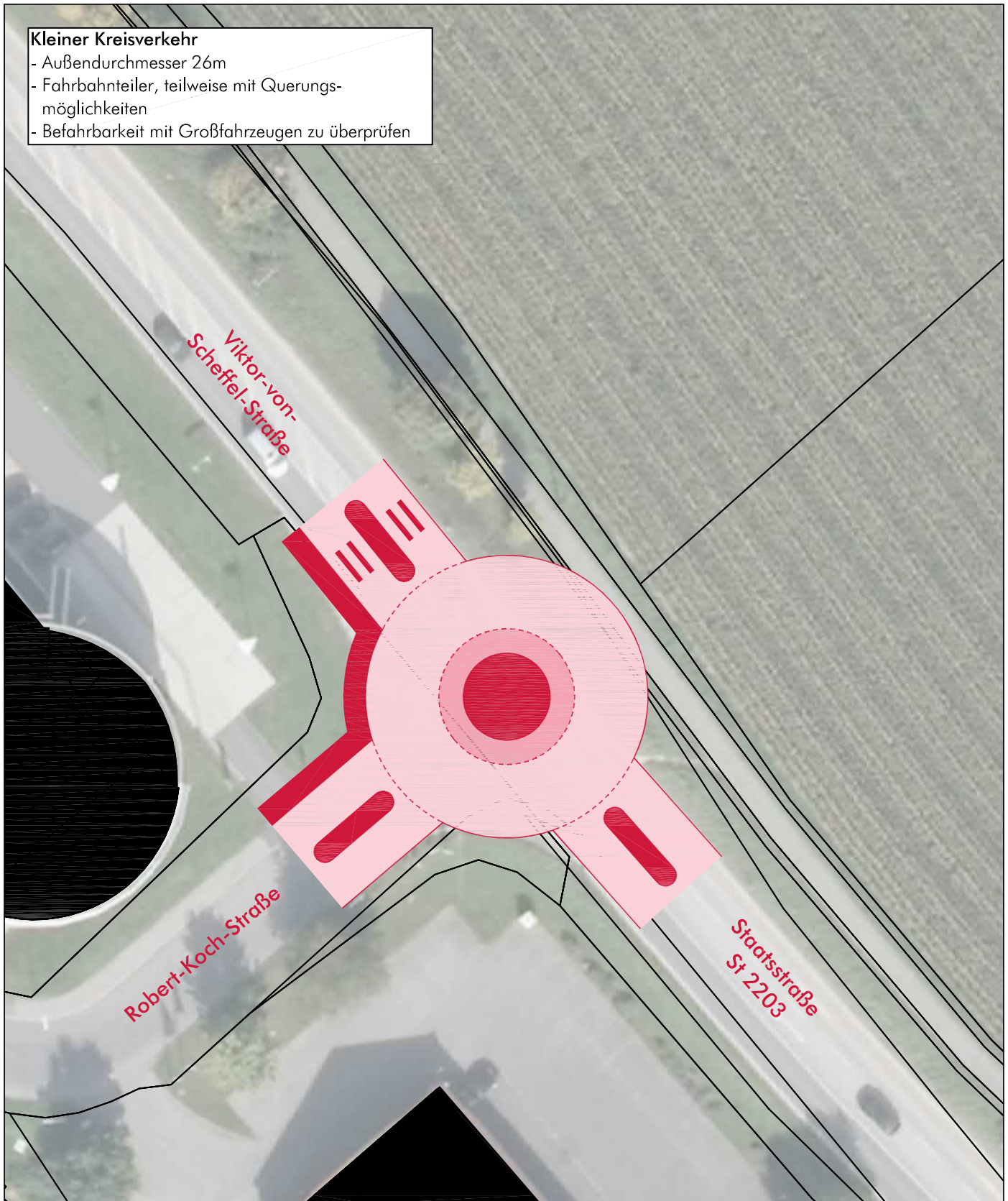
Kfz-Verkehr

Konzeptskizze Kreisverkehr

(Kronacher Straße/ Krappenrother Straße)

Maßstab 1:500 (DIN A4)

Planstand 21.08.2018



Überschlägige Leistungsfähigkeitsberechnung
Berechnung nicht möglich
(keine Knotenstromzählung vorhanden)

Darstellung ist als grundsätzlicher Vorschlag zu verstehen.
Konkrete Abmessungen, Positionierung und Ausgestaltung
sind im Zuge der Planung zu überprüfen/ detaillieren.

Plan 1.5.5

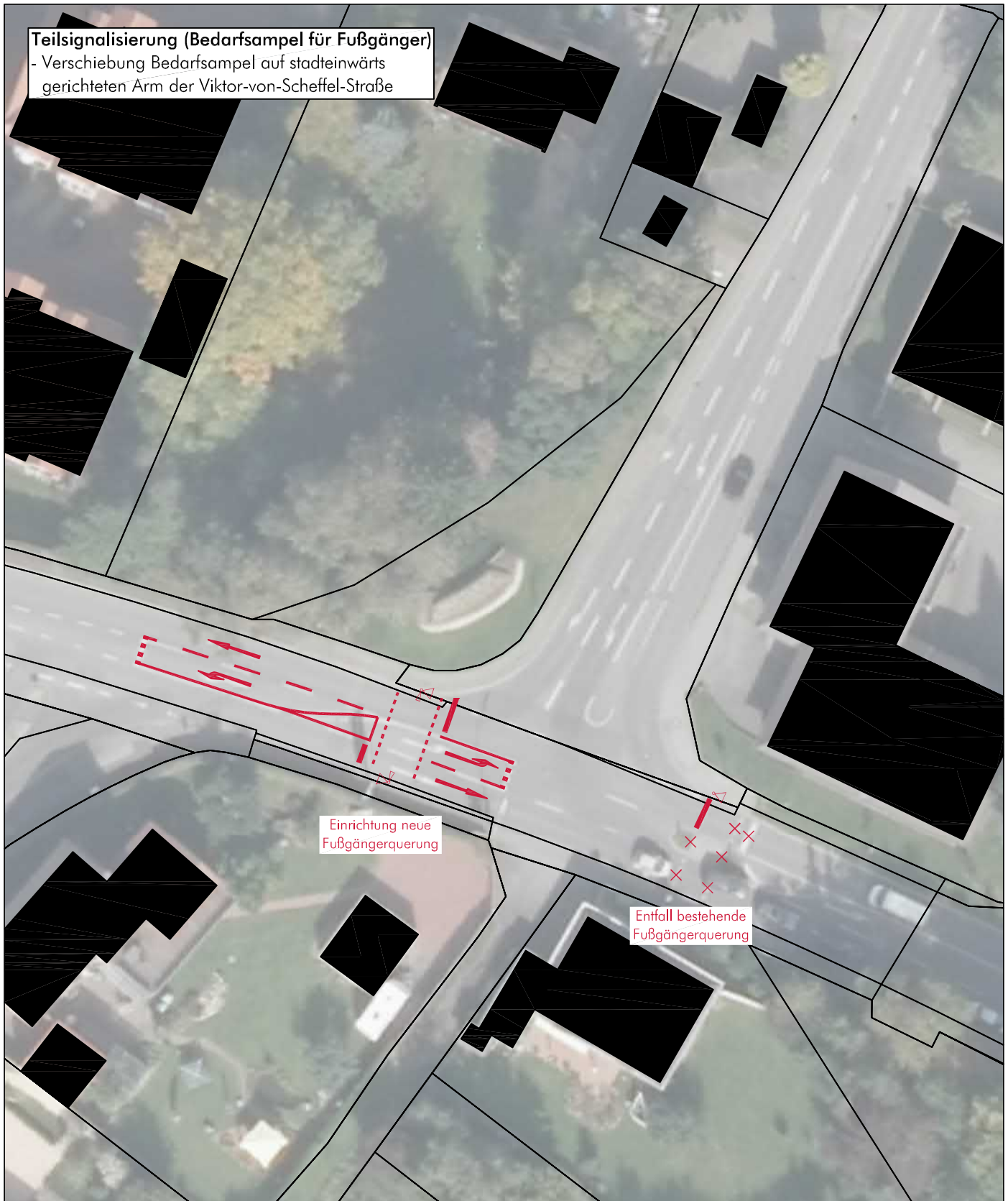
Kfz-Verkehr

Konzeptskizze Kreisverkehr

(Staatsstraße St 2203/ Robert-Bosch-Straße)

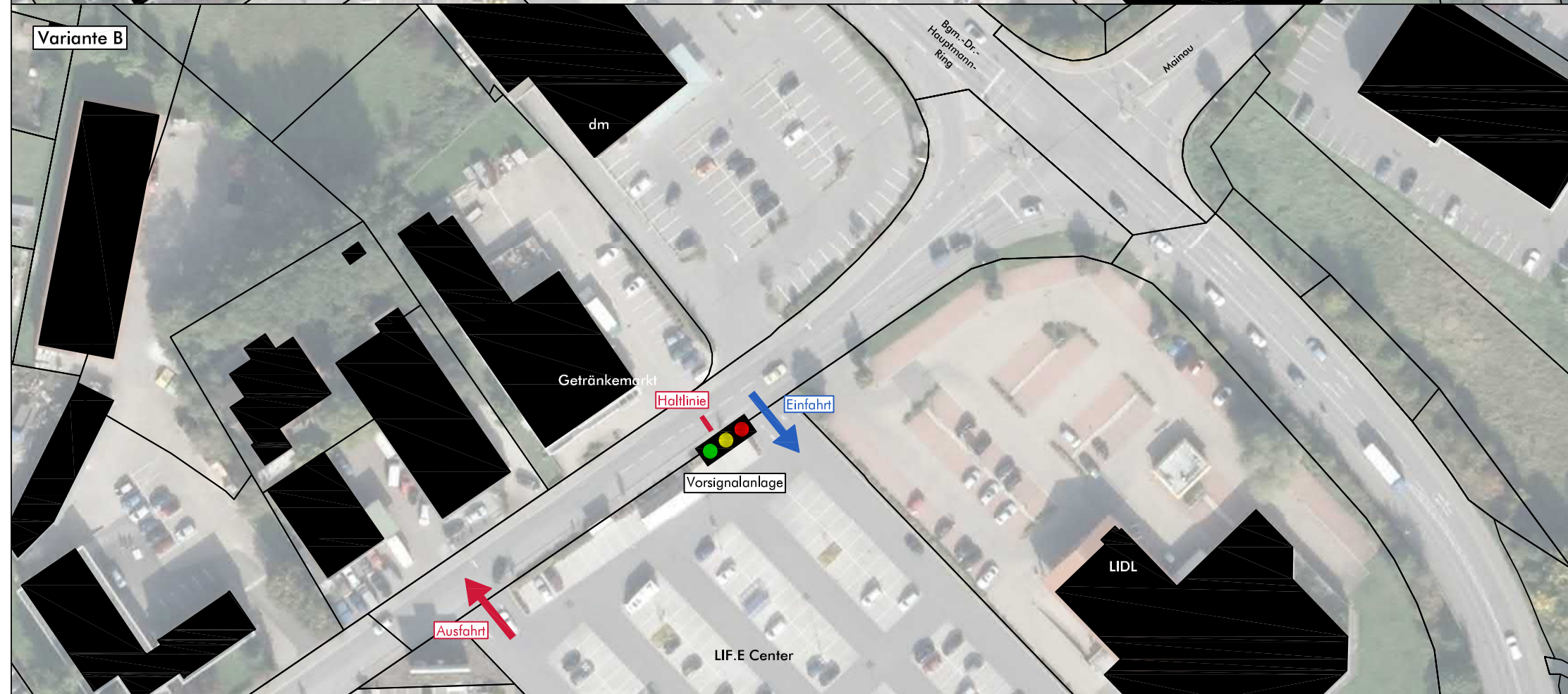
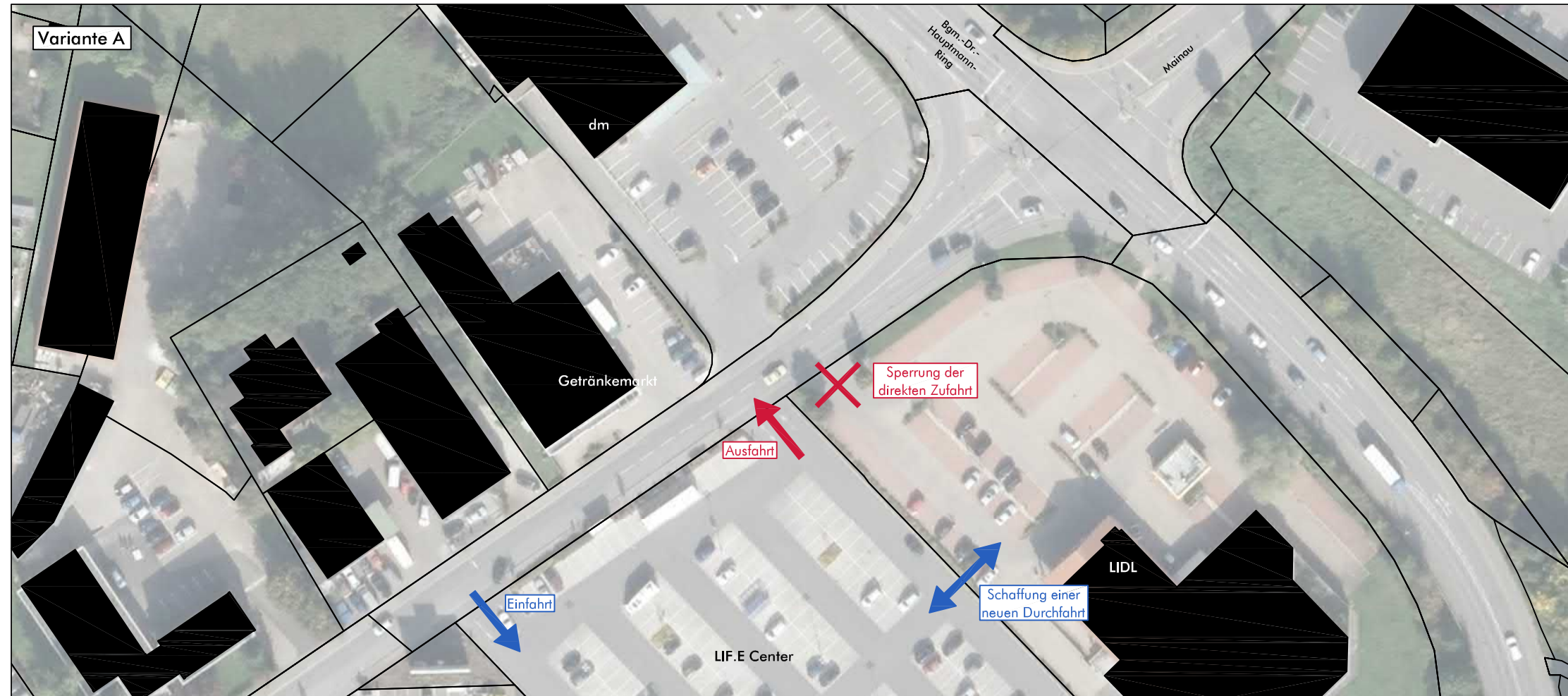
Maßstab 1:500 (DIN A4)

Planstand 21.08.2018



Darstellung ist als grundsätzlicher Vorschlag zu verstehen. Konkrete Abmessungen, Positionierung und Ausgestaltung sind im Zuge der Planung zu überprüfen/ detaillieren.

Plan 1.5.6
Kfz-Verkehr
Konzeptskizze Knotenpunkt
(Viktor-von-Scheffel-Straße/ Untere Burgbergstr.)
Maßstab 1:500 (DIN A4)
Planstand 06.11.2018



Ziel

Reduzierung der Konflikte zwischen links abbiegendem Verkehr (von der Mainau zum Lidl oder LIF.E Center) und auf der Mainau vor der Signalanlage wartendem Verkehr durch

Variante A

- Sperrung der direkten Zufahrt von der Mainau zum Lidl
- Ausweisung der angrenzenden Zufahrt zum LIF.E Center als reine Ausfahrt (bei Bedarf mit jeweils einer Links- und einer Rechtsabbiegespur)
- Ausweisung der weiter südwestlich gelegenen Zufahrt zum LIF.E Center als reine Einfahrt
- Schaffung einer Durchfahrt zwischen den Parkplätzen von Lidl und LIF.E Center zur indirekten Erschließung des Lidl über das LIF.E Center

Variante B

- Einrichtung einer Vorsignalanlage mit Abstimmung auf die Hauptsignalanlage am Knotenpunkt Bgm.-Dr.-Hauptmann-Ring/Mainau
- Ausweisung der nordöstlichen Zufahrt zum LIF.E Center als reine Einfahrt
- Ausweisung der südwestlichen Zufahrt zum LIF.E Center als reine Ausfahrt (bei Bedarf mit jeweils einer Links- und einer Rechtsabbiegespur)

Plan 1.6
**Kfz-Verkehr -
Maßnahmenvorschlag Mainau**
(Varianten A und B)

Maßstab 1:1.000 (DIN A3)
Planstand 12.03.2018