



UmbauStadt
Urbane Konzepte . Stadtplanung . Architektur



ISEK LOHR 2030

Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept für Lohr am Main

Stand Juli 2012

CIMA Beratung + Management GmbH, München

UmbauStadt GbR Berlin . Weimar . Frankfurt am Main

JAVIDO Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen, Weimar

IMPRESSUM

Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept ISEK
Stadt Lohr am Main

Juli 2012

AUFTRAGGEBER:

Stadt Lohr am Main
Bürgermeister Ernst Prüße
Schlossplatz 3
97816 Lohr am Main
Tel.: 0 93 52 . 848 – 0
Fax: 0 93 52 . 848 – 452
Mail: stadt(at)lohr.de
Internet: www.lohr.de

BEARBEITUNG:

CIMA Beratung + Management GmbH, München
Brienner Str. 45
D - 80333 München
Tel.: 089 . 55 118 - 154
Fax: 089 . 55 118 - 250
Mail: cima.muenchen(at)cima.de
Internet: www.cima.de

UmbauStadt GbR, Berlin . Weimar . Frankfurt am Main
Flinschstr. 8
D - 60388 Frankfurt am Main
Tel.: 069 . 42 60 26 06
Fax: 069 . 42 60 26 10
Mail: mail(at)umbaustadt.de
Internet: www.umbaustadt.de

JAVIDO GbR, Weimar
Marienstraße 16
D - 99423 Weimar
Tel: 0 36 43 . 49 98 – 55
Fax: 0 36 43 . 49 98 – 53
Mail: info(at)javidode.de
Internet: www.javidode.de

BEARBEITER:

Dipl.-Geograph Christian Hörmann, CIMA GmbH
Dipl.-Ing. Raumplanerin Kerstin Mahrenholz, CIMA GmbH
Dipl.-Ing. Architekt Vinzenz Dilcher, UmbauStadt GbR
Dipl.-Ing. Architekt Martin Fladt, UmbauStadt GbR
Dipl.-Ing. Matthias Seidel, UmbauStadt GbR
Dipl.-Ing. Raimo Harder, JAVIDO GbR

Soweit nicht anders vermerkt, liegt die Urheberschaft und das Urheberrecht für alle Abbildungen, Darstellungen, Fotos und Pläne bei CIMA GmbH, UmbauStadt GbR und JAVIDO GbR.

INHALT

Vorwort des 1. Bürgermeisters

Einführung

ISEK LOHR 2030

- A) Handlungsanlass
- B) Vorgehensweise
- C) Prozessstruktur und Bürgerbeteiligung
- D) Definition des Untersuchungs- und Zentrenumgriffs

1. BESTANDSAUFNAHME UND ANALYSE

- 1.1. Bevölkerungs- und Sozialstruktur
- 1.2. Siedlungsentwicklung
- 1.3. Bestehende Konzepte, Planungen und Zielaussagen
- 1.4. Arbeit und Wirtschaft
- 1.5. Bildung, Soziales und Wohnen
- 1.6. Kultur und Freizeit / Tourismus
- 1.7. Verkehr
- 1.8. Städtebau und Stadtgestalt
- 1.9. Ökologie / Landschaft / Wald

2. ZUSAMMENFASSENDER DARSTELLUNG DER MÄNGEL UND MISSSTÄNDE SOWIE DER QUALITÄTEN UND POTENZIALE

- 2.1. Mängel und Missstände, Sanierungsanlässe
- 2.2. Qualitäten und Potenziale, Handlungsansätze

3. INTEGRIERTE PLANUNGSZIELE

- 3.1. Leitlinien der Innenstadtentwicklung
- 3.2. Planerische Zielsetzung räumlicher Teilbereiche
- 3.3. Planerische Zielsetzung Verkehrlicher Entwicklung

4. INTEGRIERTES INNENSTADTENTWICKLUNGSKONZEPT

- 4.1. Entwicklung räumlicher Teilbereiche mit Handlungsempfehlungen
- 4.2. Maßnahmen mit Kosten- und Finanzierungsübersicht

5. VORSCHLAG UND BEGRÜNDUNG ZUR ABGRENZUNG DES FÖRMLICHEN SANIERUNGSGEBIETS

6. VERSTETIGUNGSSTRATEGIE

ANHANG

Protokolle der Bürgerwerkstätten

Begriffsdefinition

Quelle

VORWORT

DES ERSTEN BÜRGERMEISTERS, ERNST PRÜSSE



Nach rund einem Jahr intensiver Arbeit liegt nun das Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept (ISEK) für Lohr a. Main vor.

Es bildet eine wesentliche Grundlage für die Entwicklung unserer Stadt in den kommenden Jahren und Jahrzehnten und ist die Voraussetzung für angestrebte Fördermöglichkeiten.

Zahlreiche Vorschläge, Ideen, Konzepte und Teilkonzepte wurden erörtert, abgewogen und in das Gesamtkonzept eingearbeitet. Einzelhandel, Tourismus, Denkmalbestand, die funktionale Aufwertung und die Ausgestaltung des Öffentlichen Raums spielten ebenso eine bedeutende Rolle wie stadträumliche, städtebauliche und verkehrliche Gesichtspunkte sowie Gesichtspunkte der langfristigen Daseinsvorsorge.

Mein Dank gilt den Bürgerinnen und Bürgern sowie den Interessenvertretungen des Stadtentwicklungsbeirats, der Gebietsverkehrswacht Lohr a. Main e.V. und der Werbegemeinschaft Lohrer Handel und Gewerbe e.V., die sich mit Kritik, Ideen und Vorschlägen eingebracht

haben. Ebenso danke ich den Mitgliedern der Lenkungsgruppe, den Fraktionen im Stadtrat und der Stadtverwaltung, welche die Erarbeitung des ISEK begleitet haben.

Für die Begleitung und Beratung danke ich ausdrücklich der Regierung von Unterfranken, namentlich Herrn Baudirektor Bernhard Wägelein.

Mein Dank gilt auch den Bearbeitern der beauftragten Büros CIMA Beratung + Management GmbH, Umbau-Stadt GbR und JAVIDO GbR, die unter Federführung von Herrn Christian Hörmann, Frau Kerstin Mahrenholz, Herrn Vinzenz Dilcher, Herrn Martin Fladt und Herrn Raimo Harder das ISEK erarbeitet haben.

Mögen durch das ISEK entscheidende Impulse für die Zukunft unserer Stadt angestoßen werden.

Ihr

 Ernst Prüße, Erster Bürgermeister

EINFÜHRUNG

ZIELE DES BUND-LÄNDER-STÄDTEBAUFÖRDERUNGSPROGRAMMS „AKTIVE STADT- UND ORTSTEILZENTREN“

„In vielen Kommunen ist ein Funktionsverlust der „zentralen Versorgungsbereiche“ zu beobachten, insbesondere durch gewerblichen Leerstand. Als zentrale Versorgungsbereiche werden insbesondere Innenstadtzentren, vor allem in Städten mit größerem Einzugsbereich, Nebenzentren in Stadtteilen sowie Grund- und Nahversorgungszentren in Stadt- und Ortsteilen - aber auch von kleinen Gemeinden - bezeichnet. Das Programm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ soll zur Vorbereitung und Durchführung von Gesamtmaßnahmen zur Erhaltung und Entwicklung dieser Bereiche als Standort für Wirtschaft, Kultur sowie als Orte zum Wohnen, Arbeiten und Leben dienen.

Die Finanzhilfen des Bundes können z.B. eingesetzt werden für Investitionen zur Profilierung der Zentren und Standortaufwertung, wie:

- *Aufwertung des öffentlichen Raumes (Straßen, Wege, Plätze)*
- *Instandsetzung und Modernisierung von das Stadtbild prägenden Gebäuden (auch energetische Erneuerung)*
- *Bau- und Ordnungsmaßnahmen für die Wiedernutzung von Grundstücken mit leerstehenden, fehl- oder minder genutzten Gebäuden oder Brachen einschließlich vertretbarer Zwischennutzung*
- *Citymanagement, Beteiligung von Nutzungsberechtigten sowie Immobilien und Standortgemeinschaften.*

Zur stärkeren Beteiligung und Mitwirkung von Betroffenen kann die Gemeinde einen so genannten Verfügungsfonds einrichten. Der Fonds finanziert sich mit bis zu 50% aus Mitteln der Städtebauförderung von Bund, Land und Gemeinde sowie zu mindestens 50% aus Mitteln privater Akteure oder zusätzlichen Gemeindemitteln. Die Mittel des Fonds müssen für Investitionen und investitionsfördernde Maßnahmen eingesetzt werden. Mittel, die nicht aus der Städtebauförderung stammen, können auch für nichtinvestive Maßnahmen eingesetzt werden.“¹

¹ So beschreibt das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, BMVBS, auf seiner Homepage die Wesenszüge des Städtebauförderprogramms Aktive Stadt- und Ortsteilzentren, siehe: http://www.staedtebaufoerderung.info/cln_033/nm_486648/StBauF/DE/AktiveStadtUndOrtsteilzentren/Programm/programm_node.html?__nnn=true

ISEK LOHR 2030

A) Handlungsanlass

Das Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept für die Stadt Lohr am Main wurde im Sommer 2011 ausgeschrieben. Im Herbst 2011 erfolgte die Beauftragung des Bearbeitungsteams: unter Federführung von CIMA Beratung + Management GmbH wurde im Zeitraum zwischen Anfang November 2011 und Ende Juli 2012 in Kooperation mit UmbauStadt GbR (Themenschwerpunkt: städtebauliche Entwicklung) und JAVIDO GbR (Themenschwerpunkt: verkehrliche Entwicklung) das ISEK Lohr am Main erarbeitet.

Das ISEK ergänzt die in Lohr am Main bereits vorliegenden Rahmenplanungen und Entwicklungskonzepte (z.B. Vorbereitende Untersuchungen zu den Sanierungsgebieten in der Altstadt, Integriertes Einzelhandelskonzept 2009).

Als eigentlicher Handlungsanlass für die Erstellung des ISEK Lohr 2030 ist zu nennen, dass im Rahmen des Bund-Länder-Städtebauförderungsprogramms „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ ein Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept, ISEK, die geforderte Grundlage für die Förderfähigkeit zukünftiger Projekte darstellt.

Die im ISEK Lohr 2030 zusammengefassten Ergebnisse bilden einen Kompass für die integrierte zukünftige Stadtentwicklung der kommenden Jahre und Jahrzehnte. Ein umfangreicher Katalog an Maßnahmenvorschlägen gibt angesichts der aktuell bestehenden teils problematischen und gleichwohl verbesserungswürdigen Situation adäquate Antworten auf die Frage, wie sich Lohr im einzelnen und im gesamten zukünftig entwickeln soll. Hierbei finden sich sowohl investive wie auch nicht-investive Maßnahmenvorschläge.

B) Vorgehensweise

Zur Erstellung des ISEK Lohr 2030 wurden die vorhandenen Informationen und Planwerke analysiert und ausgewertet. Fehlende Informationen wurden recherchiert, ergänzt und ebenfalls bewertet. Zudem vervoll-

ständigten Begehungen und Untersuchungen durch die bearbeitenden Fachplaner die (erste) Arbeitsphase der Analyse. Die Ergebnisse der Analyse wurden im Kreis der Fachplaner ausgewertet, im Rahmen der Lenkungsgruppe und des Stadtentwicklungsbeirats erörtert wie auch in öffentlichen Bürgerwerkstätten vorgestellt und diskutiert.

Aus den Analyse-Ergebnissen wurden Entwicklungsleitlinien abgeleitet (siehe „3.1. Leitlinien der Innenstadtentwicklung“ auf Seite 53 ff). Über diese Entwicklungsleitlinien wurde im April 2012 im Stadtrat beschlossen. Seitens der Fachplaner wurden daraufhin Maßnahmenvorschläge abgeleitet und entwickelt. Diese wurden in der Lenkungsgruppe, mit den Fachabteilungen der kommunalen Verwaltung wie auch mit dem Stadtentwicklungsbeirat abgestimmt. In der zweiten Bürgerwerkstatt wurden die Maßnahmenvorschläge mit der interessierten Öffentlichkeit diskutiert und nach Dringlichkeit priorisiert.

Im politischen Raum wurden die zuvor mit den kommunalen Fachabteilungen und der interessierten Öffentlichkeit abgestimmten Ergebnisse im Juli 2012 abschließend beraten und beschlossen.

C) Prozessstruktur und Bürgerbeteiligung

Der Prozess zur Erarbeitung des ISEK war nicht allein auf die Leistungen der Fachplaner gestützt, sondern enthielt mehrere Interaktionsstufen. Neben dem Stadtrat als Entscheidungsgremium existierte eine projektbegleitende Lenkungsgruppe, die wichtige Entscheidungen vorbereitete und Ergebnisse im Vorfeld bewertete. Die Bevölkerung wurde neben dem Angebot allgemeiner öffentlicher Veranstaltungen auch über den Stadtentwicklungsbeirat eingebunden, dessen Mitglieder unterschiedliche Interessensgruppen in der Stadt repräsentieren.

Zu Beginn des Prozesses wurde in einer öffentlichen Auftaktveranstaltung der Prozess und die damit ver-

bundenen Ziele vorgestellt. Anschließend hatten die Teilnehmer an der Veranstaltung die Möglichkeit, die aus ihrer Sicht relevanten Stärken und Schwächen in den verschiedenen Handlungsfeldern zu ergänzen. In einer zweiten öffentlichen Projektwerkstatt im Mai 2012 wurden die mittlerweile von den Fachplanern entwickelten Projektideen der Öffentlichkeit präsentiert. Diese

hatte anschließend die Möglichkeit, im Dialog mit den Fachplanern einzelne Projekte zu vertiefen, kritisch zu hinterfragen oder einfach nur ihre Anmerkungen zu hinterlassen.

Darüber hinaus bestand für Interessierte, die nicht an den Veranstaltungen teilnehmen konnten, die Mög-





	Lenkungsgruppe	Stadtrat	Beirat	Öffentlichkeit
Analyse	<ul style="list-style-type: none"> Ziele Fahrplan Zeitplan 			
	Aufbereitung SWOT Stärken-Schwächen-/Chancen-Risiken-Analyse			
Konzeption	<ul style="list-style-type: none"> Stärken Schwächen Chancen Risiken 		<ul style="list-style-type: none"> Analyse-ergebnisse Ziele 	
	<ul style="list-style-type: none"> Handlungsfelder Leitlinien <ul style="list-style-type: none"> Konzept-abstimmung 		<ul style="list-style-type: none"> Handlungs-felder Konzeptideen 	
Bericht				

Abbildung 1: Prozessübersicht mit Beteiligungsgruppen (Quelle: eigene Darstellung, CIMA 2012)



Abbildung 2: Pressebericht-erstattung über Auftaktveranstaltung (Quelle: Mainpost)

lichkeit in den einzelnen Projektstufen, ihre Anregungen in einer Zettelbox im Rathaus zu hinterlassen. Die im Rahmen der Beteiligungsphase, insbesondere bei den beiden öffentlichen Werkstätten, eingegangenen Anmerkungen und Wünsche der betroffenen Gewerbetreibenden, Immobilieneigentümer und Bürger wurden sorgfältig dokumentiert (s. Anhang) und in den Prozess integriert.

Die Erarbeitung des ISEK wurde mit intensiver Pressearbeit begleitet. Es fanden offizielle Pressegespräche im Rathaus zum Auftakt und Abschluss statt. Daneben wurden die einzelnen Schritte mit Hinweisen an die Presse begleitet; zu den öffentlichen Terminen wurden die Pressevertreter geladen. Darüber hinaus wurde auf der städtischen Homepage eine Unterrubrik eingerichtet, in der die Dokumentation des Prozesses nachverfolgt werden kann. Hier wurden neben den Einladungen zu den öffentlichen Veranstaltungen auch die dort gehaltenen Präsentationen und Ergebnisse veröffentlicht.

In allen Projektphasen wurde der Stadtentwicklungsbeirat gesondert eingebunden. Hier fanden zwei Termine statt. So wurden Ergebnisse im Vorfeld bzw. nach den öffentlichen Veranstaltungen mit den interessierten Mitgliedern diskutiert. Die prozessbegleitende Lenkungsgruppe traf sich zu drei Terminen; ein weiterer Termin fand bereits im Vorfeld zur Auswahl der Fachplanungsbüros und Absprache der Prozessziele statt. Der Stadtrat hat in seiner Sitzung am 19.04.2012 die Ziele

des ISEK beschlossen, am 18.07.2012 wurde das ISEK mit den Kernstücken Maßnahmenblätter mit Kosten- und Finanzierungsübersicht im Sinne eines städtebaulichen Entwicklungskonzept nach § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB beschlossen.

Bei der Erarbeitung des ISEK Lohr 2030 wurden aktiv beteiligt:

- die Lenkungsgruppe: Erster Bürgermeister Ernst Prüße, 2. BM Brigitte Riedmann (vormals: Bärbel Imhof), sämtliche thematisch tangierten Fachabteilungen der kommunalen Verwaltung, insbesondere: Hauptamt, Bauamt, Kulturamt,
- der Stadtrat, mit Leitlinienbeschluss am 19.04.2012, mit Beschluss am 18.07.2012,
- der Stadtentwicklungsbeirat am 26.01.2012 und am 22.05.2012
- die Bürgerschaft in öffentlichen Bürgerwerkstätten am 19.12.2011 und am 04.05.2012, die Bürgerschaft hatte im Anschluss an beide Bürgerwerkstätten auch die Möglichkeit in einer im Rathaus aufgestellten Zettelbox Anregungen abzugeben; die Bürgerschaft wurde über die lokalen Printmedien zu den Bürgerwerkstätten eingeladen,
- die Gebietsverkehrswacht Lohr a.Main e.V., der Einzelhandelsverband und private Eigentümer in Einzelgesprächen,
- die Bezirksregierung von Unterfranken, Referat 34, Abstimmungsgespräch am 09.05.2012.



Abbildung 3: Tafel mit Anregungen von Teilnehmern der Bürgerwerkstatt zum Themenfeld „Kultur/ Freizeit/Tourismus“

Besonders die mögliche Veränderung der Verkehrsführung durch die Altstadt hat zu zahlreichen Eingaben von Planungsvorschlägen geführt. Alle Anregungen wurden vom Verkehrsgutachter sorgfältig geprüft und sind in einem Abwägungsprozess in die Entwicklung der Planungsvarianten bzw. der Projektideen eingeflossen. Zu nennen sind dabei u. a. die Einschätzungen der Gebietsverkehrswacht Lohr a. Main e.V., der Polizei, einzelner Fraktionen des Stadtrates und Vertreter der Werbegemeinschaft Lohrer Handel und Gewerbe e.V..

Abbildung 4: Übersichtskarte zum Untersuchungsgebiet, UmbauStadt

D) Definition des Untersuchungs- und Zentrenumgriffs

Unter Beachtung der Programmstruktur des Programms „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ gilt für Lohr am Main, dass das ISEK einen eng gefassten und direkten Bezug zum Stadtzentrum der Stadt Lohr am Main herstellt.

Demnach ist das von der historischen Stadtmauer gefasste Stadtzentrum von Lohr am Main gemäß der ASOZ²-Förderrichtlinie förderfähig. Gleichwohl gibt es zahlreiche Themen und Fragestellungen, die zweifelsfrei einen Bezug zum Stadtzentrum UND zu den angrenzenden Stadtteilen (Gewerbegebiet Nägelsee Nord, Lindigsiedlung, Sendelbach, Gewerbegebiet Lohr Süd, Wombach) und auch zu den weiteren umliegenden Ortsteilen aufweisen. Daher wurde im fortschreitenden Arbeitsprozess bei der Erstellung des ISEK Lohr 2030 darauf geachtet, dass die berechtigten Interessen a) aus den an das Stadtzentrum unmittelbar angrenzenden Stadtteilen und b) aus den weiteren Ortsteilen berücksichtigt wurden, sofern sie einen direkten inhaltlich-funktionalen Bezug zum Stadtzentrum von Lohr am Main aufweisen. Ob und in welcher Form und in welchem Umfang die entsprechenden Maßnahmen zukünftig tatsächlich als förderfähig angesehen werden, bleibt der weiteren Ausarbeitung der Einzelprojekte und der folgenden Prüfung seitens der Bezirksregierung von Unterfranken vorbehalten.

äußerer Betrachtungsbereich 

innerer Betrachtungsbereich 

² ASOZ steht als Abkürzung für Aktive Stadt- und Ortsteilzentren



1. BESTANDSAUFNAHME UND ANALYSE

1.1. BEVÖLKERUNGS- UND SOZIALSTRUKTUR

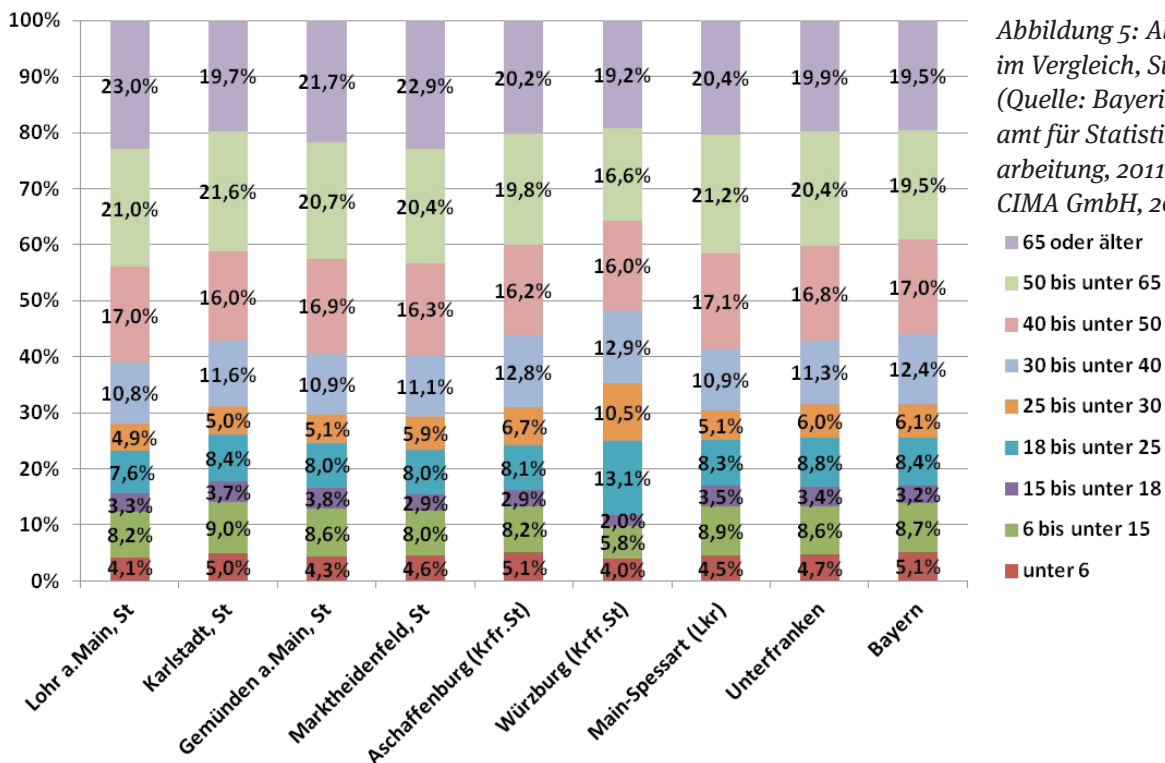


Abbildung 5: Altersgruppen im Vergleich, Stand 31.12.2010 (Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, 2011, Bearbeitung: CIMA GmbH, 2012)

Eine wichtige Grundlage für die weitere Entwicklung der Lohrer Innenstadt stellt die Struktur und das Potenzial der ansässigen Bevölkerung dar. Ausgewählte Kennziffern sollen hier eine erste Einschätzung zur Ausgangslage und einem möglichen Entwicklungsrahmen aufgrund von Prognosen bieten.

Mit Stichtag zum 31.12.2010 lebten 15.708 Einwohner in Lohr, wovon genau die Hälfte (50%) männlich war. Ein Blick in die Altersverteilung (s. Abbildung 5) zeigt, dass schon heute die Gruppe der über 65-jährigen die stärkste Bevölkerungsgruppe in Lohr darstellt.

Auch im Vergleich zu den Umlandgemeinden ist dies ein Spitzenwert der in den vergangenen Jahren einen Trend darstellt (s. Abbildung 6). Die vergangenen Jahre im Einzelnen betrachtet, zeigt sich eine – wenn auch geringfügige – Verschiebung innerhalb der Altersklassen, die dem deutschlandweitem Trend zu Alterung der Gesellschaft entspricht: Die Jungen werden weniger, die Alten dafür mehr und gleichzeitig älter. In Lohr ist dieser Trend ebenso ausgeprägt, das Durchschnittsalter der Bevölkerung ist in den letzten Jahren gestiegen (2010 bei 45,4) und liegt damit noch über den Werten der Region (Landkreis Main-Spessart 2010 bei 43,9). Für die Stadtentwicklung birgt dies besondere Herausforderungen: Fragestellungen zur wohnortnahen Versorgung, Mobilität im Alter oder Anpassung von Wohnformen spielen hier z.B. in Zukunft eine übergeordnete Rolle. Die geringsten Anteile weisen in Lohr die Altersgruppen unter 30 Jahre auf.

In Zukunft wird sich die Situation also noch verstärken, wenn nicht mit geeigneten Maßnahmen (z.B. Ansiedlung gewünschter Zielgruppen, Familienpolitik auf Basis des derzeit im Aufbau befindlichen kommunalen Flächenressourcenmanagements) gegengesteuert wird.

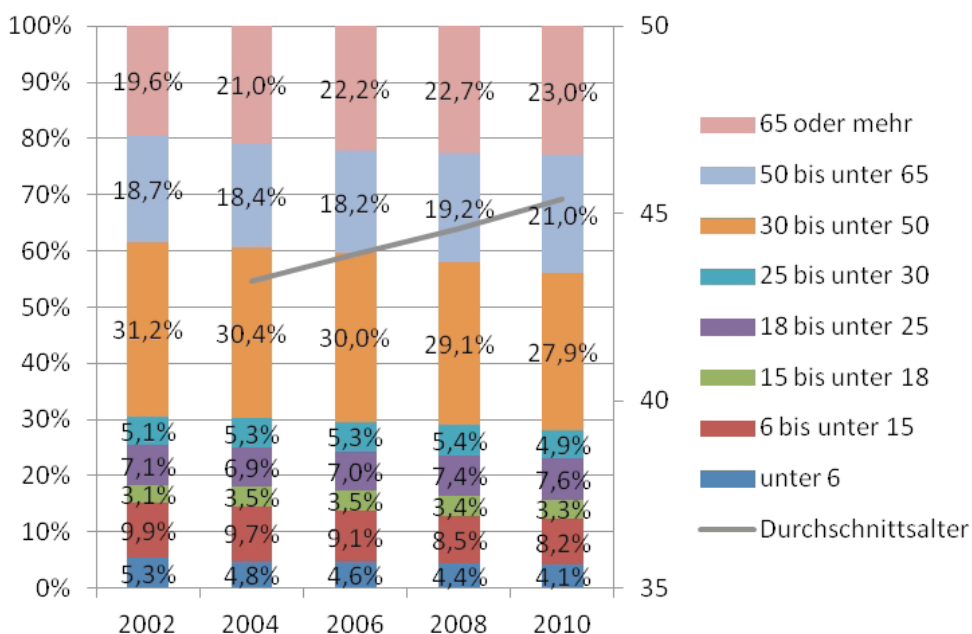


Abbildung 6: Altersgruppen und Durchschnittsalter im Jahresvergleich, Stand jeweils zum 31.12. (Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, 2011, Bertelsmannstiftung, 2012, Bearbeitung: CIMA GmbH, 2012)

Die Bevölkerungsentwicklung seit der letzten Volkszählung im Jahr 1987 (Index = 100) zeigt für die Stadt Lohr eine eher ungünstige Tendenz. Als einzige Stadt in Unterfranken liegt Lohr heute unter dem Wert von damals und hat somit in den letzten 23 Jahren in der Bilanz Einwohner verloren (-0,15%).

Ein detaillierteres Bild zeigt der Blick auf die Entwicklung des Bevölkerungssaldos. Während die natürliche Bevölkerungsbewegung (Differenz aus Geburten und Sterbefällen) in den letzten 10 Jahren durchweg im negativen Bereich verlief (es starben mehr Einwohner als dass neue Kinder geboren wurden), ist die Bilanz im Wanderungssaldo positiv. Am ähnlichen Verlauf dieser Kurve zum Gesamtsaldo ist ablesbar, dass die Wanderungsbewegungen auch nominell den größten Einfluss auf die Bevölkerungsbilanz in Lohr haben.

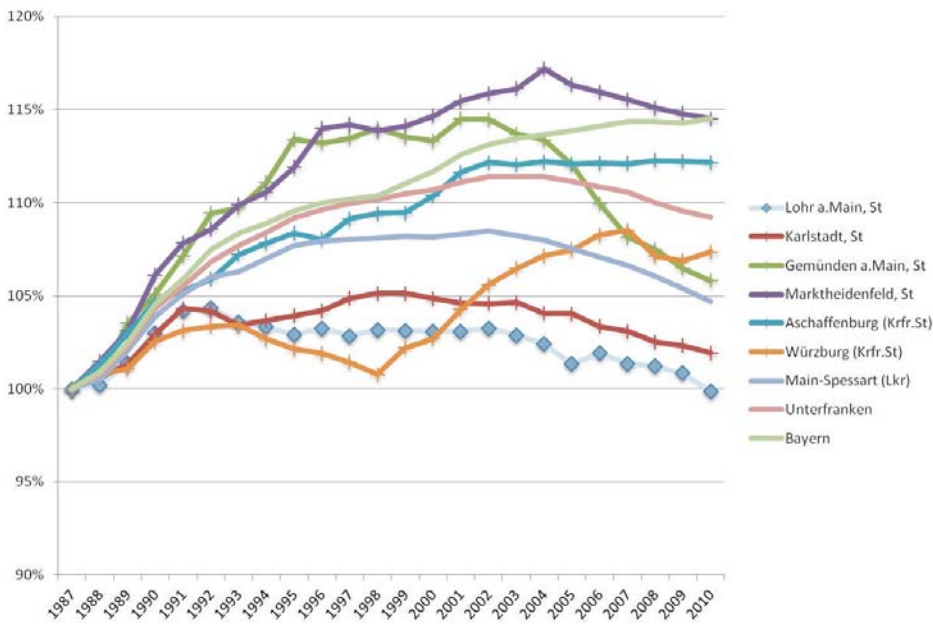


Abbildung 7: Bevölkerungsin-
dex 1987-2010 - im Vergleich
(Quelle: Bayerisches Landes-
amt für Statistik und Datenver-
arbeitung, 2011, Bearbeitung:
CIMA GmbH, 2012)

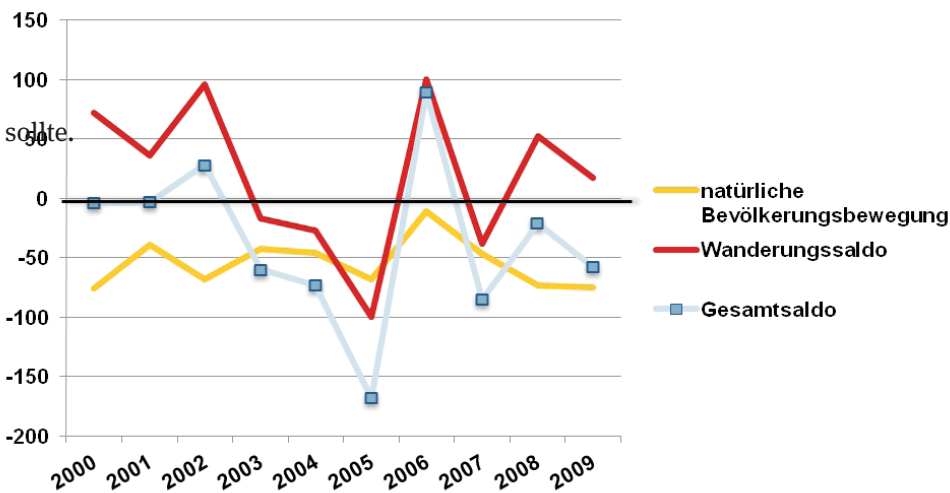
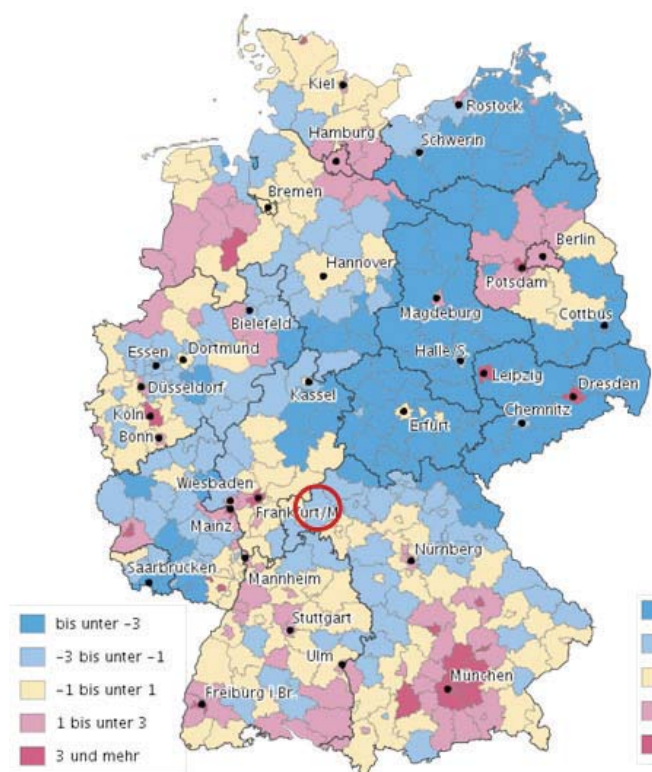


Abbildung 8: Bevölkerungsent-
wicklung Saldo 2000 – 2010
(Quelle: Bayerisches Landes-
amt für Statistik und Datenver-
arbeitung, 2011, Bearbeitung:
CIMA GmbH, 2012)

Ein Blick in die Bevölkerungsprognosen verschiedener Institute zeigt, dass Lohr in keinem Wachstumsraum liegt. Auch in Zukunft wird die Bevölkerung in der Region eher schrumpfen. Für Lohr als Mittelzentrum ist hier von einer bestenfalls stagnierenden Zahl auszugehen, da die Stadt aufgrund ihrer Zentralität einen vergleichsweise höheren Attraktivitätswert als das ländliche Umland aufweisen

Bevölkerungsentwicklung 2003 – 2008 in %



Bevölkerungsprognose 2008 - 2025 in %

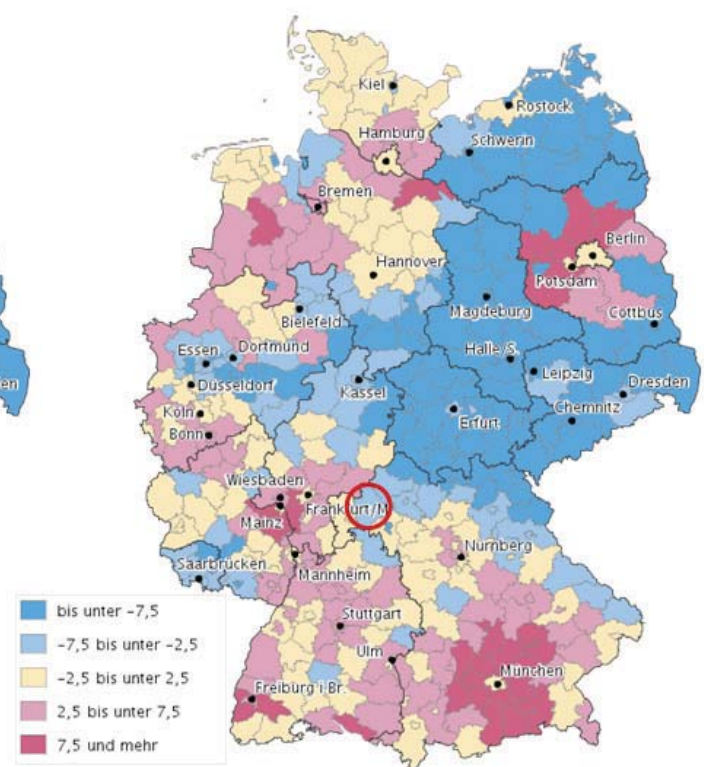


Abbildung 9: Bevölkerungsprognose (Quelle: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung, 2009, Bearbeitung: CIMA GmbH, 2012)

1.2. SIEDLUNGSENTWICKLUNG

Erstmals urkundlich erwähnt wird der Name Lohr im Jahre 1295³. Die Ursprünge der Stadt Lohr gehen jedoch wohl bis in das 8. Jahrhundert⁴ zurück. Auf den östlichen Ausläufern des Spessart und am Zufluss der Lohr in den Main erfolgte die Siedlungsgründung. Unter Ausnutzung der vorhandenen topographischen Erhebung, die von der Stadtbefestigung (entstanden im 14. Jahrhundert⁵) noch heute nachgezeichnet wird, nahm die Siedlungsentwicklung in unmittelbarer Nähe zu den Flüssen Lohr und Main und doch in sicherem Abstand zum Hochwasser der beiden Gewässer ihren Anfang.

Im Jahr 1333⁶ erhielt Lohr am Main das Stadtrecht. Zahlreiche historische Fachwerkgebäude und etliche weitere historische Baudenkmäler aus der Zeit des 14. bis zum 16. Jahrhundert⁷ belegen die frühe Bedeutung der Stadt.

Östlich der befestigten Stadt, unterhalb des Kirchplatz und `vor den Toren´ der Stadt gelegen sowie dem Mainhochwasser ungeschützt ausgesetzt, entwickelte die Fischerzunft das Fischerviertel. Hiervon zeugen Fachwerkgebäude aus dem 18. Jahrhundert⁸.

Mit dem Anschluss von Lohr am Main an die Bahnlinie Würzburg-Aschaffenburg im Jahre 1854 erhielt der Industrialisierungsprozess einen wesentlichen Impuls. Lohr am Main war nunmehr sowohl an die Wasserstraße des Main wie an das Bahnstreckennetz angebunden. Die Keimzelle des heute größten Arbeitgebers in Lohr am Main, Bosch-Rexroth, geht zurück auf den Erwerb der Stein´schen Eisengießerei durch die Familie Rexroth zur Mitte des 19. Jahrhunderts⁹. Die industrielle Entwicklung von Lohr am Main seit Mitte des 19. Jahrhunderts bis in die Gegenwart ist wesentlich geprägt von der Entwicklung und Expansion des Industrieunternehmens Rexroth.

In der Folge der Industrialisierung in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts entwickelten sich die unmittelbar an das historische Zentrum angrenzenden gründerzeitlich geprägten Stadtteile:

- nach Westen, entlang der Ludwigstraße, Partensteiner Straße und entlang der Rechtenbacher Straße,

- nach Süden, südlich der Anlage und entlang der Vorstadtstraße/Rodenbacher Straße

Ebenfalls noch im ausgehenden 19. Jahrhundert erhielt mit der Errichtung der Alten Mainbrücke im Jahre 1875 der Ortsteil Sendelbach eine direkte Anbindung an die Stadt Lohr am Main und somit einen wichtigen Entwicklungsimpuls.

Die Ortsteile Lindigsiedlung (nördlich der Bahnlinie, gegründet 1934), Sackenbach (eingemeindeter Ortsteil mit historischen Wurzeln bis ins 14. Jahrhundert) und Wombach (eingemeindeter Ortsteil mit historischen Wurzeln bis ins 14. Jahrhundert und mit Marienwallfahrtsort Mariabuchen, seit 1396) sind Ortsteile, in denen heute vorrangig gewohnt wird.

Die Gewerbegebiete **Lohr-Süd** und **Nägelsee-Nord**, sowie das Quartier **Nägelsee-Süd** entwickelten sich seit den 1960er Jahren.

Abbildung 10: Einwohnerzahlen in den Ortsteilen (Quelle: Stadt Lohr, 2012, Bearbeitung: CIMA GmbH, 2012)

Altstadt	4.957
Halsbach	352
Lindig	1.688
Pflochsbach	458
Rodenbach	803
Ruppertshütten	803
Sackenbach	1.166
Sendelbach	3.017
Steinbach	872
Wombach	1.975

³ siehe: www.lohr.de/sites/gensite.asp?SID=cms091020121455095371667&Art=0441:434

⁴ siehe: http://de.wikipedia.org/wiki/Lohr_am_Main,_Geschichte

⁵ siehe: <http://www.lohr.de/sites/gensite.asp?SID=cms021020110231365156976&Art=1194>

⁶ siehe: http://de.wikipedia.org/wiki/Lohr_am_Main,_Geschichte,_Urkunde_Ludwigs_des_Bayern

⁷ siehe: http://de.wikipedia.org/wiki/Lohr_am_Main,_Bauwerke

⁸ siehe: http://de.wikipedia.org/wiki/Lohr_am_Main,_Bauwerke

⁹ siehe: http://de.wikipedia.org/wiki/Bosch_Rexroth,_Geschichte

Seit 1975 verbindet auch die Neue Mainbrücke die Stadt Lohr mit dem Ostufer des Mains und stellt ein wichtiges Bindeglied für den Anschluss von Lohr an das bundesdeutsche Fernstraßennetz dar.

Die Flächenerhebungen zeigen die große Bedeutung des Stadtwalds in räumlicher Hinsicht. Gleichzeitig ist in den vergangenen 30 Jahren der Anteil der Landwirtschaftsfläche zugunsten der Siedlungsfläche zurückgegangen.

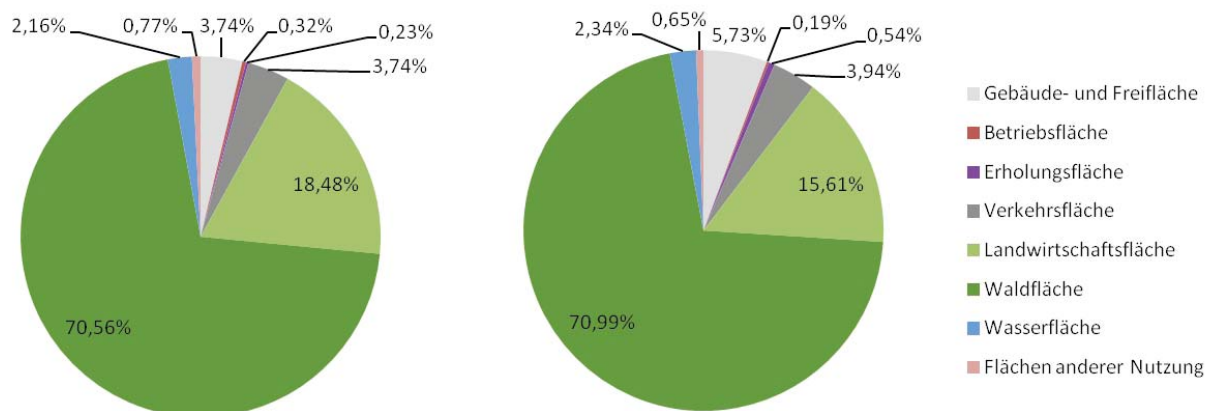


Abbildung 11: Flächenerhebungen 1980 und 2010 (Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, 2012, Bearbeitung: CIMA GmbH, 2012)

1.3. BESTEHENDE KONZEPTE, PLANUNGEN UND ZIELAUSSAGEN

Sanierungsgebiete

Im Laufe der vergangenen Jahrzehnte wurden in Lohr am Main mehrere Sanierungsgebiete beschlossen und ausgewiesen, die überwiegend dem Bereich der Altstadt und unmittelbar angrenzenden Arealen gewidmet waren:

- SG I „Altstadt-Nord“, teilaufgehoben
- SG II „An der Brauereistraße“, aufgehoben
- SG III „Altstadt-Süd“, andauernd
- SG IV „Südliche und Westliche Altstadt“, andauernd
- SG „Rodenbach“, aufgehoben

Eine Vorbereitende Untersuchung und Städtebaulicher Rahmenplan zur Stadtsanierung für die „Altstadt Ost“ (Fischerviertel) wurde 2005 erarbeitet und vom Stadtrat gebilligt. Von der förmlichen Festlegung eines Sanierungsgebietes wurde bislang jedoch abgesehen.

Sanierungsbebauungspläne

Zur Umsetzung der Sanierungsabsicht wurden seit den 1990er Jahren zur Aufwertung der Altstadt von Lohr am Main verschiedene Sanierungsbebauungspläne

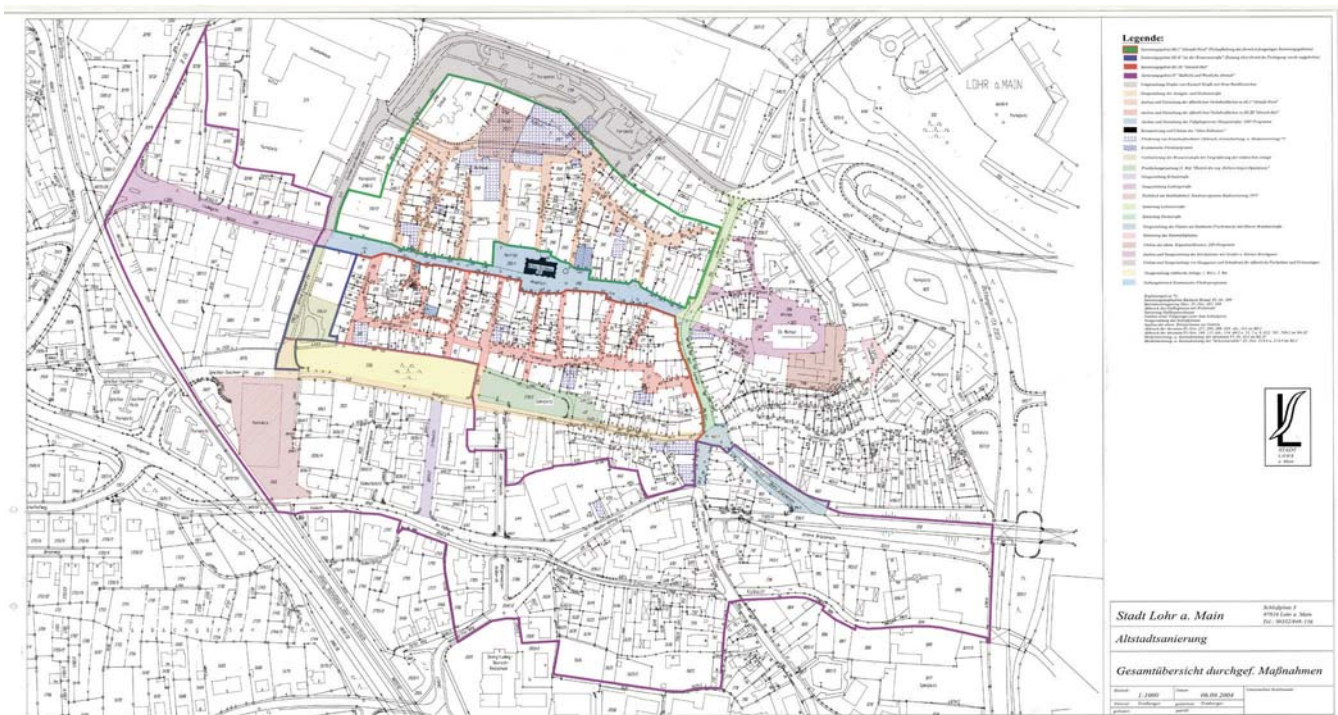


Abbildung 12: Altstadtanierung, Gesamtübersicht durchgeführter Maßnahmen (Quelle: Stadt Lohr a. Main)

aufgestellt. Die Sanierungstätigkeit in Lohr am Main hat sehr gute Resultate gezeigt, sodass die Fortführung dieser erfolgreichen Sanierungsstrategie in Lohr am Main nicht in Frage steht.

Kommunales Förderprogramm

Die Stadt Lohr a. Main hat bereits im Jahr 2002 ein kommunales Förderprogramm zur Unterstützung privater Fassadengestaltungs- und Sanierungsmaßnahmen eingeführt und berät die interessierten Liegenschaftseigentümer bei der Antragsstellung, bei der Sanierungskonzeption, zum Förderverfahren, zu den Förderbedingungen und zum förderfähigen Sanierungsumfang.

Umfassende Informationen zum Kommunalen Förderprogramm sind auf der städtischen Homepage hinterlegt.

Integriertes Einzelhandelskonzept 2009

Das Integrierte Einzelhandelskonzept aus dem Jahre 2009 (CIMA Beratung + Management GmbH) ist vom Stadtrat im Sinne eines städtebaulichen Entwicklungskonzepts (vgl. § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB) beschlossen worden. Ihm liegt eine hierarchische Struktur der Einzelhandelsstandorte zugrunde. In diesem nimmt die Altstadt die zentrale Versorgungsfunktion ein. Das in den Grundzügen noch bestehende Nahversorgungszentrum im Ortsteil Sendelbach soll erhalten und gestärkt werden. Darüber hinaus sind neben dem vorhandenen Fachmarktzentrum (Gewerbegebiet Nord) keine weiteren nicht integrierten Einzelhandelsstandorte zu entwickeln. Die Altstadt wird hier als der mittelzentrale, höherrangige Einzelhandelsstandort mit hoher Identitätsstiftung für die Gesamtstadt und die Region mit einer entsprechenden Angebotsdichte und vollständigem Branchenmix ausgewiesen. Die gesamtstädtische Einzelhandelsentwicklung soll sich laut der Zielvorgaben am Nutzen einer Attraktivitätssteigerung, also der Stärkung des zentralen Versorgungsbereiches, der Innenstadt orientieren.

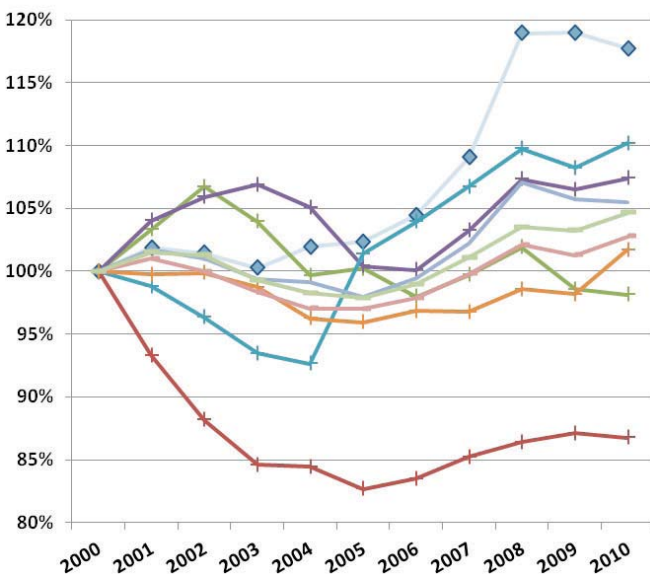
Umweltbericht 2008

Der städtische Umweltbericht aus dem Jahr 2008 stellt einen Status Quo-Bericht zu 10 verschiedenen Handlungsfeldern von – Siedlungsentwicklung bis Landwirtschaft – dar und nennt jeweils Ziele und Maßnahmen für die einzelnen Bereiche. Ein erklärtes Ziel ist hierbei die prioritäre Behandlung der Innenentwicklung zur Eindämmung eines weiteren Flächenverbauchs. Die Stadt Lohr a. Main hat in der Vergangenheit durch den Erwerb einiger Einzelobjekte in der Altstadt ansatzweise eine Innenentwicklungspolitik auf den Weg gebracht. Gerade in den historischen Altstadtquartieren besteht Handlungsbedarf, um mittelfristig eine Erneuerung der Bausubstanz und damit auch eine Attraktivitätssteigerung des innerstädtischen Wohnens zu erreichen. Hierzu ist gegebenenfalls ein städtischer Zwischenerwerb fraglicher Immobilien (Beispiel: Konditorgasse 6) notwendig.

1.4. ARBEIT UND WIRTSCHAFT

Die Stadt Lohr ist im regionalen Vergleich bedeutender Arbeitsstandort. Zu den größten Arbeitgebern am Ort gehören die Bosch Rexroth AG, das Bezirkskrankenhaus sowie die Stadtverwaltung. Mit einem Pendlersaldo von plus 8.124 im Jahr 2010 kommen wesentlich mehr Personen zur Arbeit nach Lohr als in die Nachbarorte fahren. Hieraus resultiert jedoch die Herausforderung zur optimalen Anbindung der Arbeitsstätten an das Verkehrsnetz sowie zur Bewältigung des damit verbundenen Verkehrsaufkommens (vgl. Kapitel Verkehr). Auch die Entwicklung der Zahl der Arbeitsplätze in den vergangenen 10 Jahren verdeutlicht, dass die wirtschaftliche Entwicklung im Vergleich zu anderen Städten einen deutlich positiveren Verlauf genommen hat (s. Abbildung 8 auf Seite 14).

So hat sich der Standort Lohr in den vergangenen zehn Jahren deutlich positiv entwickelt. Die Aufschlüsselung nach Wirtschaftsbereichen zeigt die große Dominanz des produzierenden Gewerbes. Während in Deutschland immer mehr der tertiäre Sektor an Bedeutung gewinnt (73,5 % in 2010), liegt er in Lohr mit 31,2% auf einem vergleichsweise niedrigen Niveau. Eine einseitige Ausrichtung der Arbeitsplatzstruktur bedeutet eine höhere Krisenanfälligkeit. Für Lohr bedeutet dies, sich zukünftig breiter aufzustellen und eine höhere Attraktivität für Betriebe im tertiären oder quartären Sektor zu erzielen, die mittelfristig eine Diversifizierung der Arbeitsplatzstruktur am Ort ermöglichen.



- ◆ Lohr a.Main, St
- Karlstadt, St
- Gemünden a.Main, St
- Marktheidenfeld, St
- Aschaffenburg (Krfr.St)
- Würzburg (Krfr.St)
- Main-Spessart (Lkr)
- Unterfranken
- Bayern

Abbildung 13: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort – im Vergleich (Index 2000) (Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, 2011, Bearbeitung: CIMA GmbH, 2012)

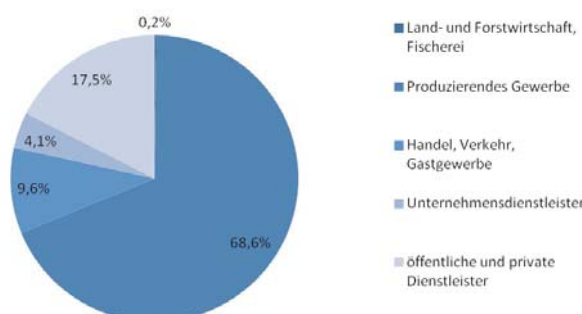


Abbildung 14: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wirtschaftsbereichen, 2010 (Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, 2011, Bearbeitung: CIMA GmbH, 2012)

1.5. BILDUNG, SOZIALES UND WOHNEN

Stärker als andere Aufgaben der kommunalen Daseinsvorsorge sind Bildungseinrichtungen von der Bevölkerungsentwicklung abhängig. Im Kinder- und Jugendbereich wird Lohr mit seinen 5 Grund- bzw. Volksschulen, zwei Realschulen und einem Gymnasium seinem Bildungsauftrag als Mittelzentrum gerecht. Darüber hinaus standen im Jahr 2010 685 Plätze in Kindergärten oder Kindertagesstätten zur Verfügung. Am Standort Lohr der Berufsschule Main-Spessart werden die Bereiche Elektrotechnik, Metalltechnik sowie Wirtschaft und Verwaltung gelehrt. Die Berufsfachschule für Krankenpflege und die Forstschule Lohr mit den Instituten Bayerische Technikerschule für Waldwirtschaft und Bayerische Forstschule gehören ebenfalls zum Sektor der berufsbildenden Schulen. Im Bereich der außerschulischen Bildung (kulturelle Bildung, Erwachsenenbildung) nehmen u.a. die VHS mit ihrem umfangreichen Kursangebot sowie die Sing- und Musikschule eine wichtige Rolle ein.

Mit dem Lohrer Standort des Klinikums Main-Spessart verfügt die Stadt über eine bedeutende medizinische Versorgungseinrichtung. Ebenfalls innenstadtnah ist das Bezirkskrankenhaus zur Behandlung von psychischen Erkrankungen. Ein großes Angebot an Allgemeinmedizinern und Fachärzten in lokalen Praxen runden die Versorgungsleistung ab. Das Jugendzentrum (JUZE) der AWO Lohr bietet Kindern und Jugendlichen einen Treffpunkt in den Nachmittags- und Abendstunden und organisiert Ferienprogramme und Konzerte. Senioren-

einrichtungen wie der städtische Seniorenbeirat und Seniorenclubs in den einzelnen Stadtteilen sind ebenso vorhanden. Die Versorgung findet in Alten- und Pflegeheimen, zwei Seniorenzentren sowie über mobile Soziale Dienste (Diakonisches Werk) statt.

Die Struktur der Wohngebäude in Lohr zeigt eine für den ländlichen Raum typische Ausprägung: Mehr als die Hälfte der Wohnungen befinden sich in Einfamilienhäusern. Im Verhältnis zu den Vergleichsorten Karlstadt, Gemünden und Marktheidenfeld ist der Wert noch relativ niedrig.

Die Bautätigkeit im Wohnungsbau hat in den vergangenen 10 Jahren auf einem durchschnittlichen Niveau von ca. 50 neu errichteten Wohnungen pro Jahr gelegen. Der Verlauf der Kurve (s. Abbildung 16 auf Seite 22) schwankt konjunkturell bedingt. Mit dem „Aloysianum“ wird durch den Neubau von ca. 50 zusätzlichen innenstadtnahen Wohnungen (s. Bericht Mainpost) zudem in naher Zukunft Bewegung in den Lohrer Wohnungsmarkt kommen.

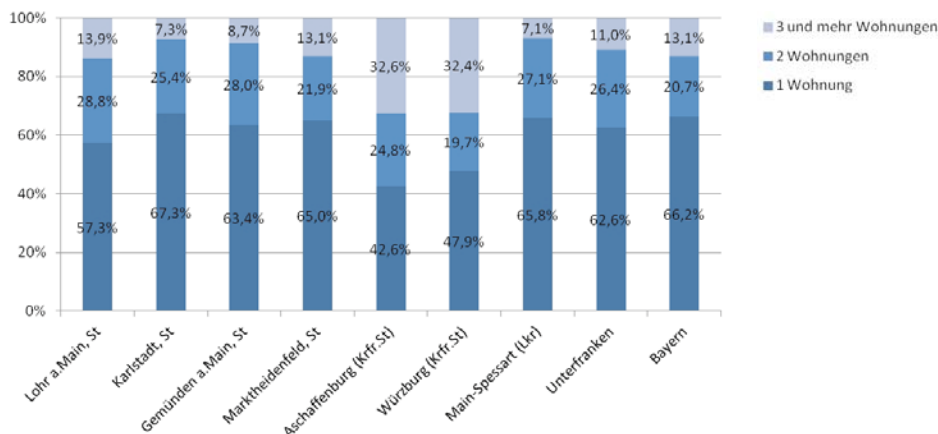


Abbildung 15: Gebäude- und Wohnungsbestand im Vergleich (2010) (Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, 2011, Bearbeitung: CIMA GmbH, 2012)

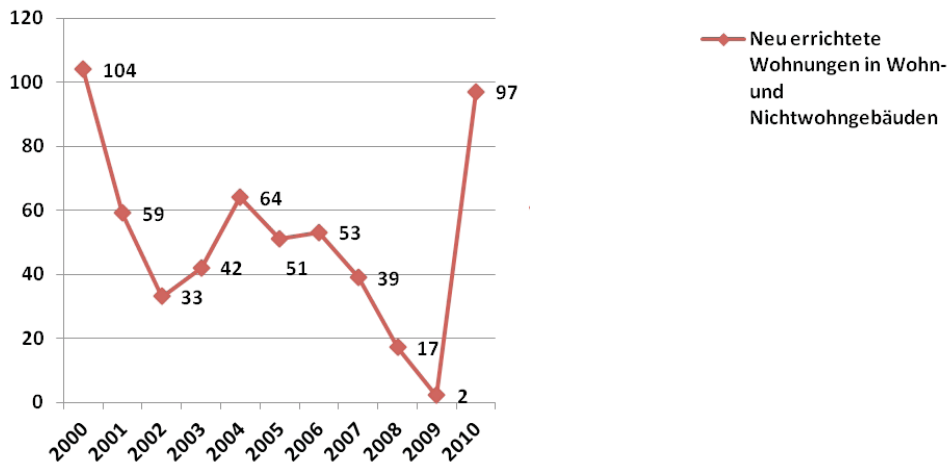


Abbildung 16: Neu errichtete Wohnungen in Wohn- und Nichtwohngebäuden (Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, 2011, Bearbeitung: CIMA GmbH, 2012)

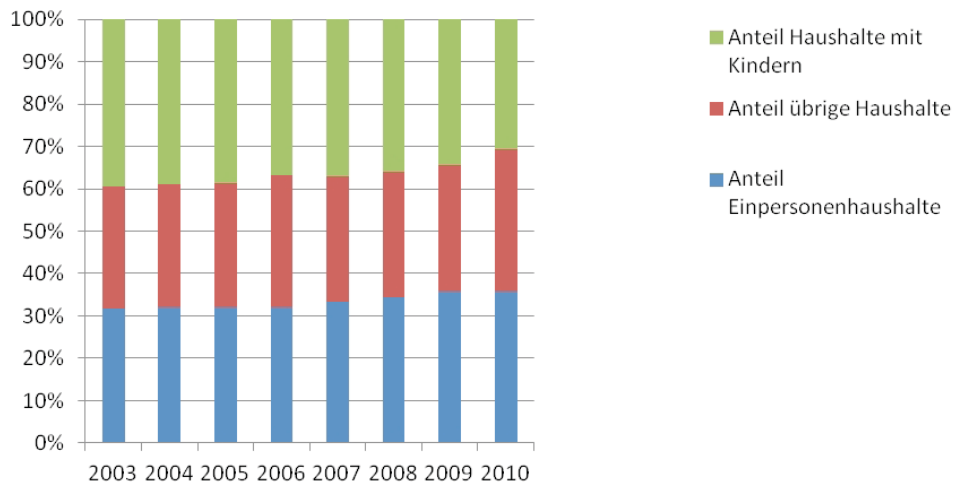


Abbildung 17: Haushaltsstruktur Lohr (Quelle: Bertelsmannstiftung, 2011, Bearbeitung: CIMA GmbH, 2012)

Fast ausgeglichen ist das Verhältnis zwischen Singlehaushalten, Familien und übrigen Haushalten (Paare ohne Kinder, Wohngemeinschaften,...). Auffällig ist die rückläufige Zahl der Haushalte mit Kindern, sie stellten im Jahr 2010 mit 30,7% bereits den kleinsten Anteil und sind gegenüber 2003 um fast 10 Prozentpunkte gesunken. Der Anteil der Einpersonenhaushalte ist dagegen im Vergleichszeitraum angestiegen und stellt heute die größte Gruppe dar.

1.6. KULTUR UND FREIZEIT / TOURISMUS

Im Bereich der weichen Standortfaktoren hat die Stadt Lohr viel zu bieten. Eine bunte Kulturszene und vielfältige Freizeitangebote (Freibad, Hallenbad, Sportboothafen etc.) bieten Angebote für Jedermann. Ein ausgeprägtes und vielschichtiges Vereinsangebot (u.a. Karnevals- bzw. Faschingsvereine, Feuerwehr, Musik- und Gesangsvereine, Briefmarken- und Imkervereine) beleben den Alltag und bringen die Menschen zusammen. Viele Aktionen werden im Ehrenamt geleistet. Mit ihrer reizvollen Umgebung und dem historischen Stadtbild bietet die Stadt nicht nur ihren Bewohnern einen attraktiven Lebens- und Naherholungsraum, sondern auch Touristen wissen die Stärken der „Schneewittchen-Stadt“ zu schätzen.

Die Zahl der Tourismusintensität liegt über Landkreisebene und erreicht nahezu die Bezirksmarke. Hinzu kommt eine nicht zu unterschätzende Zahl der Tages-touristen, die in dieser Statistik nicht verzeichnet sind. In den letzten Jahren hat hier insbesondere die Zahl der Besucher über den Main (Fahrrad, Schifffahrt) an Bedeutung gewonnen. Die Zahl der Übernachtungsgästeankünfte ist ebenfalls gestiegen (+ ca. 10% seit 2006), die durchschnittliche Auslastung ist jedoch zurückgegangen und lag im Jahr 2010 mit 27,6 % auf einem vergleichsweise niedrigen Niveau.

Raumbezug	Tourismusintensität 2006	Tourismusintensität 2010	relative Entwicklung 2006 - 2010 (%)
Lohr a.Main, St	4.269	4.413	3,4%
Karlstadt, St	1.421	1.475	3,8%
Gemünden a.Main, St	4.219	4.767	13,0%
Marktheidenfeld, St	4.194	4.647	10,8%
Aschaffenburg (Krfr.St)	1.739	1.884	8,4%
Würzburg (Krfr.St)	4.947	5.247	6,0%
Main-Spessart (Lkr)	3.505	3.678	4,9%
Unterfranken	4.521	4.674	3,4%
Bayern	5.979	6.211	3,9%

Abbildung 18: Veränderung der Tourismusintensität* 2006-2010 (*Tourismusintensität = Übernachtungen je 1000 Einwohner pro Jahr), (Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, 2011, Bearbeitung: CIMA GmbH, 2012)

1.7 VERKEHR

Die Analyse der verkehrlichen Situation erfolgte durch mehrfache Begehungen und durch Auswertung der von der Stadtverwaltung zur Verfügung gestellten Dokumente und Pläne. Wichtige Erkenntnisse konnten insbesondere auch aus dem vom Ingenieurbüro Habermehl und Follmann im Jahr 1994 erstellten Verkehrsrahmenplan der Stadt Lohr a. Main gewonnen werden. Darüber hinaus gab es zahlreiche Hinweise aus den Reihen der Bevölkerung zu verkehrlichen Verbesserungspotentialen in der Stadt.

Eine umfassende verkehrsbezogene Bestandsanalyse mit entsprechenden Datenerhebungen und Verkehrszählungen ist im Rahmen eines ISEK nicht vorgesehen und auch nicht leistbar. Durch die Sanierung der Neuen Mainbrücke und durch umfangreiche Straßenbauarbeiten auf der B 26 gab es in 2011 und 2012 zahlreiche Umleitungen und geänderte Verkehrsführungen, so dass im Bearbeitungszeitraum zum vorliegenden ISEK kein repräsentativer durchschnittlicher Tagesverkehr (DTV) erfassbar war.

Gleichwohl wurden zwei Kurzzeitzählungen an der Kreuzung Kaplan-Höfling-Str./Gärtnerstr. und am „Fuchseneck“ (Kreuzung Turmstr./Grabenstr./Vorstadtstr.) durchgeführt, um Tendenzen der Verkehrsstärken und Abbiegebeziehungen zu erhalten. Weiterhin wurden mehrere Einzelfahrzeugverfolgungen durchgeführt um qualitative Erkenntnisse über den Anteil der Durchgangsverkehre der Altstadt zu bekommen.

Die Belange des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) wurden parallel zum ISEK von der „Nahverkehrsberatung Südwest“ im Rahmen der Überplanung und europaweiten Ausschreibung der Stadtbuslinien „Lohrliner“ untersucht.

1.7.1 Verkehrsanbindung

Die B 26 verbindet in Richtung Westen das Maintal und Lohr am Main durch den Spessart verlaufend mit Hösbach und schließt dort an die Bundesautobahn A3 (Frankfurt-Würzburg-Nürnberg) an. In Richtung Osten verläuft die B 26 parallel zum Main über die Städte

Gemünden am Main, Karlstadt und Arnstein zur BAB 7 (Fulda-Würzburg-Ulm).

Die B 276 verbindet in Richtung Nordwesten Lohr am Main durch den nördlichen Spessart verlaufend mit der BAB 66 (Frankfurt-Fulda) an der Anschlussstelle Wächtersbach/Bad Orb.

In etwa 25 Kilometer Entfernung in Richtung Süden erreicht man über die Staatsstraße St 2315 die Bundesautobahn A3 an der Anschlussstelle Marktheidenfeld. Ähnlich weit entfernt sind die Anschlussstellen Rohrbrunn und Weibersbrunn. Die Autobahn A7 (Fulda-Würzburg-Ulm) ist am kürzesten über die Anschlussstelle Hammelburg in etwa 40 km zu erreichen.



Abbildung 19: Anbindung der Stadt Lohr an das überregionale Straßennetz (Quelle: eigene Darstellung, JAVIDO GbR, 2012)

Der Bahnhof Lohr am Main ist Teil des Streckennetzes der Deutschen Bahn. Derzeit halten dort jedoch ausschließlich Züge des Regionalverkehrs. Die wichtigsten Verbindungen gehen nach Frankfurt am Main (Fahrzeit etwa 70 Minuten), nach Würzburg (40 Minuten) und nach Aschaffenburg (30 Minuten). Ein koordinierter Anschluss mit den Fahrplänen des ÖPNV besteht derzeit noch nicht, jedoch vorraussichtlich ab Mitte 2013.

In das Netz der Fernradwege ist Lohr über den „Main-Radweg“ zwischen Würzburg und Aschaffenburg eingebunden. Der Radweg wird auf der östlichen Seite des Mains durch den Stadtteil Sendelbach geführt.

1.7.2 Motorisierter Individualverkehr (fließender Kfz-Verkehr)

Straßennetz und Straßenkategorie

Die Bundesstraßen B 26 und B 276 sowie die Staatsstraßen S 2435, S 2437 und S 2315 binden Lohr an das überregionale Straßennetz an und sind im Stadtgebiet gleichzeitig innerörtliche Hauptverkehrsstraßen. Zu den Hauptverkehrsstraßen mit überwiegend Verbindungsfunktionen zählen darüber hinaus die Kreisstraße MSP 22 (Sendelbach-Waldzell), die Neue Mainbrücke, die Westtangente und die Südtangente.

Eine Einteilung des innerstädtischen Straßennetzes in Kategoriengruppen ist von großer Bedeutung für die Verteilung des fließenden Kfz-Verkehrs und die damit verbundene Straßenraumgestaltung. Zuständig für alle klassifizierten Straßen in Lohr (also Bundes-, Staats- und Kreisstraßen) ist das Staatliche Bauamt Würzburg.

Durch die Fertigstellung der West- und Südtangente sowie des Kreisverkehrs am Knotenpunkt Jahnstr./Osttangente/Neue Mainbrücke verfügt Lohr zusammen mit der Osttangente, Jahnstr., Bahnhofstr. und B 26 über einen leistungsfähigen Tangentenring um die Altstadt herum. Ein wesentliches Ziel dieses Tangentensystems ist es, sämtlichen Verkehr, der nicht der unmittelbaren Erschließung der Altstadt dient, aus dem Kernstadtbereich heraus zu halten.

Für die unmittelbare Erschließung der Altstadt sorgen heute die Straßen Grafen-von-Rieneck-Straße, Haaggasse, Grabenstraße, Anlagestraße, Alfred-Stumpf-Straße sowie mit Einschränkungen die in einem verkehrsberuhigten Bereich liegenden Streckenabschnitte Lohrthorstraße und Turmstraße. Die Verbindung zwischen innerer Erschließung und äußerem Tangentenring gewährleisten im Westen die Ludwigstraße, im Südwesten die Ignatius-Taschner-Straße, im Osten die Verlängerung der Lohrthorstr. zum neuen Kreisverkehr und im Südosten der Streckenzug Vorstadtstr./Fahrgasse.

Aufgrund von Beobachtungen, Gesprächen mit Bürgern und aus den durchgeführten Einzelfahrzeugverfolgungen muss davon ausgegangen werden, dass ein Großteil des Verkehrs auf der Anlage-/Grabenstraße nach wie vor die Altstadt durchfährt und somit nicht den dafür vorgesehen Tangentenring nutzt. Der im Jahr 1994 vom Ingenieurbüro Habermehl und Follmann festgestellte Durchgangsverkehrsanteil von 54% bei einer Verkehrsbelastung von bis zu 7.000 Kfz/24h auf der Anlagestraße hat sich augenscheinlich kaum verändert. Auch die in Richtung Osten als Einbahnstraße geführte Haaggasse ist zu einem gewissen Anteil von Schleichverkehren betroffen, allerdings in deutlich geringerer Ausprägung.

Durch den beengten Straßenraum kommt es in der Kaplan-Höfling-Str. und der dort befindlichen Grundschule zu verkehrsgefährdenden Situationen insbesondere bei Begegnungsfällen mit dem Schulbusverkehr. Die Schulbusse erreichen die Grundschule über die Vorstadtstraße, wobei sie per Sondergenehmigung ein kurzes Stück nach der Einmündung Alte Mainbrücke entgegen der Einbahnstraßenregelung fahren müssen. Unmittelbar nach dem Linkseinbiegen in die Kaplan-Höfling-Str. kommt es zu einer Fahrbahnverengung. Bei Gegenverkehr muss der Bus auf den ohnehin schmalen Gehweg ausweichen und gefährdet Schulkinder und andere Passanten (siehe Abbildung 21 auf Seite 26). Die straßenbegleitenden Gehwege sind überdies an einigen Stellen so schmal, dass bereits ein Fahrrad der Post eine große Behinderung darstellt und es somit zu einer verkehrsgefährdenden Situation führen kann, wenn Passanten auf die Fahrbahn ausweichen müssen. (s. Abbildung 20 auf Seite 26)

Verkehrsbelastungen

Durch die Vielzahl an Gewerbebetrieben und die hohe Anzahl an Arbeitsplätzen pendeln knapp 10.000 Beschäftigte täglich nach Lohr ein und aus (siehe Abbildung 22 auf Seite 27). Ein Großteil der Berufspendler reisen mit eigenem Pkw an und belasten das Verkehrsnetz entsprechend stark.



Abbildung 20: sehr schmaler Gehweg entlang der Kaplan-Höfling-Str.



Abbildung 21: Bus muss bei Gegenverkehr in der Kaplan-Höfling-Str. auf den Gehweg ausweichen

Pendler aus Karlstadt oder Würzburg erreichen Lohr meist über die Staatsstraße St 2435. Die im Fünf-Jahres-Turnus bundesweit durchgeführte amtliche Straßenverkehrszählung hat vor dem Kreisverkehr zur Neuen Mainbrücke für die St 2435 eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) von 7.600 Kfz/24h ermittelt (siehe auch Abbildung 23 auf Seite 27).

Die Osttangente bzw. die Staatsstraße St 2315, die im weiteren Verlauf das Gewerbegebiet Lohr-Süd und über Marktheidenfeld die Autobahn A 3 erschließt zählt mit 8.850 Kfz/24h zu den am stärksten belasteten Straßen im Stadtgebiet von Lohr.

Nur die B 26 hat an einigen Abschnitten höhere Verkehrsbelastungen abzuwickeln. Die höchste DTV wurde mit 12.050 Kfz/24h nördlich der Kreuzung „Oberes Tor“ festgestellt, was für eine zweistreifige Straße aus Sicht des Verkehrsflusses aber dennoch eine unproblematische Belastung darstellt.

Allerdings ist die Kreuzung „Oberes Tor“ mit den Bundesstraßen B 26 und B 276 und der Ludwigstr. als Zufahrt zur Altstadt zu Stoßzeiten überlastet und es kommt hier zu Rückstaus mit teilweise hohen Zeitverlusten. Zur Verbesserung der Situation wurden im Sommer 2012 die Aufstellflächen am Knotenpunkt verändert, um so einen besseren Verkehrsablauf zu ermöglichen. Ebenso wurden die Freigabezeiten mit der benachbarten Kreuzung B 26/Westtangente koordiniert. Mit Hilfe einer (noch durchzuführenden) Knotenstromzählung ist zu prüfen, ob durch diese Maßnahmen jetzt ausreichende Verkehrsqualitäten an dieser Kreuzung erreicht werden können.

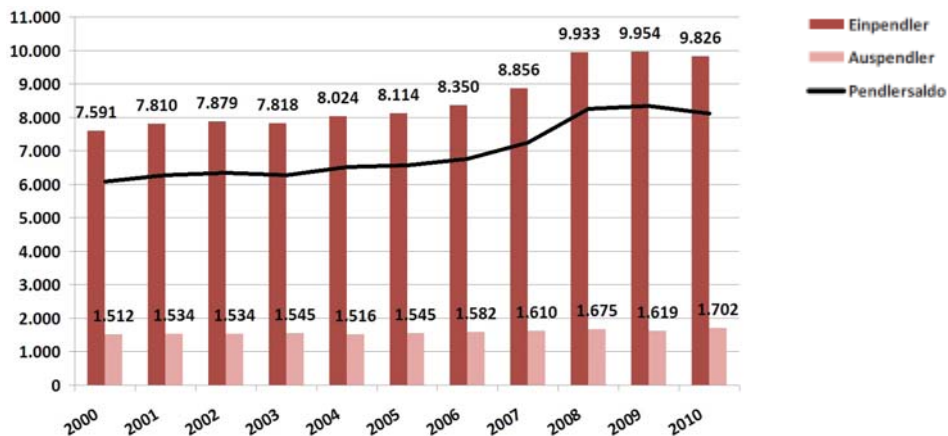
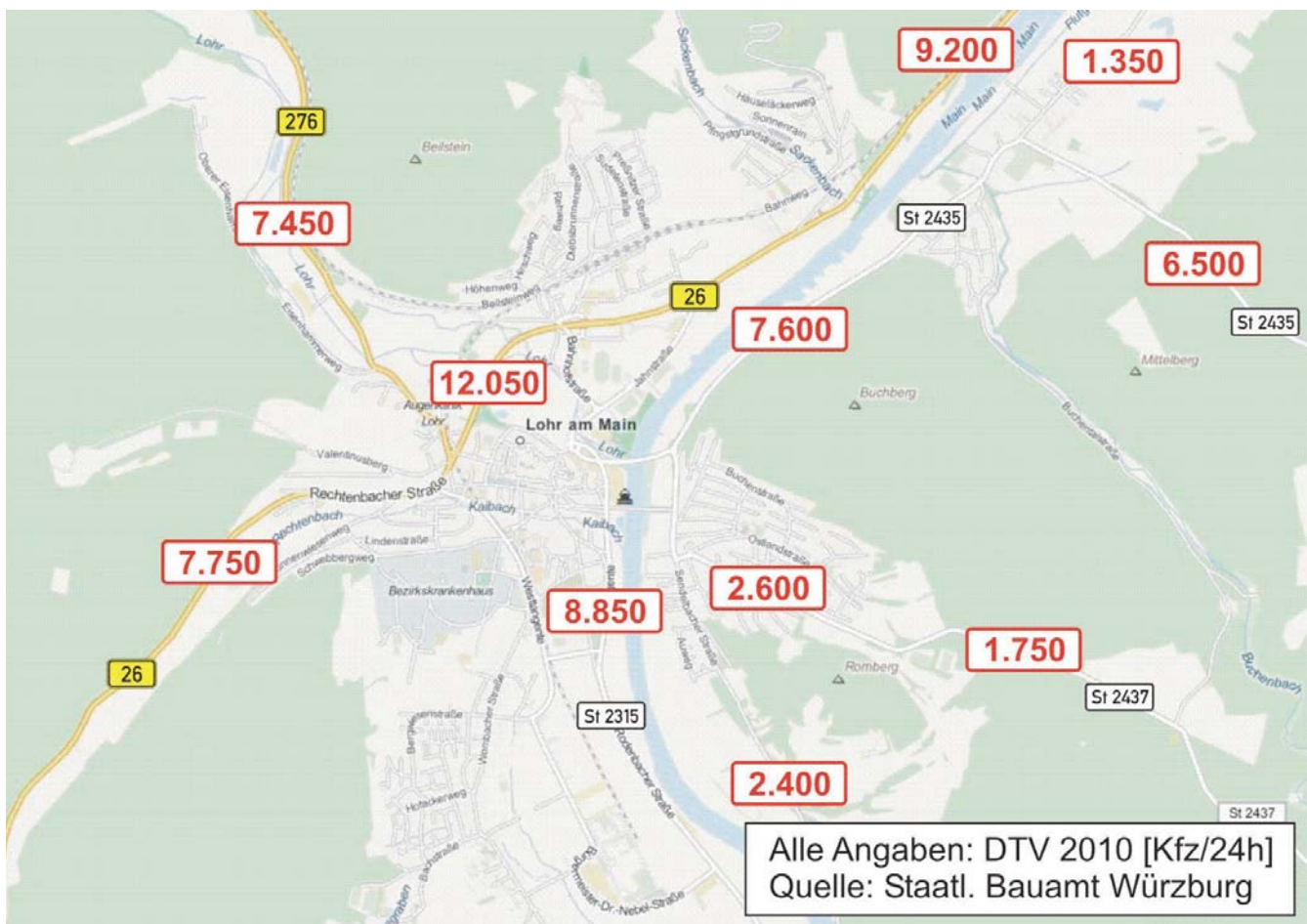


Abbildung 22: Entwicklung der Ein- und Auspendler von 2000 bis 2010 (Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung)

Abbildung 23: Verkehrsmengenkarte für das Jahr 2010



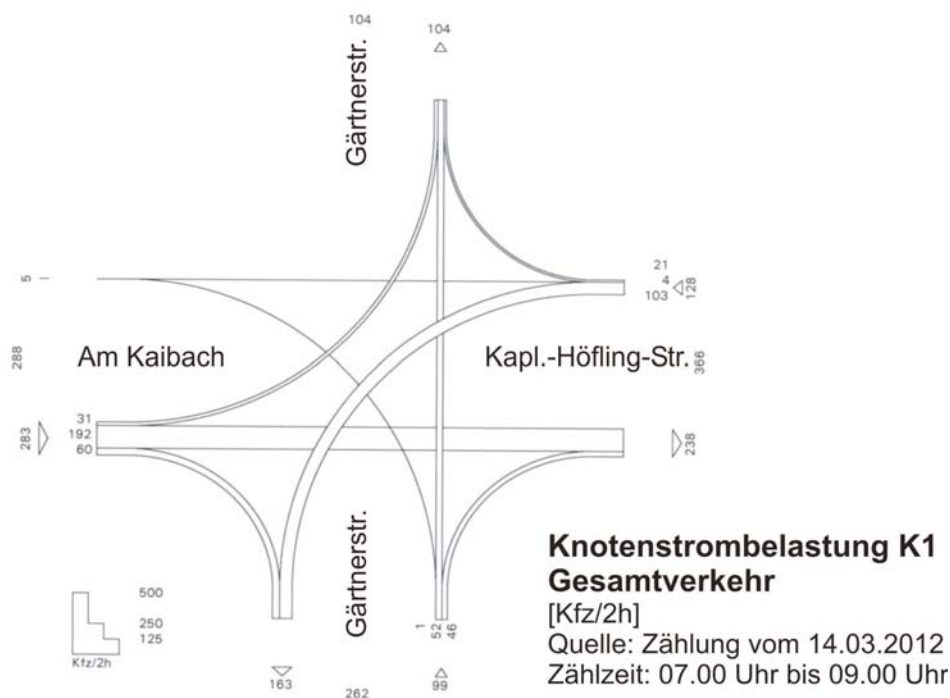


Abbildung 24: Bürgermeister-Keßler-Platz, Ergebnisse der Kurzzeitzählung vom 14.3.2012 zwischen 07:00 und 09:00 Uhr

1.7.3 Ruhender Verkehr

Das Angebot an öffentlichen Parkständen für Besucher, Kunden und Ausbildungsstätten ist ausreichend groß. Ein Parkplatzring um die Altstadt gewährleistet eine gute Erreichbarkeit der Altstadt aus allen Himmelsrichtungen. Die kostenfreien und zeitlich unbefristeten Parkmöglichkeiten an der Mainlände (500 Stellplätze), am Main-Spessart-Bad (107), am Parkplatz Süd (144) und am Nikolaus-Fey-Weg/Bezirkskrankenhaus (60) werden insbesondere von Beschäftigten, Besuchern und Touristen genutzt. Einkaufs- und Besorgungsverkehre nutzen häufig die gebührenpflichtigen Kurzzeitparkplätze an der Ludwigstr. (19), am Krankenhaus (30) in der Grafen-von-Rieneck-Str. (18) oder im Bereich der südlichen Altstadt (110). Zeitlich auf 2 Stunden befristet aber ohne Gebühren können die Parkplätze Seeweg (130), Haaggasse (15), Ignatius-Taschner-Platz (20), Ludwigpassage (51) und Bürgermeister-Keßler-Platz (19) genutzt werden. Beim Altstadt-Parkhaus (180), beim Parkplatz Haaggasse (47) und beim Parkdeck (69) besteht Gebührenpflicht aber es gibt keine zeitbefristete Einschränkung. Bei besonderen Anlässen gibt es darüber hinaus 380 Ausweich-Parkmöglichkeiten am Mainufer südlich des Bootshafens.

Für Anwohner im Altstadtbereich ist der Bedarf an Stellplätzen nicht an allen Stellen ausreichend gedeckt. Ebenso fehlen zahlreiche Stellplätze insbesondere für Mitarbeiter von Bosch Rexroth. Da das Unternehmen nicht ausreichend Stellplätze



Abbildung 25: Foto, Die Parkmöglichkeiten am Parkplatz Mainlände sind zu Kernarbeitszeiten von Bosch Rexroth nahezu erschöpft

für seine über 6.000 Beschäftigten auf dem eigenen Werkgelände zur Verfügung stellen kann, ist der Bedarf an (kostenfreien) öffentlichen Stellplätzen entsprechend hoch. Viele Mitarbeiter weichen deshalb auf den Parkplatz Mainlände oder den Parkplatz am Main-Spessart-Freibad aus.

1.7.4 Rad- und Fußgängerverkehr

Die Stadt Lohr bietet gute Voraussetzungen, die alltäglichen Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu bewältigen. In 15 bis 20 Gehminuten kann ein Fußgänger eine Distanz von einem Kilometer bewältigen. In 15 bis 20 Minuten sind es mit dem Fahrrad bereits 4 Kilometer und damit ist das Stadtzentrum für nahezu aller Bewohner (85%) des Stadtgebietes (inclusive Ortsteile) in Reichweite eines nichtmotorisierten Verkehrsmittels.

Lohr hat eine kompakte Altstadt mit sehr guten Bedingungen eine hohe Anzahl von Verkehrszielen auf kurzen, umwegfreien Wegen fußläufig zu erreichen. Die 1978 eingerichtete Fußgängerzone entlang der Hauptstraße hat daran einen großen Anteil. Zu jeder Tageszeit bis in die Abendstunden ist hier ein reges Treiben zu beobachten. Die angrenzenden Straßen sind als verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen und bilden eine gute Abstufung zu den umliegenden Erschließungsstraßen.



Abbildung 26: Foto, Erleichtertes Fortbewegen für Personen mit Rollator, Rollstuhl oder Kinderwagen bei Straßen mit Kopfsteinpflaster

Seit 2011 wurde im Altstadtbereich ein sogenannter „Rollator-Weg“ eingerichtet, der für Personen mit einem Rollator, Rollstuhl oder Kinderwagen ein komfortableres Fortbegehen bei Straßen mit Kopfsteinpflaster ermöglicht. Radfahrer nutzen diesen Weg auch, wenngleich das Radfahren in der Fußgängerzone nicht erlaubt ist. Zur Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs könnte das rücksichtsvolle Radfahren in der Fußgängerzone erlaubt werden; ein Kompromiss könnte es sein, das Radfahren in der Fußgängerzone in den Abend- und Nachtstunden zu erlauben.

Vereinzelt fehlen Querungshilfen für Fußgänger um ein gesichertes Überqueren an verkehrsreichen oder unübersichtlichen Stellen zu ermöglichen. Insbesondere seien hier die Vorstadtstr. und die Alfred-Stumpf-Str. (Verbindung Ludwigstr. zur Hauptstr.) genannt. In einigen Straßenzügen sind aufgrund des verfügbaren Straßenraums keine, nur einseitige oder sehr schmale Gehwege vorhanden (Kaplan-Höfling-Str., Gärtnerstr., Anlagestr., Grabenstr., Am Kaibach u. a.).

Augenscheinlich ist der Anteil des Radverkehrs im Alltag nicht besonders hoch. Was zum einen aufgrund von topografischen Randbedingungen zu erklären ist, wie z. B. in Lindig und Sendelbach, zum anderen aber auch an unattraktiven oder nicht vorhandenen Radwegen.

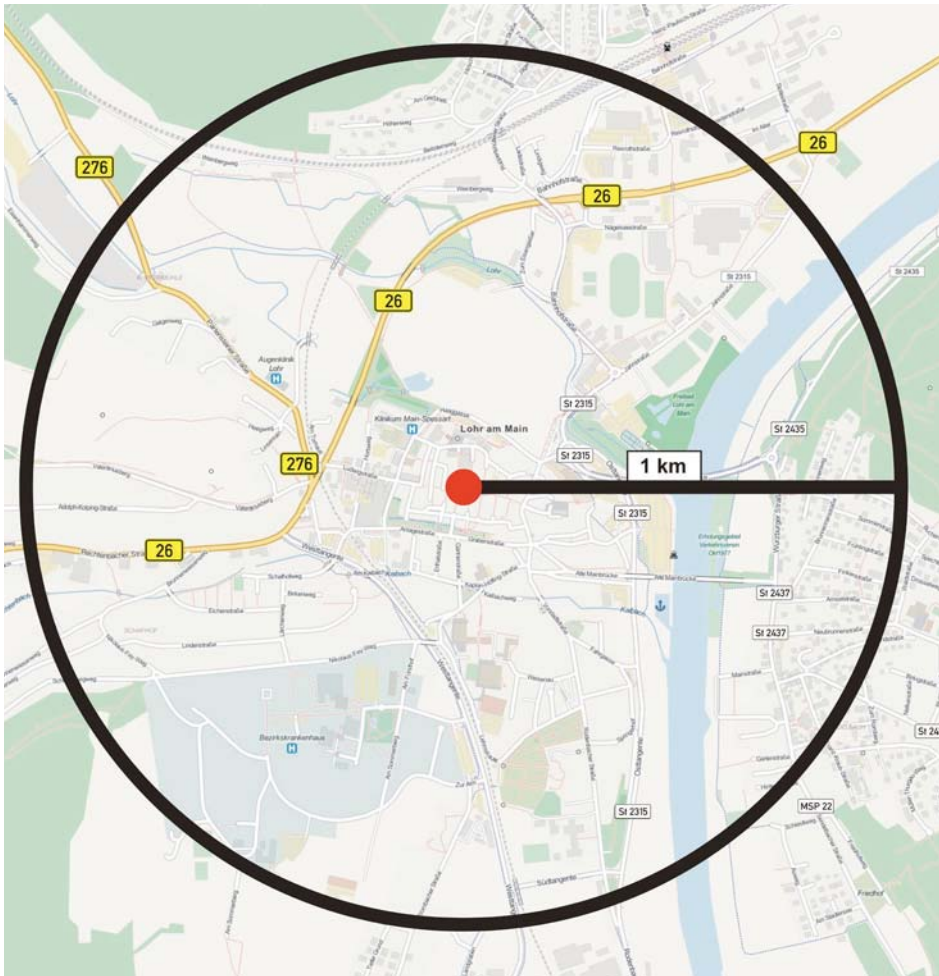


Abbildung 27: Einzugsgebiet des Stadtzentrums innerhalb von einem Kilometer Luftlinie (Quelle: www.openstreetmap.org, 2012)



Abbildung 28: Foto, Ein fehlender Radweg auf der Alten Mainbrücke macht das Radfahren hier unattraktiv

1.7.5 DB Fernverkehr

Der Bahnhof Lohr am Main hat im Streckennetz der Deutschen Bahn keine besondere Bedeutung und wird derzeit ausschließlich vom Regionalverkehr angefahren. Er ist Teil der 110 Kilometer langen Bahnstrecke „Main-Spessart-Bahn“ zwischen Hanau und Würzburg (siehe Abbildung 29).

Derzeit gibt es werktags 17 Direktverbindungen mit Regionalexpresszügen nach Frankfurt am Main und 20 Direktverbindungen bis nach Würzburg. Die Fahrzeiten betragen im Schnitt nach Frankfurt 70 Minuten, nach Hanau 46 Minuten, nach Würzburg 40 Minuten und nach Aschaffenburg 27 Minuten.

Die Züge von und nach Lohr sind nicht Bestandteil eines Verbundsystems. Busse des Regionalverkehrs der Main-Spessart-Nahverkehrsgesellschaft fahren den Bahnhof ebenso an, wie die Buslinie 1 des städtischen Lohrliners.



Abbildung 29: Verlauf der Main-Spessart-Bahn zwischen Hanau und Würzburg (Quelle: www.wikipedia.de)

1.8. STÄDTEBAU UND STADTGESTALT

Der Stadtkörper von Lohr am Main ist charakterisiert durch drei Wesenszüge:

- die Lage und Einbettung der Stadt in die umgebende Topographie auf den östlichen Ausläufern des Spessart und in der Tallage am Zusammenfluss der Flüsse Lohr und Main und die spürbare Nähe der attraktiven umgebenden Naturräume (Spessart, Maintal, Lohrtal),
- die kompakte Anlage der Altstadt, eingefasst von der in weiten Teilen erhaltenen historischen Stadtbefestigung und im Innern gegliedert durch eine engmaschige Bebauungs- und Erschließungsstruktur, und
- den Industriekomplex von Bosch-Rexroth, der nördlich unmittelbar an die Altstadt angrenzend in seiner heutigen Flächenausdehnung das Tal der Lohr (unmittelbar vor deren Mündung in den Main) nahezu vollständig ausfüllt.



Abbildung 31: Luftbild Lohr



Abbildung 30: Foto von der Fischergasse

Altstadt

Die Altstadt von Lohr am Main ist geprägt durch eine hohe atmosphärische Dichte. Eine Vielzahl gut erhaltener historischer Fachwerkgebäude und Fachwerk-Ensembles, zahlreiche weitere historische Gebäude (Schloss, Altes Rathaus, Bayersturm, Kath. Stadtpfarrkirche St. Michael, Gärtnerhalle, Georg-Ludwig-Rexroth-Realschule, etc. etc.) sowie der liebevoll gestaltete Öffentliche Raum der Plätze, Straßen, Gassen und Grünflächen vermitteln eine hohe Vitalität vor einer beeindruckenden Kulisse.

Fischerviertel

Unmittelbar südöstlich an den historischen Kern der befestigten Altstadt angelagert und unterhalb des Kirchplatzes sich ausbreitend, liegt zwischen Altstadt, Main und Oberer Brückenstraße das historisch gewachsene Fischerviertel. Dieses Quartier zeichnet sich durch

die gleichen Wesensmerkmale aus wie die sonstige Altstadt: überwiegend historische Fachwerkgebäude, schmale Parzellierung, geringe Straßenquerschnitte, insgesamt hoher Überbauungsgrad (auch und gerade in den rückwärtigen Grundstücksbereichen).

Bosch-Rexroth

Der Industrie-Komplex von Bosch-Rexroth wird im Osten am ZOB erschlossen und im Norden über die Bahnhofstraße und die Zubringerstraße Zum Eisengießer. Das gesamte weitläufige Areal mit Verwaltungs-, Forschungs-, Produktions- und Lagergebäuden sowie Parkierungsflächen und Distributionseinrichtungen für ankommendes Material und abgehende Produkte hat im Laufe seiner Entwicklung eine beeindruckende Größe erreicht (in etwa identisch zur Größe der gesamten Altstadt von Lohr am Main) und das Tal der Lohr zunehmend besetzt.

Angrenzende Stadtteile

Unmittelbar an die Altstadt angrenzend finden sich heute weitere Stadtteile, die in ihrer funktionalen Nutzung und Bedeutung zum Zentrum von Lohr am Main hinzuzurechnen sind und die innerhalb des Tangentensystems liegen :

- *Nördlich und südlich der Ludwigstraße, vom Krankenhaus bis zur Brauerei:* Mischgebiet mit wichtiger Infrastruktur (Klinik),
- *Südlich Anlagestraße, Grabenstraße, Obere Brückenstraße bis zum Aloysianum:* Mischgebiet mit wichtiger Infrastruktur (Schulen, Friedhof), Dienstleistung, Handel und Wohnen,
- *Entlang der Partensteiner Straße, Valentinusberg:* Mischgebiet mit wichtiger Infrastruktur (Kirche, Augenklinik), Dienstleistung und Wohnen.

Weitere Ortsteile

Außerhalb des Tangentensystems finden sich weitere Ortsteile, die über das Tangentensystem und die Alte und Neue Mainbrücke gut mit dem Zentrum von Lohr am Main verbunden sind:

- im Süden: *Wombach* und *Gewerbegebiet Lohr-Süd*
- im Osten, auf der östlichen Mainseite: *Sendelbach und Pflochsbach, Steinbach und Halsbach*
- im Norden, nördlich der Bahnlinie: die *Lindigsiedlung*
- im Nordosten: die Quartiere *Gewerbegebiet Nägelsee-Nord* und *Nägelsee-Süd*
- im Westen, südlich der B26 (Rechtenbacher Straße) und westlich der Westtangente: das vorrangig mit Wohnnutzung besetzte Gebiet *Nicolaus-Fey-Weg / AmSommerberg*

Die infrastrukturelle Ausstattung und die vorrangigen Nutzungsschwerpunkte sind in den Ortsteilen sehr verschieden.

1.9. ÖKOLOGIE / LANDSCHAFT / WALD

Das Stadtbild von Lohr wird stark durch die umgebende Landschaft geprägt. Hierbei sind primär der Spessart-Wald sowie das Maintal als Landschaftselemente zu nennen. Der Stadtwald wurde bereits im Jahr 2000 nach den Richtlinien der FSC (Forest Stewardship Council - Nicht-Regierungsorganisation zur Förderung einer umweltfreundlichen, sozialförderlichen und ökonomisch tragfähigen Bewirtschaftung von Wäldern) zertifiziert und erfüllt für die Stadt unterschiedliche Funktionen: Neben dem Natur- und Naherholungsraum stellt er auch einen Wirtschaftsfaktor dar und leistet einen wichtigen Beitrag zur Wasserspeicherung und Lufterneuerung. Im Innenbereich der Stadt Lohr und ihren Ortsteilen befinden sich etwa 150 Grünflächen wie Parkanlagen, Spielplätze, Friedhöfe usw. (vgl. Umweltbericht Lohr, 2008). Im Bereich der Altstadt sind die Parkanlage an der Anlagestraße, der Verlauf der Lohr sowie der Bereich der Wöhrde als zusammenhängende Natur- bzw. Naherholungsflächen zu nennen. Neben dem Wald sind es vor allem die Offenlandbereiche, also die Wiesen- und Feldraine, die vielen größeren und kleineren Fließgewässer und periodisch wasserführenden Gräben, die Hecken und Waldsäume sowie die teils sogar terrassierten Grünland-Hanglagen, welche die Lohrer Landschaft gliedern und abwechslungsreich gestalten. Diese vielschichtigen Biotoptypen sind es, die der Natur rings um die Innenstadt und die Ortsteile ihre teils überaus hohe Artenvielfalt gewährleisten. Der Umweltbericht der Stadt Lohr aus dem Jahr 2008 zeigt bereits weitere Ziele und projektierte Maßnahmen auf, die in den unterschiedlichen Handlungsfeldern zu einer Verbesserung der städtischen Umweltsituation beitragen.

2. ZUSAMMENFASSENDE DARSTELLUNG DER MÄNGEL UND MISSTÄNDE SOWIE DER QUALITÄTEN UND POTENZIALE

Die Analyse der zu Ende 2011 vorgefundenen Gesamtsituation zeigt eine Vielzahl von Mängeln und Missständen auf. Hiervon sind, je in Teilbereichen, betroffen

- die Zugänglichkeit und Erreichbarkeit des Naturraums, der die Stadt umgibt,
- die Ausgestaltung des Öffentlichen Raums,
- Verkehrsführungen, wie sie eingerichtet sind,
- Punkte geringer Verkehrssicherheit,
- fehlende Radwege und fehlende Fußgängerquerungen,
- die unzureichende Anzahl von Anwohnerstellplätzen innerhalb der Altstadt,
- die Zugänglichkeit und Erreichbarkeit von innerstädtischen Teilräumen,
- die Verbindung von Teilräumen untereinander,
- der geringe Ausnutzungsgrad von Teilflächen,
- der Sanierungsbedarf an Gebäude-Ensembles und an einzelnen Liegenschaften,
- der Neuordnungsbedarf und die notwendige Entwicklung von ungenutzten und untergenutzten Flächen,
- die geringe Lagegunst von abseits liegenden B-Lagen

2.1. MÄNGEL, PLANUNGS- UND SANIERUNGSANLÄSSE



Abbildung 32: Foto, Mainlände

2.1.1. Mainlände / Festplatz

Die Ankunftssituation an der Mainlände bietet Anlass zur Intervention. Sowohl die Ausgestaltung der Schiffsanlegestelle wie die Hinführung der ankommenden Gäste zu den Zugängen zur Altstadt wird als mangelhaft bewertet. Die Ausgestaltung der Parkierungsfläche ist nicht einheitlich erfolgt; die südliche Teilfläche weist im Gegensatz zur nördlichen Teilfläche eine nicht optimale Stellplatzanordnung (maximal mögliche Stellplatzanzahl) auf. Der Grünanteil auf der Mainfläche wird als gering bewertet. Eine räumliche Abgrenzung zwischen der stark befahrenen Osttangente und der Mainlände ist nicht vorhanden. Eine direkte Verbindung zwischen Alter Mainbrücke (Fernradweg, oben) und Mainlände (unten) ist nicht vorhanden (ankommende Radwanderer, die zur Mainlände gelangen wollen, müssen bis zum westlichen Ende der Oberen Brückenstraße fahren und von dort über die Fischergasse oder die Untere Brückenstraße zur Mainlände zurückfahren).

2.1.2. Seewegparkplatz

Der Seewegparkplatz stellt ein räumliches Bindeglied zwischen Mainlände und Altstadt dar. Der Ausnutzungsgrad als Parkplatz ist bei weitem nicht ausgeschöpft. Aufgrund der auf 2 Stunden begrenzten Höchstparkdauer hat der Parkplatz augenscheinlich zu allen Tageszeiten reichlich Kapazitätsreserven. Die Fläche ist in

wesentlichen Anteilen nur ungenügend befestigt. Eine räumliche Abgrenzung zwischen der stark befahrenen Osttangente und dem Seewegparkplatz ist nicht vorhanden. Auf dem Seewegparkplatz fehlen Wegeführungen, die auf der Parkierungsfläche selbst den Fußgängern vorbehalten sind und die zudem eine direkte Anbindung zur Mainlände und zur Lohrmündung gewähren. An den Grundstücksgrenzen zwischen den privaten Grundstücken, die in die öffentliche Fläche des Seewegparkplatz hineinragen, und dem öffentlichen Raum gibt es keine räumliche Abgrenzung. Der nördliche fußläufige Zugang zur Altstadt (Treppenaufgang zum Kirchplatz) ist für den Ortsfremden nicht einfach zu finden.



Abbildung 33: Foto, Seewegparkplatz

2.1.3. Zugänge Altstadt

Von der Mainlände kommend existieren drei Zugänge zur Altstadt. Der mittlere Zugang, Fischergasse, ist in seiner achsialen Lage direkt gegenüber des Schiffsanlegers sowie in seiner baulichen Ausformung als überbaute Torsituation kaum verbesserungsfähig. Dagegen ist der nördliche Zugang zur Altstadt (Treppenaufgang zum Kirchplatz, siehe vorheriger Absatz) für den Ortsfremden nicht einfach zu finden. Gleiches gilt auch für den südlichen Zugang zur Altstadt, einen Fahr- und Fußweg, der am südlichen Ende der Straße Mainkai beginnt und parallel zur Oberen Brückenstraße (zwischen Brückendamm und den Gartengrundstücken der Fischergasse)

in Richtung Altstadt verläuft. Dieser Fahr- und Fußweg zeigt an seinem westlichen Ende eine äußerst unattraktive Ausgestaltung (extreme Engführung, Überbauung durch auskragenden Bürgersteig, Treppenaufgang ohne Rampe). In ihrer derzeitigen Ausgestaltung hat diese Wegeverbindung als Zugang zur Altstadt keinerlei Relevanz. Als weiterer Mangel kann festgehalten werden, dass die von Ost nach West abnehmende vorhandene



Abbildung 34: Foto, Zugang zur Altstadt

Abbildung 35: Foto, Fischerhaus



Wegbreite nur im östlichen Teil eine Anfahrung der Gartengrundstücke Fischergasse erlaubt; im westlichen Teil ist die Wegbreite so gering, dass die Gartengrundstücke der Fischergasse nicht angefahren werden können.

2.1.4. Kirchplatz

Der Gebäudebestand am Kirchplatz zeichnet sich durch eine beeindruckende Geschlossenheit in der Erscheinung aus. Ein stattliches Ensemble recht gut sanierter Fachwerkgebäude (Nr. 3, 4, 5-6, 7) bildet auf der nördlichen Seite des Kirchplatz einen beeindruckenden räumlichen Rahmen um das Kirchenbauwerk der katholischen Stadtpfarrkirche St. Michael. Ergänzt wird diese platzeinfassende Bebauung im Westen durch das Fischerhaus (Große Kirchgasse 3+5), im Süden durch das Gebäude Kirchplatz 9 (VHS¹² und SMS¹³) und im Osten durch das Gebäude Kirchplatz 8/8A (Kath. Diözesanbüro) sowie im Südosten durch das Kirchenbauwerk der ehemaligen Klosterkirche St. Joseph.

Alle vorgenannten Fachwerkgebäude sowie das Fischerhaus befinden sich im Besitz der Stadt Lohr am Main. Sowohl der bei Fachwerkgebäuden besonders intensiv

¹² VHS steht als Abkürzung für: Volkshochschule

¹³ SMS steht als Abkürzung für: Sing- und Musikschule

Abbildung 36: Foto, Kirchplatz 3



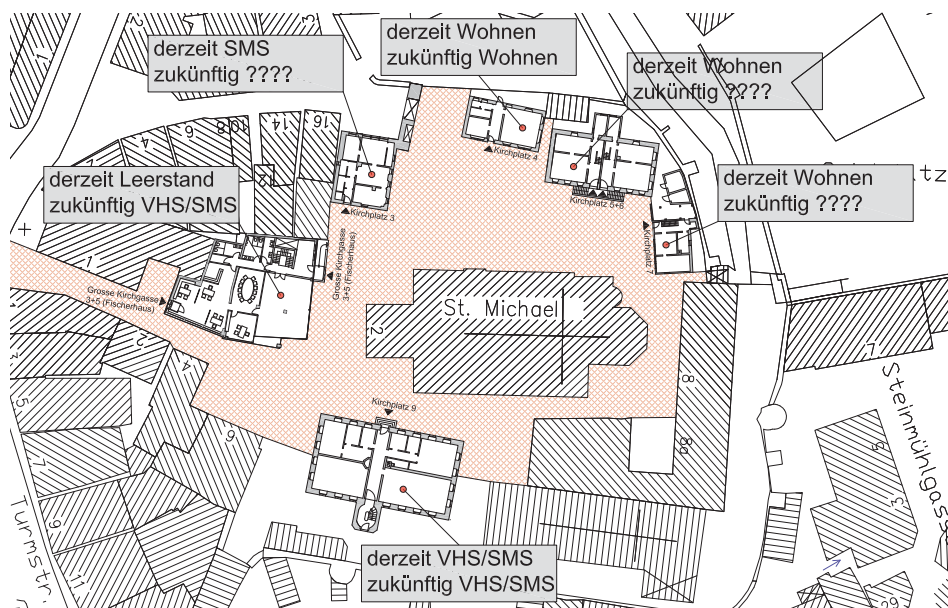


Abbildung 37: Nutzungen am Kirchplatz, Zwischenstand 4.4.2012

zu erwartende fortlaufende Instandhaltungsaufwand und Sanierungsbedarf sowie insbesondere der Leerstand des Fischerhauses und die Frage der zukünftigen Nutzung sowie der dazu notwendigen Sanierungs- und eventuell Umbaumaßnahmen begründen die Notwendigkeit eines kurz-, mittel- und langfristigen Handlungsbedarfs.

2.1.5. Gärtnerhalle

Die vormals als Sporthalle konzipierte und genutzte Gärtnerhalle wurde Ende 2010 nach rund 100-jährigem Betrieb geschlossen, da die Verkehrssicherheit in diesem historisch bedeutenden und denkmalgeschützten Gebäude aufgrund des baulichen Zustands nicht weiter gewährt werden konnte.

2.1.6. Altes Rathaus

Das Alte Rathaus stellt einen der baulichen Höhepunkte im Kanon der historisch bedeutenden Gebäude der Stadt Lohr am Main dar. Zentral gelegen beherbergt das Alte Rathaus seit 1989 die Stadtbibliothek, womit für das Gebäude an sehr geeigneter Stelle eine langfristig gesicherte Nutzung und somit eine nachhaltig gesicherte

Zukunft gefunden wurde. Die Nutzung des historischen Gebäudes als Bibliothek erfolgt über alle drei Etagen. Hieraus resultiert zwangsläufig der problematische Umstand, einen barrierefreien Zugang zu allen Räumen in allen Etagen nicht gewähren zu können. Dies stellt für ein Gebäude mit einer öffentlichen Nutzung einen nicht unerheblichen Mangel dar. Da das Gebäude ein geschütztes Denkmal ist, würde der Einbau eines innen liegenden Aufzugs die wertvolle Substanz berühren und teilweise zerstören. Ein außen liegender Aufzug würde den öffentlichen Raum stark verändern und am Gebäude selbst die Fassade berühren und teilweise zerstören. Beide Varianten gewähren die gewünschte Barrierefreiheit und müssen gegeneinander abgewogen werden. Die hierfür notwendigen Voruntersuchungen sind die Voraussetzung, um generell die Machbarkeit nachzuweisen, sowie den zu erwartenden Kostenrahmen zu ermitteln.

2.1.7. Schlossgraben / Schlossplatz / Biergarten am Schlossplatz

Die Platzsituation zwischen Schloss und Neuem Rathaus erscheint auf den ersten Blick als mangelfrei. Bei näherer Betrachtung werden jedoch in dreierlei Hinsicht mangelhafte Teilaspekte deutlich.



Abbildung 38: Foto, Einmündung Ottenhofstraße

Der Schlossgraben präsentiert sich zwischen Schlossplatz und Schloss und beiderseits der Zugangsbrücke zwischen Schlossplatz und Schlosseingang als abgesenkte Grünfläche. Am Übergang vom Schlossplatz auf die Zugangsbrücke finden sich beidseits der Schlossbrücke Treppenabgänge, die eine Zugänglichkeit des Schlossgrabens gewähren. Gleichwohl ist die Grünfläche des Schlossgrabens in aller Regel ungenutzt; sie fungiert ausschließlich als Abstandsgrün und eignet sich nur dafür `angeschaut` zu werden. Um diese geringe Nutzungsintensität zu steigern, könnten Möglichkeiten für zukünftige Nutzungen des Schlossgrabens durchgespielt und entwickelt, Gestaltungsvarianten erarbeitet und zu erwartende Kostenaufwendungen ermittelt werden.

Die Platzfläche des Schlossplatz selbst, zwischen Neuem Rathaus im Süden, Schlossgraben im Westen, Landratsamt (Dienststelle Lohr am Main) im Norden und Biergarten im Osten, fungiert vornehmlich als Verkehrsraum: ein wenige Meter breiter Streifen im südlichen Bereich, unmittelbar vor der Nordfassade des Neuen Rathaus, als Fahrstraße (Verbindung zwischen Grafen-von-Rieneck-Straße und Ottenhofstraße) und an seinen Rändern (West, Nord, Ost) als Parkierungsfläche sowie die zentrale Fläche als gepflasterter freier und flexibel nutzbarer Platz ohne konkrete Nutzungszuweisung. Als Mangel an dieser Ausgangssituation wird festgehalten, dass eine Abgrenzung des befahrbaren südlichen Streifens von der übrigen Platzfläche nicht existiert und dass die Parkierung von KFZ lediglich an den Rändern durch Abmarkierungen organisiert ist. Ein Szenario für eine Aufwertung könnte sein, eine baulich-räumliche Trennung zwischen Fahrspur und Platzfläche einzuführen sowie das KFZ-Parken nach einem noch zu entwickel-



Abbildung 39: Foto, Schlossplatz

den und abzustimmenden Konzept zu organisieren.

Die Freifläche des Biergartens, am östlichen Rand des Schlossplatz gelegen, ist eingefasst durch eine manns-hohe steinerne Einfriedung mit einigen fensterähnlichen Öffnungen. Ein Mangel wird hier in der Form und Ausgestaltung der Einfriedung gesehen, da die Einfriedung die Einsehbarkeit in den öffentlichen Raum des Biergartens stark einschränkt und umgekehrt eine gastronomische Andienung des Platzes aus dem Biergarten heraus, z.B. im Falle von Fest-Aktivitäten auf dem Platz, nicht zulässt. Eine Zusammenführung der beiden Funktionen Platz und Gastronomie durch Auflösung der stringenten Trennungswirkung der vorhandenen Einfriedung könnte sowohl dem Platz wie dem Biergarten in Wechselwirkung einen Bedeutungszuwachs verschaffen.

Abbildung 40: Foto, Biergarteneinfriedung und Stellplätze



2.1.8. Sanierungsbedarf Altstadt

Die Altstadt von Lohr am Main ist geprägt und charakterisiert von einem Ensemble hochwertiger Fachwerkhäuser. In der Denkmalliste für Lohr am Main sind sowohl die Altstadt als zusammenhängendes Ensemble wie auch zahlreiche einzelne Gebäude erfasst. In den vergangenen Jahren und Jahrzehnten hat eine intensive Sanierungstätigkeit bereits stattgefunden, wie es die Sanierungsergebnisse der Sanierungsgebiete eindrucksvoll belegen. Gleichwohl finden sich in der Altstadt und im Fischerviertel nach wie vor zahlreiche Gebäude, die noch nicht saniert wurden. Eine Fortsetzung der Sanierungsstrategie der vergangenen Jahre erscheint daher dringend geboten. (siehe „1.3. Bestehende Konzepte, Planungen und Zielaussagen“ auf Seite 18)

2.1.9. Anwohner-Parken Altstadt

Der in den letzten Jahrzehnten allgemein enorm angestiegene Motorisierungsgrad stellt für die historisch gewachsenen Innenstädte generell ein großes Problem dar, da der Stellplatzbedarf zum einen und der zur Verfügung stehende öffentliche (Straßen-) Raum zum anderen in einem denkbar ungünstigen Verhältnis zueinander stehen. So ist auch das Parkplatzangebot in der dicht bebauten Altstadt von Lohr am Main naturgemäß sehr gering.

Neben den Fragen

- der oftmals schwierigen Anfahrbarkeit innerstädtischer Wohnlagen in den engen Straßenquerschnitten historisch gewachsener Quartiere,
- der innerhalb der Altstadt nur in geringem Umfang vorhandenen grünen Garten-Freibereiche,
- dem oftmals geringen Ausbaustandard historischer Gebäude,
- den hohen Investitionsaufwendungen für die Instandhaltung historischer Gebäude bei gleichzeitig hohen Anforderungen einer denkmalgerechten Sanierung

stellt für die Vermarktbarkeit innerstädtischer Wohnimmobilien insbesondere auch nicht ausreichend vor-

handener Parkraum ein großes Entwicklungshemmnis dar. Es ist in den kommenden Jahren nicht mit einem deutlichen Rückgang des Mobilitätsgrades zu rechnen. Die Bereitstellung von ausreichend wohnungsnah gelegenen Parkierungsmöglichkeiten für die Bewohnerschaft der Altstadt muss daher als eine wichtige Aufgabe der zukünftigen Innenentwicklung von Lohr am Main begriffen werden. In gleichem Zusammenhang bleibt zu erwähnen, dass die Stadt Lohr a. Main hier zumindest mittelfristig Rückgriff auf die in Vollzug und Anwendung ihrer Stellplatz- und Ablösesatzung vereinnahmten Finanzmittel nehmen sollte.

2.1.10. Durchgangsverkehr Altstadt

Trotz der Existenz des Tangentensystems, das zur verkehrlichen Entlastung der Altstadt von Lohr am Main konzipiert worden war, wird für die Altstadt als störend empfundener Durchgangsverkehr festgestellt. Die Geometrie, die Lage der Anschlüsse und die Länge der relevanten Teilstrecken im Zusammenwirken zwischen Tangentensystem und Innerem Ring haben bislang eine selbstverständliche Akzeptanz des Tangentensystems zur Vermeidung von Durchgangsverkehr durch die Altstadt offensichtlich nicht zur Folge gehabt. Der exakte Verlauf und das exakte Aufkommen der aktuellen Durchgangsverkehre durch die Altstadt ist bislang nicht ermittelt, entsprechende Untersuchungen und Zählungen liegen nicht vor. Fest steht jedoch, dass die in der Altstadt und an deren Rändern vorhandenen Straßenräume keine solch großzügigen Querschnitte aufweisen, dass sie Durchgangsverkehr ohne negative Folgewirkung absorbieren könnten. Weiterführende qualitative und quantitative Untersuchungen (zu Verlauf und Aufkommen) der Verkehre in der Altstadt sind dringend zu empfehlen, um eine belastbare Grundlage für ein tragfähiges und nachhaltig wirksames integriertes Verkehrskonzept für die Stadt Lohr am Main zu erhalten.

2.1.11. Parkdeck

Das Parkraumangebot für die Touristen und Gäste, die Lohr besuchen, wie für die nach Lohr zum Einkaufen einfallenden Kunden wird durch ein Reihe an Park-

platzangeboten, die rings um die gesamte Altstadt angeordnet sind, vorgehalten. Zu erwähnen sind hier die Parkplätze Haaggasse, das Altstadtparkhaus, der Seewegparkplatz, die Mainlände und das Parkdeck, um nur die größten zu nennen. Zahlreiche weitere kleinere Anlagen ergänzen dieses System. Das Parkdeck an der Ignatius-Taschner-Straße, direkt vor den Toren der Altstadt an deren südwestlichem Rand gelegen, besticht sowohl durch sein Lage in unmittelbarer Nähe zur Altstadt wie durch seine Größe. Derzeit sind die Stellplätze des Parkdecks teilweise auch an private Anwohner fest vermietet. Untersuchungen aus den vergangenen Jahren haben ergeben, dass eine eventuell benötigte Ausweitung des innenstadtnahen Parkraumangebots vor allem für Anwohner, Handel und Wirtschaft mittels einer Aufstockung des Parkdecks nur mit größten finanziellen Anstrengungen zu realisieren wäre. Der bauliche Zustand des Gebäudes würde im Falle einer Aufstockung zu hohe Reparatur- und Ertüchtigungskosten voraussetzen. Gleichwohl sollte angesichts der Lage des Parkdecks in unmittelbarer Altstadtnähe die Möglichkeit einer Aufstockung des Parkdecks auch fürderhin abgewogen werden.

2.1.12. Brauerei-Areal und Bürgermeisterhaus

Das am südwestlichen Rand der Altstadt zwischen Ludwigstraße, Alfred-Stumpf-Straße und Ignatius-Taschner-Straße gelegene Brauerei-Areal wird nach der Verlagerung der Produktion und anderer Betriebseinheiten an einen anderen Standort seit Jahren nicht mehr in der ursprünglichen Intensität genutzt, teilweise stehen Gebäude leer. Vor allem die Lage des Areals in unmittelbarer Nähe zur Altstadt und seine extrem gute Anbindung an das Tangentensystem und den Inneren Ring lassen den vorhandenen Mangel der Unternutzung und des Leerstands als besonders schmerzlich aufscheinen. Schon allein die Lagegunst des Areals beinhaltet für das Areal selbst, wie für die angrenzende Altstadt ein enormes Entwicklungspotential. Denkbare und im innerstädtischen Kontext sinnvolle Nutzungen sind: nicht störendes produzierendes Gewerbe, Handel, Dienstleistung, Wohnen, Parken und soziale Infrastruktur/

Daseinsvorsorge. Das Einzelhandelsgutachten aus 2009 von CIMA empfiehlt eine Mischnutzung. Aufgrund der räumlichen Nähe und gegebenen Erschließungssituation (Zufahrt über die Ignatius-Taschner-Straße) muss die Nutzung des leer stehenden Bürgermeisterhauses zusammen mit dem Brauerei-Areal in einem gemeinsamen und integrierten Konzept entwickelt werden.

2.1.13. Post-Areal

Das Post-Areal im Winkel zwischen Ludwigstraße und B26 gelegen, auf der Nordseite der Ludwigstraße und an deren westlichem Ende steht in absehbarer Zeit (2018) zur Neuordnung an, da die Deutsche Post AG den Standort mutmaßlich aufgibt (die Stadt Lohr am Main hat das Areal bereits erworben). Das Areal läuft nach Norden in dreieckigem Grundstückszuschnitt spitz aus und fällt nach Norden mit geringem Gefälle ab. Von Westen wird das Areal durch den Verlauf der B26 begrenzt und durch die Lärmemission dieser Bundesstraße stark beeinträchtigt. Fraglos beinhaltet das Areal an einem der wichtigsten Zugänge zur Altstadt (Ludwigstraße), in direkter Nachbarschaft zum Krankenhaus und in geringer Entfernung zur Altstadt und den innerstädtischen Angeboten ein großes Entwicklungspotential. Gleichwohl muss die nachhaltig wirksame zukünftige Entwicklung des Areals mit der Schwierigkeit der Lärmemission der B26 umgehen. Folglich müssen die zukünftigen Nutzungen auf diesen Umstand abgestimmt sein, wie auf einen angemessenen Nutzungsmix im Gemenge des vorhandenen Nutzungsbesatzes der Ludwigstraße um die Stärkung des zentralen Versorgungsbereiches nachhaltig sicherzustellen.

2.1.14. Bahnhof und -umfeld / Anbindung Bahnhof-Stadt

Das Bahnhofsgebäude sowie die umgebenden Flächen und weitere Gebäude im Umfeld des Bahnhofs präsentieren sich in einem teils sanierungswürdigen, teils in einem beklagenswerten Zustand. Die Nutzungsintensität des Gebäudebestands ist gering, teilweise stehen Gebäude leer. Der bauliche Zustand des Gebäudebestandes ist

teilweise bedenklich schlecht, wie auch der bauliche Zustand und die Erscheinung der den Bahnhof umgebenden Freiflächen (P+R, Fahrrad-Parkhaus, Wendehammer, etc.) als sehr mangelhaft zu bezeichnen sind. Sanierungs-, Umgestaltungs- und Aufwertungsmaßnahmen erscheinen für Bahnhof und Bahnhofsumfeld daher dringend angeraten. Im Verkaufsfalle erscheint die Möglichkeit des städtischen Zwischenerwerbs der fraglichen Liegenschaften als erforderlich.

Die Lage des Bahnhofs von Lohr am Main, in ca. 1.200 Meter Luftlinie vom Kern der Altstadt entfernt und jenseits des vierspurig ausgebauten Verkehrsbandes der B26 gelegen, begründet die geringe Präsenz und Wahrnehmbarkeit des Bahnhofs in der Stadt und andererseits der Stadt am Bahnhof. Der ankommende Gast hat am Bahnhof Lohr keinen unmittelbaren Eindruck davon, wo er sich aufhält und wohin er sich wenden muss, wenn er die Innenstadt von Lohr ansteuern möchte. Umgekehrt erschließt sich dem Ortsfremden von der Innenstadt Lohrs ausgehend gedacht auch der (Rück-)Weg zum Bahnhof nur schwer.

Die Verbindungen zwischen Innenstadt und Bahnhof sind sowohl für den Autoverkehr, wie für Radfahrer und Fußgänger weitestgehend auskömmlich beschildert. Dennoch sollte die Chance und Möglichkeit, die Wahrnehmung der Verbindung zwischen Innenstadt und Bahnhof zu steigern, ergriffen werden.

Die Erschließung des Bahnhofs mit dem Stadtbus Lohrliner ist zwar gewährleistet, die Fahrpläne sind aber nicht mit den Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Deutschen Bahn abgestimmt. Weiterhin fehlte zum Zeitpunkt der Untersuchungen zum ISEK die Möglichkeit, auf einfache Weise ein Taxi zu rufen.

2.1.15. Parkraum für Berufspendler / Bosch-Rexroth

Die große Zahl der in Lohr am Main vorhandenen Arbeitsplätze hat eine große Zahl von Berufspendlern zur Folge, die täglich nach Lohr ein- und auspendeln. Ein Großteil dieser Pendler erreicht Lohr am Main mit dem Kfz und benötigt hierfür einen Stellplatz.

Der größte Arbeitgeber am Ort, Bosch-Rexroth, und die Stadt Lohr mit ihren in der Anzahl auf öffentlichen Flächen nicht geringen Stellplatzmöglichkeiten (vorrangig ist hier die Mainlände zu nennen) führen in der Frage der Stellplatzversorgung sozusagen eine `friedliche Koexistenz´. Im Alltagsbetrieb finden die Berufspendler von Bosch-Rexroth auf den firmeneigenen Stellplatzanlagen innerhalb des Firmengeländes, auf Stellplatzflächen in unmittelbarer Nähe zum Firmengelände und auf öffentlichen Stellplatzflächen (z.B. Parkplatz Mainlände, z.B. Brachfläche südlich der Jahnstraße, z.B. Parkplatz Main-Spessart-Bad) in aller Regel den benötigten Stellplatz. In den Zeiten der Sondernutzung der Mainlände (Festwoche, MSP-EXPO, Zirkus), die im Jahreskalender für einen jeweils mehrtägigen Zeitraum eine Nutzung der Mainlände als Stellplatzfläche ausschließen und mit der Stadthallenbebauung auf der Brachfläche an der Jahnstraße wird eine Unterversorgung offensichtlich spürbar.

Eine Ausweitung der firmeneigenen Stellplatzangebote innerhalb des Firmengeländes wäre sicherlich wünschenswert. Ob hierfür allerdings auf firmeneigenem Grund geeignete Flächen in ausreichendem Umfang überhaupt vorhanden sind und z.B. hochwasserschutzrechtlichen Ansprüchen genügen können, bleibt zu prüfen. Es ist in jedem Falle festzuhalten, dass es das vitale Interesse sowohl von Bosch-Rexroth wie der Stadt Lohr am Main sein muss, die ausreichende Stellplatzversorgung in einem integrierten Parkraumkonzept gemeinsam und nachhaltig sicher zu stellen, und dies selbstverständlich unter Hinzuziehung aller hierfür relevanten Aufsichtsbehörden (Landratsamt Main-Spessart, Abt. Umweltschutz / Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg / Wasser- und Schifffahrtsamt, Aschaffenburg / etc.).

2.1.16. Naturraum Lohrtal innerhalb der Stadt

Das Tal der Lohr stößt in Lohr auf das Tal des Main. Unter anderem begründet diese topographische Gegebenheit den Anlass für die Siedlungsgründung. Ebenso haben die Wasserwege Lohr und Main sowie der Eisen-

bahnanschluss zu Mitte des 19. Jahrhunderts eine für Lohr rasante industrielle Entwicklung begründet und ausgelöst.

Als ein Resultat dieser Entwicklung kann heute festgehalten werden, dass die Industrieproduktion von Bosch-Rexroth nach rund 150-jähriger Firmenentwicklung am Standort Lohr, den Naturraum des Lohrtals (unmittelbar vor der Mündung der Lohr in den Main) durch intensive Bautätigkeit nachhaltig überformt hat. Die Lohr wird in einem künstlich angelegten Flussbett auf der Nord- und Ostseite um das Firmengelände von Bosch-Rexroth herumgeleitet. Sowohl der Bahndamm (Bahnstrecke Lohr-Bahnhof / Lohr-Stadtbahnhof / Lohr Gewerbegebiet-Süd) wie der Straßendamm der B26 durchqueren nördlich der Stadt das Tal der Lohr. In der Fläche zwischen Bahndamm und Straßendamm liegt die sogenannte Whörde; hier beginnt heute der Zugang zum offenen Naturraum des Lohrtals (Naherholungsgebiet) nach Norden. Auf der nordöstlichen Seite des Firmengeländes von Bosch-Rexroth verläuft parallel zur Bahnhofstraße die Lohr in einem beidseits gefassten und weitgehend begradigten Flutgraben. Dieser Flutgraben ist für den Hochwasserfall auf der Ostseite ab dem Höhenniveau der Bahnhofstraße mit einer zusätzlichen Betonwand gegen das Hochwasser der Lohr noch erhöht. Parallel verlaufen Bürgersteig und Fahrbahnen der Bahnhofstraße.

Die Geometrie des Flutgrabens macht anschaulich, dass ein Erleben der Lohr von der Bahnhofstraße aus und eine Zugänglichkeit des östlichen Uferhangs nur eingeschränkt möglich ist. Der straßenbegleitende Grünzug zwischen der Lohr und der Bahnhofstraße und der östliche Uferhang des Flutgrabens stellen einen ungenutzten Grünraum innerhalb des Stadtkörpers dar. Im Bereich nördlich der Brücke (Jahnstraße) über die Lohr verläuft die Lohr eng eingefasst zwischen hohen Betonwänden, deren Ansichtshöhe eine Wahrnehmung der Lohr gänzlich ausschließt und zudem ein unattraktives Gesicht zum öffentlichen Straßenraum präsentiert.

Abbildung 41: Foto, Flutgraben mit Hochwasserschutz



Abbildung 42: Foto, Flutgraben und Bahnhofstraße



Abbildung 43: Foto, Die Lohr nördlich der Brücke



2.2. QUALITÄTEN, POTENZIALE UND HANDLUNGSANSÄTZE

2.2.1. Mainländer / Festplatz

Die Mainländer stellt räumlich eine weitläufig angelegte Ankunftssituation für die ankommenden Gäste der Stadt dar. Die Umgestaltung der Schiffsanlegestelle und die Verbesserung der Hinführung der ankommenden Gäste zu den Zugängen zur Altstadt stellen ein großes Aufwertungspotenzial dar. Ebenso kann die einheitliche Ausgestaltung der Parkierungsfläche der Mainländer und die Optimierung des vorhandenen Stellplatzangebots zur Aufwertung beitragen. Die Steigerung des Grünanteils auf der Mainfläche (Baumstellungen) würde dazu beitragen, den offenen Raum des Festplatzgeländes zu gliedern und eine räumliche Abgrenzung zwischen der stark befahrenen Osttangente und der Mainländer zu erzeugen. Ein weiteres Potential ist in der direkten Verbindung zwischen Alter Mainbrücke (Fernradweg, oben) und Mainländer (unten) zu sehen, da eine solche Verbindung für die auf der Alten Mainbrücke von Osten ankommenden Gäste einen direkten Zugang zur Mainländer darstellt, der in dieser Form momentan nicht gegeben ist.

2.2.2. Seewegparkplatz

Der Seewegparkplatz kann als wichtiges räumliches Bindeglied zwischen Mainländer und Altstadt aufgewertet werden. Neben der Steigerung des Ausnutzungsgrades als Parkplatz (durch eine optimierte Neuordnung der Stellplätze) und einer Befestigung der gesamten Fläche (asphaltierte Fahrspuren, Rasengittersteine für Parkierungsflächen, Pflaster für Fußwege) ist auch eine räumliche Abgrenzung (Baumstellung) zwischen der stark befahrenen Osttangente und dem Seewegparkplatz zu empfehlen. Vor allem aber können eigenständige Fußgängerwege auf der Parkierungsfläche selbst und in der Anbindung zur Mainländer und zur Lohrmündung den Fußgängern und Radfahrern eine höhere Sicherheit gewähren und eine Zugänglichkeit zur Wasserfront eröffnen. Eine grüne Abgrenzung zwischen öffentlichem und privatem Raum entlang der privaten Grundstücksgrenzen kann den Wohn- und Nutzwert der privaten Grundstücke aufwerten. Der nördliche fußläufige Zugang zur Altstadt (Treppenaufgang zum Kirchplatz) kann mit

einfachen Mitteln umgestaltet werden, sodaß dieser Zugang zur Altstadt auch für den Ortsfremden einfach zu finden ist.

2.2.3. Zugänge Altstadt

Zwischen Mainländer und Altstadt existieren drei Zugänge zur Altstadt. Der nördliche Zugang zur Altstadt (Treppenaufgang zum Kirchplatz, siehe vorheriger Absatz) kann mit einfachen Mitteln umgestaltet werden, sodaß dieser Zugang zur Altstadt auch für den Ortsfremden einfach zu finden ist. Der mittlere Zugang, Fischergasse, ist in seiner achsialen Lage direkt gegenüber des Schiffsanlegers sowie in seiner baulichen Ausformung als überbaute Torsituation kaum verbesserungsfähig. Das größte Aufwertungspotenzial, wenngleich in Verbindung mit dem höchsten zu erwartenden Aufwand, zeigt der südliche Zugang zur Altstadt. Eine Verbreiterung und Befestigung des Fahr- und Fußwegs auf seine gesamte Länge kann die Nutzbarkeit als Altstadtzugang eröffnen und die Erschließung der Gartengrundstücke Fischergasse ermöglichen. Um einen Altstadtzugang tatsächlich zu erzeugen muss allerdings auch die Verbindung zwischen Oberer Brückenstraße (oberes Niveau) und dem Fahr- und Fußweg (unteres Niveau) umgestaltet werden (im Idealfall ohne Treppen).





Abbildung 44: Plan, Zugänge zur Altstadt, UmbauStadt

2.2.4. Kirchplatz

Das Potential des Kirchplatz und des Gebäudebestands wurde durch die Stadt Lohr am Main bereits erkannt und in Konzeptansätze mit nachhaltiger Ausrichtung eingearbeitet¹⁴. So ist der Gebäudebestand im Besitz der Stadt Lohr und einer zukünftigen Nutzung durch die VHS¹⁵, die SMS¹⁶, das Schul-Museum und einen Mehrgenerationentreff steht prinzipiell nichts im Wege. Die Stadt Lohr am Main hat insbesondere zum Fischerhaus, aber auch zu den Fachwerkgebäuden am Kirchplatz, vorbereitende Nutzungs-Szenarien bereits erarbeitet, incl. des zu erwartenden Kostenaufwands, auf denen die Konkretisierungsplanung für die Überführung in eine langfristig gesicherte nachhaltige Nutzung fundiert aufbauen kann.

2.2.5. Gärtnerhalle

Die Gärtnerhalle stellt als ehemalige Sporthalle in ihrer Lage und Größe für den zukünftigen Bedarf der Stadt Lohr am Main an Räumlichkeiten für kulturelle Veranstaltungen ein ideal geeignetes Potential dar. Mit Blick auf die zukünftige Nutzung des Gebäudes und seine Einbindung in die Angebote der Stadt, hat die Stadt Lohr am Main bereits veranlasst:

- Umfangreiche Untersuchungen zum Zustand der baulichen Struktur
- verschiedene Varianten (Machbarkeitsstudien) für den zukünftigen Ausbau zu einer Kleinkunsthöhne mit rund 180 Sitzplätzen, dies unter Einbeziehung der Ausgestaltung des Freibereichs und der Notwendigkeit der Erstellung zu ergänzender Gebäudeteile,
- die Erstellung von diesbezüglich relevanten Kostenermittlungen.

Auf der Basis dieser Grundlagen kann die weitere Konkretisierungsplanung zu Sanierung, Umbau und Neunutzung unmittelbar aufbauen.

¹⁴ Nutzungskonzept Kirchplatz der Stadt Lohr am Main

¹⁵ VHS = Volkshochschule

¹⁶ SMS = Sing- und Musikschule

2.2.6. Altes Rathaus

Mit der Nutzung des Alten Rathaus als Stadtbibliothek wurde das Gebäude einer langfristig gesicherten Nutzung zugeführt. Diese Nutzung des historischen Gebäudes als Bibliothek erfolgt über alle drei Etagen. Hieraus resultiert der problematische Umstand, einen barrierefreien Zugang zu allen Räumen in allen Etagen nicht gewähren zu können. Dies stellt für ein öffentlich genutztes Gebäude einen inakzeptablen Mangel dar. Da das Gebäude ein geschütztes Denkmal ist, würde der Einbau eines innen liegenden Aufzugs die wertvolle Substanz berühren und teilweise zerstören. Ein außen liegender Aufzug würde den öffentlichen Raum stark verändern und am Gebäude selbst die Fassade berühren und teilweise zerstören. Beide Varianten gewähren die gewünschte Barrierefreiheit und müssen gegeneinander abgewogen werden.. Die hierfür notwendigen Voruntersuchungen sind die Voraussetzung, um die Machbarkeit nachzuweisen, den zu erwartenden Kostenrahmen zu ermitteln und somit eine Grundlage für die Konkretisierungsplanung zu legen.

2.2.7. Schlossgraben / Schlossplatz / Biergarten

Die Platzsituation zwischen Schloss und Neuem Rathaus erscheint auf den ersten Blick als mangelfrei. Bei genauer Betrachtung eröffnen sich jedoch in dreierlei Hinsicht Potentiale zur Aufwertung der Gesamtsituation.

Der Schlossgraben bietet in seiner Größe und Lage und mit der bereits vorhandenen Erschließung die Möglichkeit für die Einrichtung eines Open-Air-Veranstaltungsortes in einem von historischen Kulissen gefassten Raum. Um dieses Nutzungspotential zu erschließen bedarf es der Erarbeitung von Nutzungsvarianten und Machbarkeitsstudien zur Abwägung zukünftiger Nutzungen, möglicher Gestaltungsvarianten und zur Ermittlung zu erwartender Kostenaufwendungen.

Die Platzfläche des Schlossplatz, die einerseits vom Fahrstreifen (südlicher Bereich) und andererseits von einer nicht näher definierten Nutzung der Platzfläche



Lohr am Main

Gärtnerstraße 2 - Vorentwurf



Abbildung 45: Vorentwurf Gärtnerstraße 2 (Quelle: Architekten Gruber + Hettiger, Karlstadt)

mit Stellplatzausweisungen an den Rändern des Platzes geprägt ist, könnte eine wesentliche Aufwertung erfahren, indem die vorgenannten teilräumlichen Nutzungsschwerpunkte eine räumlich wahrnehmbare Trennung erhielten. Es ist zu untersuchen, wie und wie intensiv der Verkehrsraum (Fahrstreifen) vom übrigen Platzraum baulich-räumlich getrennt werden könnte und sollte. In eine Feinuntersuchung zur zukünftigen räumlichen Ausgestaltung sollten daher integriert sein a) die gestalterischen Möglichkeiten der baulich-räumlichen Trennung

zwischen Fahrspur und Platzfläche, b) die Organisation der auszuweisenden Stellplätze auf der Platzfläche sowie c) Nutzungsvorschläge für den Schlossplatz (inclusive der hierfür notwendigen Infrastruktur: Strom, Wasser, Abwasser, etc.).

Die mannshohe steinerne Einfriedung des Biergartens (Ostseite des Schlossplatz) mit einigen fensterähnlichen Öffnungen, trennt in ihrer derzeitigen Ausgestaltung den halböffentlichen Raum des Biergartens vom öffentlichen

Raum des Platzes in ungünstiger weil stringenter Form. Eine Aufwertung der Situation ist darin zu sehen, die Trennungswirkung der Einfriedung zwischen beiden Bereichen zu reduzieren und die Wechselwirkung zwischen Platz und Biergarten zu steigern. Es ist zu untersuchen, in welcher Form die vorhandene Einfriedung `aufgelöst` werden kann und wie die Wechselwirkung zwischen Platz und Biergarten gesteigert werden kann. Insbesondere die gestalterischen Möglichkeiten sind hierfür von Bedeutung.

Es ist zu empfehlen, alle drei vorgenannten Aspekte in einer integrierten Betrachtung zusammenzufassen und für die Vorbereitung der Konkretisierungsplanung die notwendigen Grundlagen zu schaffen.

2.2.8. Sanierungsbedarf Altstadt

Die Altstadt von Lohr am Main stellt als zusammenhängendes Ensemble hochwertiger Fachwerkhäuser einen unschätzbaren Wert dar, der insbesondere in ihrer Vitalität (Funktion als Wohn-, Versorgungs-, Verwaltungs- und Veranstaltungsstandort) wie in ihrer Bedeutung als touristische Attraktion zum Ausdruck kommt. Es muss daher alles unternommen werden, die intensive Sanierungstätigkeit der vergangenen Jahre und Jahrzehnte erfolgreich und zukunftssichernd fortzusetzen. So finden sich in der Altstadt, sowohl in den dort vormals ausgewiesenen und den noch existierenden Sanierungsgebieten wie auch im Fischerviertel nach wie vor zahlreiche Gebäude, die noch zu sanieren sind. Eine Fortsetzung der bisherigen Sanierungsstrategie kann einen entscheidenden Beitrag zur langfristigen Standortstabilisierung leisten. Ein Anreiz zur Stärkung der Investitionsbereitschaft könnte die förmliche Festlegung eines Klein-Sanierungsgebietes „Kirchhügel“ darstellen, ggf. unter Beteiligung von einzelnen, interessierten privaten Eigentümern.

2.2.9. Anwohnerparken Altstadt

Die Bereitstellung von ausreichend wohnungsnah gelegenen Parkierungsmöglichkeiten für die Bewohnerschaft der Altstadt muss als eine der wichtigsten

Aufgaben zur Standortsicherung der Altstadt mit größter Intensität und Priorität betrieben werden. Die hierfür geeigneten Flächen sind (zumindest in begrenzter Zahl) vorhanden und müssen entsprechend entwickelt werden; hierzu zählen:

- Eigentümeransprache (Potentialflächen),
- Erstellung von Verwertungskonzepten,
- Erstellung von Machbarkeitsstudien für a) ebenerdige Stellplätze, mit optimaler Flächenausnutzung, b) Tiefgaragen-Standorte im Rahmen von Brachen-Neubebauungen und Umbauvorhaben im Bestand und c) Parkierungsanlagen als mehrgeschossige Park-Regale, die vorhandene Baulücken nutzen und in ihrer Dimension den umgebenden städtebaulichen Maßstab berücksichtigen,
- Entwicklung von Betreibermodellen
- Konkretisierungsplanung und Realisierung

Für die Zukunftsfähigkeit der Altstadt von Lohr (konkret für die Vermarktbarkeit innerstädtischer Wohnimmobilien) ist die Entwicklung und Bereitstellung eines ausreichend vorhandenen Parkraumangebots eine der wichtigsten Aufgaben.

2.2.10. Parkdeck

Das Parkdeck stellt in unmittelbarer Nähe zur Altstadt ein sehr potentes Parkraumangebot dar. Da die Altstadt von Lohr am Main einen latenten Mangel an Parkierungsflächen aufweist, sollte unbedingt geprüft werden, in wie weit der vorhandene Standort Parkdeck in seiner Lage, Größe und Struktur zukünftig erweitert werden kann. Dies hat insbesondere Relevanz vor dem Hintergrund der unmittelbar nebenan gelegenen Liegenschaft des Brauerei-Areals, siehe folgender Abschnitt. Dieses benachbarte Areal birgt seinerseits große Potentiale, deren weitere Entwicklung eine integrierte Betrachtung beider Standorte notwendig machen und zudem einen zukünftig zusätzlichen Stellplatzbedarf erwarten lassen. Demnach sind für das Parkdeck Aufstockungsvarianten und entsprechende Kostenermittlungen zu erarbeiten, die für die Konkretisierungsplanung und die Realisierung die Grundlage bilden.

2.2.11. Brauerei-Areal Bürgermeisterhaus

Das am südwestlichen Rand der Altstadt gelegene Brauerei-Areal stellt in seiner Größe und Lage für die weitere Entwicklung der Kernstadt ein sehr bedeutendes Entwicklungspotential dar. Sowohl das Brauerei-Areal für sich genommen birgt große Entwicklungsmöglichkeiten, wie dies auch in der stadträumlichen und funktionalen Wechselwirkung des Areals mit den angrenzenden Altstadtquartieren der Fall ist. Daher sollte jede Form einer dem Bedarf der Kernstadt angemessenen Projektentwicklung (nicht störendes produzierendes Gewerbe, Handel, Dienstleistung, Wohnen, Parken und soziale Infrastruktur/Daseinsvorsorge) dieses in privater Hand geführten Areals durch die Stadt Lohr am Main konstruktiv begleitet und unterstützt werden. Ebenso ist es unerlässlich, dass die Stadt Lohr in Entsprechung der zukünftigen Entwicklungsrichtung Anpassungen des bestehenden Bebauungsplans entwickelt und im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung beschließt.

Aufgrund der räumlichen Nähe und der gegebenen Erschließungssituation (Zufahrt über die Ignatius-Taschner-Straße) muss das Grundstück und das Gebäude des leer stehenden Bürgermeisterhauses zusammen mit dem Brauerei-Areal in einem gemeinsamen und integrierten Konzept entwickelt werden.

2.2.12. Post-Areal

Das Post-Areal beinhaltet an einem der wichtigsten Zugänge zur Altstadt (Ludwigstraße), in direkter Nachbarschaft zum Krankenhaus und in geringer Entfernung zur Altstadt und den innerstädtischen Angeboten ein großes Entwicklungspotential. Eingeschränkt wird dies lediglich durch die Lärmemission der B26 und den Geländeabfall nach Norden. Die Nähe zum Krankenhaus birgt jedoch eine große Entwicklungschance, denn die einzige dem Krankenhaus zu seiner vorgesehenen Erweiterung zur Verfügung stehende Freifläche besteht in dem krankenhauseigenen Parkplatz. Der Bedarf an zusätzlichen Stellplätzen bei einer Erweiterung des zentralen Ver-

sorgungsbereiches im Verlauf der Ludwigstraße könnte auf dem Postareal gedeckt werden. Ferner sollten die zukünftigen Nutzungen des Post-Areals auf einen angemessenen Nutzungsmix im Gemenge des vorhandenen Nutzungsbesatzes der Ludwigstraße abgestimmt sein.

2.2.13. Bahnhof und -umfeld / Anbindung Bahnhof-Stadt

Der Bahnhof von Lohr am Main und das gesamte Umfeld des Bahnhofs können und sollten aufgewertet werden. Gebäudesanierungen, Leerstandsmanagement und Wiederbelegung/Neunutzung sowie Freiflächenneugestaltung sind die drei wichtigsten Elemente, um dies zu erreichen. Dass der Bahnhofsbereich, als eine der Visitenkarten der Stadt, eine Aufwertung dringend benötigt, steht außer Frage.

Dies umso mehr, sobald eine Reaktivierung der ehemals betriebenen schienengebundenen Verbindung der Bahnhöfe Lohr-Bahnhof und Lohr-Stadt umgesetzt würde und somit eine (wenn auch geringe) Entlastung des Kfz-gestützten Ortsverkehrs erreicht wird. Die größere Bedeutung der reaktivierten Schienenverbindung zwischen Lohr-Bahnhof und Lohr-Stadt liegt jedoch in der verbesserten Erreichbarkeit der Stadt für Bahnreisende. Für die Reaktivierung bedarf es umfangreicher Vorarbeiten: Betreiber und Betriebskonzept, Stationsausbau, Gleisbau, Anschaffung und Wartung Fuhrpark, etc. etc..

Parallel zum Aufbau einer schienengebundenen Verbindung des Bahnhofs Lohr-Bahnhof mit der Altstadt sollte die Chance und Möglichkeit ergriffen werden, die Wahrnehmung der bereits existierenden fußläufigen Verbindung zwischen Innenstadt und Bahnhof zu steigern. Hierzu könnte eine Reihe von Skulpturen beitragen; je eine dieser Skulpturen würde an einem der Knotenpunkte des Fußwegs zwischen Bahnhof und Altstadt und jeweils in Sichtweite zum nächsten Knoten aufgestellt werden, sodass sich eine Wege-`Leitung´ zwischen Altstadt und Bahnhof einstellt.

2.2.14. Parkraum für Berufspendler / Bosch-Rexroth

Die große Zahl der in Lohr am Main vorhandenen Arbeitsplätze hat eine große Zahl von Berufspendlern zur Folge, die täglich nach Lohr ein- und auspendeln. Ein Großteil dieser Pendler erreicht Lohr am Main mit dem Kfz und benötigt hierfür einen Stellplatz. Um diesen Bedarf langfristig zu gewähren und zu sichern, muss im Interesse sowohl von Bosch-Rexroth wie seitens der Stadt Lohr am Main ein Integriertes Parkraumkonzept erarbeitet und umgesetzt werden, damit zum einen für Bosch-Rexroth eine wesentliche und standortsichernde Grundlage geschaffen wird und zum andern die Stadt Lohr am Main für die Zeiten der Spitzenbelastungen (s. Kapitel 3.2.1 auf Seite 58) nicht unter einem unerfüllbaren Parkdruck kostenfreier Stellplätze leidet. Zu prüfen sind die Erweiterungs- und Verdichtungspotentiale auf firmeneigenen Grundstücken von Bosch-Rexroth sowie geeignete Flächen außerhalb des Firmengeländes. Es sind die Bedarfe und das derzeitige Nutzungsverhalten nach Tageszeiten, nach Wochentagen und nach Beschäftigtengruppen (Produktion, Verwaltung, Entwicklung) zu erheben. Eine integrierte Konzeption in Abstimmung zwischen Bosch-Rexroth und Stadt Lohr am Main ist anzustreben. Eine Ausweitung der firmeneigenen Stellplatzangebote innerhalb des Firmengeländes wäre im Sinne eines möglichst geringen Flächenverbrauchs wünschenswert. Alle für die Erstellung der integrierten Konzeption relevanten Aufsichtsbehörden (Landratsamt Main-Spessart, Abt. Umweltschutz / Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg / Wasser- und Schifffahrtsamt, Aschaffenburg / etc.) sind zu beteiligen.

2.2.15. Grünes Band

Obwohl das Firmengelände von Bosch-Rexroth den Naturraum des Lohrtals (unmittelbar vor der Mündung der Lohr in den Main) durch intensive Bautätigkeit nachhaltig überformt hat, liegt die sogenannte Whörde als Auftakt zum Naherholungsbereich des Lohrtals in fußläufiger Erreichbarkeit und geringer Entfernung zur Altstadt. Lediglich der Straßendamm der B26 trennt Stadt- und Naturraum voneinander, in ungünstiger Weise. Diese Trennungswirkung durch bauliche Maßnahmen zu reduzieren muss eines der Ziele der verbesserten Anbindung der Stadt an den Naturraum sein.

Obwohl die Lohr, kurz vor ihrer Mündung, östlich des Firmengeländes von Bosch-Rexroth, mitten durch die Stadt fließt, kann sie innerhalb der Stadt kaum wahrgenommen werden. Eine Umgestaltung des östlichen Lohruferhangs und des straßenbegleitenden Grünstreifens (parallel zur Bahnhofstraße, im Bereich zwischen Jahnstraße und Zum Eisengießer) mit dem Ziel der Aufwertung und der gesteigerten Zugänglichkeit kann die reduzierte Wahrnehmbarkeit der Lohr steigern.

Beide vorgenannten Maßnahmen sind als Teil einer gesamtstädtischen großmaßstäblichen Konzeption zu verstehen, nämlich der Schaffung eines durchgehenden Grünen Verbindungsraums, vom Hinterland des Lohrtals, der Lohr folgend, bis zu deren Mündung in den Main. Als Naherholungsraum kann das 'Grüne Band' eine unmittelbare Wirkung vor Ort entfalten, wie es darüber hinaus auch eine Verbindungsfunktion zwischen den Natur- und Naherholungsräumen des Lohrtals und des Maintals darstellt. Die Naherholungs- und Freizeitangebote, die entlang des Mainufers bereits existieren (z.B. Freibad, etc.) werden in das 'Grüne Band' integriert und sollen um weitere Angebote ergänzt werden (z.B. Grillplatz unter der Neuen Mainbrücke, Aufwertung des Alten Yachthafens, etc.).

3. INTEGRIERTE PLANUNGSZIELE

3.1. LEITLINIEN DER INNENSTADTENTWICKLUNG

In einem interaktiven Prozess hat das Planungsteam in Abstimmung mit der Lenkungsgruppe und dem Stadtentwicklungsbeirat im Jahr 2012 zunächst die nachfolgend dargestellten Leitlinien erarbeitet. Als Basis künftiger Entwicklungen innerhalb der Innenstadt wurden diese aufbauend auf den sechs thematischen Säulen der Stadtentwicklung entwickelt. Immer voran gestellt sind die Stärken in den einzelnen Handlungsfeldern, die dann entsprechende Leitlinien ableiten lassen. Die Basis bildete hierbei u.a. das Strategiepapier zur Stadtentwicklung, das der Stadtrat im Jahr 2010 geschrieben hatte. Der Stadtrat hat die Leitlinien in seiner Sitzung am 19.04.2012 als Planungsvorgabe beschlossen.

Präambel

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.

Das Stadtentwicklungskonzept steht dabei ganz im Zeichen einer nachhaltigen Entwicklung: Wachstum von Wirtschaft sowie ein schonender Umgang mit den Ressourcen bei gleichzeitiger Aufwertung des Wohn- und Lebensumfelds. Den allgemeinen gesellschaftlichen und demographischen Trends will sich die Stadt Lohr aktiv stellen. So dient die Integrierte Siedlungsstrategie als wesentliches Instrument bei der Anpassung des Wohnungsbestands an heutige Standards und zukünftige Anforderungen.

Grundgedanke der Integrierten Stadtentwicklung ist die Vernetzung und Abstimmung verschiedener Handlungsfelder, die von Arbeit und Wirtschaft, Bildung, Soziales und Wohnen über Verkehr und Städtebau und Stadtgestalt bis hin zur Kultur und Freizeit und Tourismus reichen, sowie die Aktivierung und Kooperation lokaler Akteure auf den verschiedensten Ebenen.

Das ISEK richtet seinen Fokus auf unsere Innenstadt. Eine vitale und multifunktionale Innenstadt bildet das Herz und den Motor für die weitere Stadtentwicklung. Ebenso unterliegt unsere Innenstadt den gesamtstädtischen Einflüssen, die wir in ihrer Wirkungsweise beachten wollen.

Abbildung 46: Aufbau der Leitlinien „Lohr 2030“ (Quelle: eigene Darstellung, 2012, Bearbeitung: CIMA GmbH, 2012)



Abbildung 47: Leitlinien im Handlungsfeld Übergeordnete Ziele
(Quelle: eigene Darstellung, 2012, Bearbeitung: CIMA GmbH, 2012)

ÜBERGEORDNETE ZIELE

Auf diesen Stärken bauen wir auf:

- Unsere dezentrale Stadtstruktur: Altstadt + Ortsteile mit eigener Identität
- Unser Bewusstsein für unser historisches Erbe
- Unser bürgerschaftliches Engagement
- Unser hohes Interesse an Themen der Stadtentwicklung in der Bevölkerung

Leitlinien:

- Nachhaltigkeit bedeutet für uns die Berücksichtigung der Belange der Ökologie, des Sozialen und der Wirtschaft in einem ausgewogenen Verhältnis im Rahmen der Stadtentwicklung.
- Die prognostizierte demographische Entwicklung spannt den Rahmen für die weitere Planung auf. Die Stadt Lohr muss sich auch weiterhin aktiv mit gesellschaftlichen Trends auseinandersetzen. Daher wollen wir konkrete Strategien und Instrumente zum Umgang mit dem demographischen Wandel entwickeln.
- Bei allen Entscheidungen die Zukunft Lohrs betreffend sollen der verantwortungsvolle Umgang mit den Ressourcen und eine entsprechende Generationengerechtigkeit den Maßstab bilden.
- Die hohe landschaftliche und naturräumliche Qualität ist unsere Stärke und stellt ein wichtiges Schutzgut dar. Wir wollen dieses Gut für spätere Generationen bewahren. Bei der heutigen Generation wollen wir ein Bewusstsein für die naturräumlichen Werte schaffen. Hierbei unterstützen wir bestehende Initiativen und Aktivitäten, die Wissen über die vorhandenen Naturgüter vermitteln und eine nachhaltige Erlebbarkeit ermöglichen.
- Grundgedanke der integrierten Stadtentwicklung ist die Aktivierung und Abstimmung lokaler Akteure auf den verschiedensten Ebenen. Wesentliche Akteure in der Entwicklung der Stadt sind die Bürgerinnen und Bürger, die eine Stadt mit Leben füllen und so maßgeblich zu ihrer Qualität beitragen.

Abbildung 48: Leitlinien im Handlungsfeld Arbeit und Wirtschaft
(Quelle: eigene Darstellung, 2012, Bearbeitung: CIMA GmbH, 2012)

ARBEIT UND WIRTSCHAFT

Auf diesen Stärken bauen wir auf:

- Unsere herausragende Stellung als wichtiger Arbeitsstandort in der Region
- Unsere große Zahl an Beschäftigten
- Unsere multifunktionale und lebendige Innenstadt
- Unsere stabile Kaufkraftsituation durch hochwertige Arbeitsplätze

Leitlinien:

- Bereits heute stellt die Stadt Lohr einen wichtigen regionalen Wirtschaftsstandort dar. Wir wollen die Bedeutung als aktives und attraktives Mittelzentrum stärken. Hierzu zählen die Schaffung von geeigneten Rahmenbedingungen zur aktiven Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung sowie die Unterstützung einer Diversifizierung der Wirtschaftszweige um branchenunabhängiger zu werden.
- Die bestehenden Unternehmen und Betriebe sind uns wichtig. Insbesondere in der Innenstadt sorgen sie für Individualität und Unverwechselbarkeit. Mit einer aktiven Bestandspflege wollen wir die innerstädtischen Betriebe stärken und somit mögl. Nachteile gegenüber Flächen „auf der grünen Wiese“ mildern.
- Das vorhandene Angebot an Waren und Dienstleistungen stellt für die Bevölkerung ein hohes Maß an Lebensqualität dar. Wir wollen insb. die Versorgungsstruktur im Zentrum und den Ortsteilen sichern und - wo angebracht - ausbauen sowie gegenteilige Entwicklungen verhindern.

Abbildung 49: Leitlinien im Handlungsfeld Bildung, Soziales, Wohnen
(Quelle: eigene Darstellung, 2012, Bearbeitung: CIMA GmbH, 2012)

BILDUNG, SOZIALES, WOHNEN

Auf diesen Stärken bauen wir auf:

- Unser umfangreiches (Aus-)Bildungsangebot
- Unsere engagierte Bürgerschaft und lebendige Vereinsstruktur
- Unsere Einrichtungen für Kinder, Jugendliche und Senioren
- Unsere gute gesundheitliche Versorgung

Leitlinien:

- Das vorhandene umfassende Bildungsangebot in Lohr ist zentraler Standortfaktor. Im Bereich der Schul- und Berufsbildung, kulturellen Bildung sowie Erwachsenenbildung können wir auf ein breites Angebot zurückgreifen. Wir wollen die Bedeutung als Bildungszentrum in der Region auch zukünftig aktiv beibehalten und stärken.
- Eine Auswirkung des demographischen Wandels spiegelt sich in der Nachfrage nach speziellem Wohnraum wider. Wir begreifen das Potenzial der Innenstadt als Chance zur Schaffung attraktiver Wohnformen für unterschiedliche Lebensbereiche.
- Wir wollen die Stadt Lohr als Wohnstandort für Jung und Alt (Stadt für alle Generationen) stärken. Wir wollen deshalb familien- und seniorengerechte Strukturen weiter fördern sowie die Vernetzung der in diesem Bereich tätigen Stellen, Verbände und Initiativen vorantreiben.
- Unsere Bürgerinnen und Bürger sind bereits heute in einem hohen Maß zu ehrenamtlichem Engagement bereit. Wir sind stolz auf ihre Leistungen und wollen ihnen in Zukunft mit noch mehr Respekt und Unterstützung begegnen. Wir unterstützen aktiv ein Klima, das ehrenamtliches Engagement fördert.

Abbildung 50: Leitlinien im Handlungsfeld Kultur und Freizeit/ Tourismus
(Quelle: eigene Darstellung, 2012, Bearbeitung: CIMA GmbH, 2012)

KULTUR UND FREIZEIT/ TOURISMUS

Auf diesen Stärken bauen wir auf:

- Unsere landschaftliche und naturräumliche Lage
- Unsere historischen Wurzeln im Stadtbild
- Unsere vielfältigen Sport- und Freizeitmöglichkeiten
- Unsere bunte und qualitativ hochwertige Kulturszene
- Unsere sehr guten Gastgeberqualitäten

Leitlinien:

- Der Freizeitwert unserer Stadt trägt bedeutend zur Lebensqualität bei. Darum wollen wir aktiv eine Realisierbarkeit weiterer Freizeitangebote prüfen und wo möglich unterstützen. Dabei stellt die Erreichung von Synergieeffekten für bestehende Angebote ein zentrales Ziel dar.
- Der Tourismus spielt für die Wirtschaftskraft unserer Stadt eine wichtige Rolle und sichert zahlreiche Arbeitsplätze im Einzelhandels-, Dienstleistungs- und Gastronomiebereich. Durch eine enge Vernetzung der Übernachtungsbetriebe, der Gastronomie, des Handels sowie der mit diesen Aufgaben betrauten öffentlichen Stellen wird die gute Zusammenarbeit im Tourismus- und Freizeitbereich auch weiterhin sichergestellt und darüber hinaus gesteigert.
- Lohr verfügt über eine lebendige und vielfältige Kulturszene. Diese wollen wir u.a. durch die Vorhaltung geeigneter Räumlichkeiten und Flächen für unterschiedliche kulturelle Angebote aktiv unterstützen.

Abbildung 51: Leitlinien im Handlungsfeld Verkehr (Quelle: eigene Darstellung, 2012, Bearbeitung: CIMA GmbH, 2012)

VERKEHRAuf 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 52: Leitlinien im Handlungsfeld Städtebau und Stadtgestalt (Quelle: eigene Darstellung, 2012, Bearbeitung: CIMA GmbH, 2012)

STÄDTEBAU UND STADTGESTALTAuf diesen Stärken bauen wir auf:

- Unser historisches Stadtbild
- Unsere erfolgreiche Altstadtsanierung
- Unsere Nutzungsmischung in der Altstadt

Leitlinien:

- In den vergangenen Jahrzehnten haben wir mit vielfältigen Maßnahmen eine Sanierung unserer Altstadt vorangetrieben. Wir wollen die erfolgreiche Strategie der Altstadtsanierung fortsetzen. Dabei steht die Aufwertung des öffentlichen Raums, eine Verbesserung der Funktionalität von Gebäuden sowie von Wohnfolgefunktionen im Fokus.
- Unsere Altstadt umfasst unterschiedliche funktionale und räumliche Qualitäten. Die Wechselwirkung zwischen vorhandenen Teilräumen, die direkt nebeneinander liegen, jedoch keinen oder nur einen geringen funktionalen Austausch erleben, wollen wir im Sinne eines 'Miteinanders' stärken. Als Beispiel sei hierfür die Verknüpfung der Kernstadt mit dem Main genannt.
- Unser Stadtbild definiert sich u.a. über einzelne prägende Gebäude mit Fernwirkung oder Alleinstellungsmerkmalen. Sie machen die Lohrer Altstadt einzigartig und stiften Identität sowie Wiedererkennungswert bei Bewohnern und Besuchern. Wir wünschen uns, dass bedeutende und das Stadtbild prägende Gebäude und deren Umfeld eine Aufwertung erfahren.

Abbildung 53: Leitlinien im Handlungsfeld Ökologie/ Landschaft/ Wald
(Quelle: eigene Darstellung, 2012, Bearbeitung: CIMA GmbH, 2012)

ÖKOLOGIE/ LANDSCHAFT/ WALD

Auf diesen Stärken bauen wir auf:

- Unsere kompakte Innenstadtstruktur
- Unsere vielfältigen Grün- und Freiflächen
- Unsere innenstadtnahen Wasserläufe
- Unser FSC-zertifizierter Wald

Leitlinien:

- Durch die direkte Lage an Spessart und Main verfügen wir über hohe naturräumliche und touristische Potenziale. Diese wollen wir verstärkt für einen nachhaltigen Tourismus und Naherholungswert nutzen und Verbindungen zu den bestehenden innerstädtischen Angeboten schaffen.
- Möglichkeiten zur Energieeinsparung im Haushalt besitzen neben der ökologischen auch eine große ökonomische Bedeutung. Aus diesem Grund begrüßen und befürworten wir die energetische Sanierung der bestehenden Bausubstanz, die insbesondere im Innenstadtbereich durch bestehende Auflagen und denkmalschützerische Grundsätze vor größeren Herausforderungen steht.
- Die Stadt Lohr bemüht sich grundsätzlich um einen sparsamen Flächenverbrauch. Darum wollen wir aktiv die Nachverdichtungspotenziale überprüfen und die Nutzung brachliegender Ressourcen unterstützen. In der Kernstadt wollen wir die Innenentwicklung gezielt steuern, um hier vorhandene Flächenpotenziale einer geeigneten Nutzung zuzuführen und Leerstände zu bewältigen.

3.2. PLANERISCHE ZIELSETZUNG RÄUMLICHER TEILBEREICHE

In der Bearbeitungsphase kristallisierten sich zahlreiche Projektideen und -ansätze heraus, die im Kreise der Fachplaner, im Rahmen der Lenkungsgruppe und des Stadtentwicklungsbeirats sowie in den Bürgerwerkstätten vorgestellt und diskutiert wurden.

Als für die zukünftige Stadtentwicklung von Lohr am Main vorrangig relevante räumliche Teilbereiche wurden definiert:

- Östliche Altstadt / Mainlände, Stadt und Fluss, Kirchplatz
- Kulturachse
- Westliche Altstadt / Post-Areal, Brauerei-Areal, Bürgermeisterhaus, Parkdeck
- Entwicklung Innenstadt / Sanierungsbedarf, Teilleerstände, Leitung und Lenkung
- Parken in Lohr / Bosch-Rexroth, Anwohnerparken Altstadt,
- Bahnhof und Umfeld / Anbindung Bahnhof-Stadtzentrum
- Grünes Band
- Erlebnis Wald

Die vorgenannten räumlichen Teilbereiche werden im Folgenden beschrieben und vorgestellt.

3.2.1. Östliche Altstadt / Mainlände, Stadt und Fluss, Kirchplatz

An der Mainlände fließen Lohr und Main zusammen. Hier wendet sich die Stadt Lohr am Main dem Main zu. Die Mainlände ist einer der Anknüpfungspunkte in Lohr am Main und insofern für die Adressbildung von großer Bedeutung. Die Mainlände ist die 'Gute Stube der Stadt' und stellt für die Identität der Lohrer Bürgerschaft einen wesentlichen Baustein dar. Auf der Mainlände finden die jährlichen Großereignisse der Stadt statt (Festwoche, MSP-EXPO, Zirkus).

Momentan fungiert die Mainlände

- als Anlegestelle für die Mainschiffahrt,
- als Wohnmobilstellplatz,
- im Zusammenspiel mit den nördlich und südlich angrenzenden Uferbereichen als Naherholungsareal für die Lohrer Bürgerschaft und
- als großer Parkplatz, rund 430 Stellplätze zwischen Main und Osttangente.

Abbildung 54: Foto, Mainlände, heutiger Zustand



Die planerische Zielsetzung für die Mainlände ist zu sehen

- in der aufwertenden Ausgestaltung der Ankunfts- und Abreiselage,
- in der funktionalen Aufwertung der Fläche (Schiff-fahrtsinfo, Ticket-Office, Gepäckaufbewahrung, Fahrradaufbewahrung, -verleih, -reparatur, öffentliche und barrierefrei zugängliche WCs, Neuordnung der Wohnmobilstellplätze,
- in der gestalterischen und funktionalen Aufwertung des Hafenbeckens,
- in einer direkten Anbindung der Alten Mainbrücke (oben) an die Mainlände (unten) und
- in der verbesserten Anbindung der Mainlände an die Altstadtzugänge (Süd: Obere Brückenstraße, Mitte: Fischergasse, Nord: Treppenaufgang zum Kirchplatz).

Der Seeweg-Parkplatz stellt als offene Fläche zwischen Mainlände und Altstadt ein wichtiges räumliches Bindeglied zwischen Stadt und Fluss dar. Insbesondere die Zugänge zur Altstadt spielen hierbei eine besondere Rolle.



Abbildung 55: Visualisierung neue Anlegestelle Mainlände, Umbaustadt

Abbildung 56: Visualisierung Neuordnung Mainlände, Umbaustadt







Abbildung 57: Neuordnung
Mainlande, UmbauStadt

Momentan fungiert der Seeweg-Parkplatz

- als Abstandsgrün zwischen Mainlande und Altstadt, das einen beeindruckenden Blick auf die Altstadt und auf das Maintal eröffnet,
- als Parkierungsfläche, sowohl öffentlich nutzbar wie privat vermietet, und
- als Verbindungsraum zwischen Altstadt und Mainlande.

Die planerische Zielsetzung für den Seeweg-Parkplatz ist zu sehen

- in der aufwertenden Ausgestaltung und Optimierung als Parkierungsfläche,
- in der Abgrenzung der privaten Grundstücke vom öffentlichen Raum,
- in der Schaffung von eigenständigen Fuß- und Radwegeverbindungen,
- in der verbesserten Inszenierung des nördlichen Altstadtzugangs,
- in der Aufwertung und Ertüchtigung des bestehenden südlichen Altstadtzugangs und
- in der räumlichen Abgrenzung (Baumstellungen) zur Osttangente.

Der Kirchplatz stellt innerhalb der historischen Altstadt als ringförmige Anlage um die St.-Michaels-Pfarrkirche ein stadträumliches Ensemble besonderer Bedeutung dar. Der Gebäudebestand zeigt sich in einem baulich weitgehend guten Zustand. Die Stadt Lohr am Main hat als Eigentümerin der Gebäude die Chance, die weitere Entwicklung zu steuern. Dies gilt insbesondere für die zukünftige Nutzung des Fischerhaus.

Momentan fungiert der Kirchplatz

- als altstädtischer zentraler Platz mit einer herausragenden Atmosphäre und
- als Standort der VHS und der SMS.

Weiter wirft das momentan leer stehende Fischerhaus die Frage nach seiner zukünftigen Nutzung auf. In Beantwortung dieser Frage hat die Stadt Lohr am Main

bereits intensive Voruntersuchungen, Nutzungsvarianten und Kostenermittlungen erarbeitet.

Die planerische Zielsetzung für den Kirchplatz ist zu sehen

- in der Aufstellung einer integrierten Nutzungskonzeption des gesamten Gebäudebestandes unter Einbeziehung der hierfür in Frage kommenden Nutzungen (VHS, SMS, Schulmuseum, Mehrgenerationentreff) und
- in der Konzeption für die Neunutzung und den Umbau des Fischerhauses im Sinne der vorgenannten integrierten Gesamtkonzeption.

3.2.2. Kulturachse

In Würdigung der vorhandenen kulturellen Einrichtungen, der vorhandenen Baudenkmäler, der vorhandenen Freiflächen und Wegebeziehungen im Zentrum der Altstadt von Lohr am Main, wurde das Projekt einer 'Kulturachse' vorgeschlagen und weiterentwickelt.

Auf der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Achse vom Schloss im Norden bis zur Georg-Ludwig-Rexroth-Realschule im Süden, wurden Potenziale für eine kulturell ausgerichtete Schwerpunktsetzung identifiziert. Die dieserart gewidmete Achse bezieht im Norden den Schlossplatz ein und verläuft über die Kellereigasse, die Sterngasse und die Gärtnerstraße bis zum Platz vor der Realschule. In diesem Verlauf werden eine Reihe von Orten, Qualitäten, Freiräumen, Nutzungen und Querbeziehungen einbezogen, die unter dem gemeinsamen 'Dach' der Kultur neu interpretiert werden, in ihrer bereits bestehenden Nutzung bestärkt werden oder einer zukünftig erweiterten/neuen Nutzung zugeführt werden sollen und somit eine Bereicherung des innerstädtischen Lebens und eine stabilisierende Wirkung, insbesondere auf die unmittelbar betroffenen Bereiche in derzeitiger „B-Lage“ im Verlauf der Sterngasse, ausüben werden.

- Der Schlossgraben kann aus einem bloßen Abstandgrün zu einem vitalen Open-Air-Veranstaltungsort

gewandelt und aufgewertet werden.

- Der Schlossplatz kann eine verbesserte räumliche Zuordnung der vorhandenen teilräumlichen Nutzungen (Fahrspur, Aufenthaltsfläche, Parkierungszonen) erhalten.
- Der Biergarten kann eine bessere Integration (räumlich und funktional) in das Ensemble des Schlossplatz erfahren.
- Die Schaffung von Barrierefreiheit im Alten Rathaus für die städtische öffentliche Nutzung der Stadtbibliothek stellt eine wesentliche Verbesserung des

Status Quo dar.

- Die kulturell ausgerichtete Zwischennutzung von Laden- oder Wohnungsleerständen stellt einen Beitrag zum Erhalt der innerstädtischen Vitalität und zum kulturellen Angebot der Stadt dar.
- Die Institutionalisierung von Open-Air-Veranstaltungen in der Anlage bereichert das kulturelle Angebot der Stadt, stabilisiert den Öffentlichen Raum und eröffnet die Möglichkeit zur Mitwirkung an der Konzeption, Organisation und Durchführung von

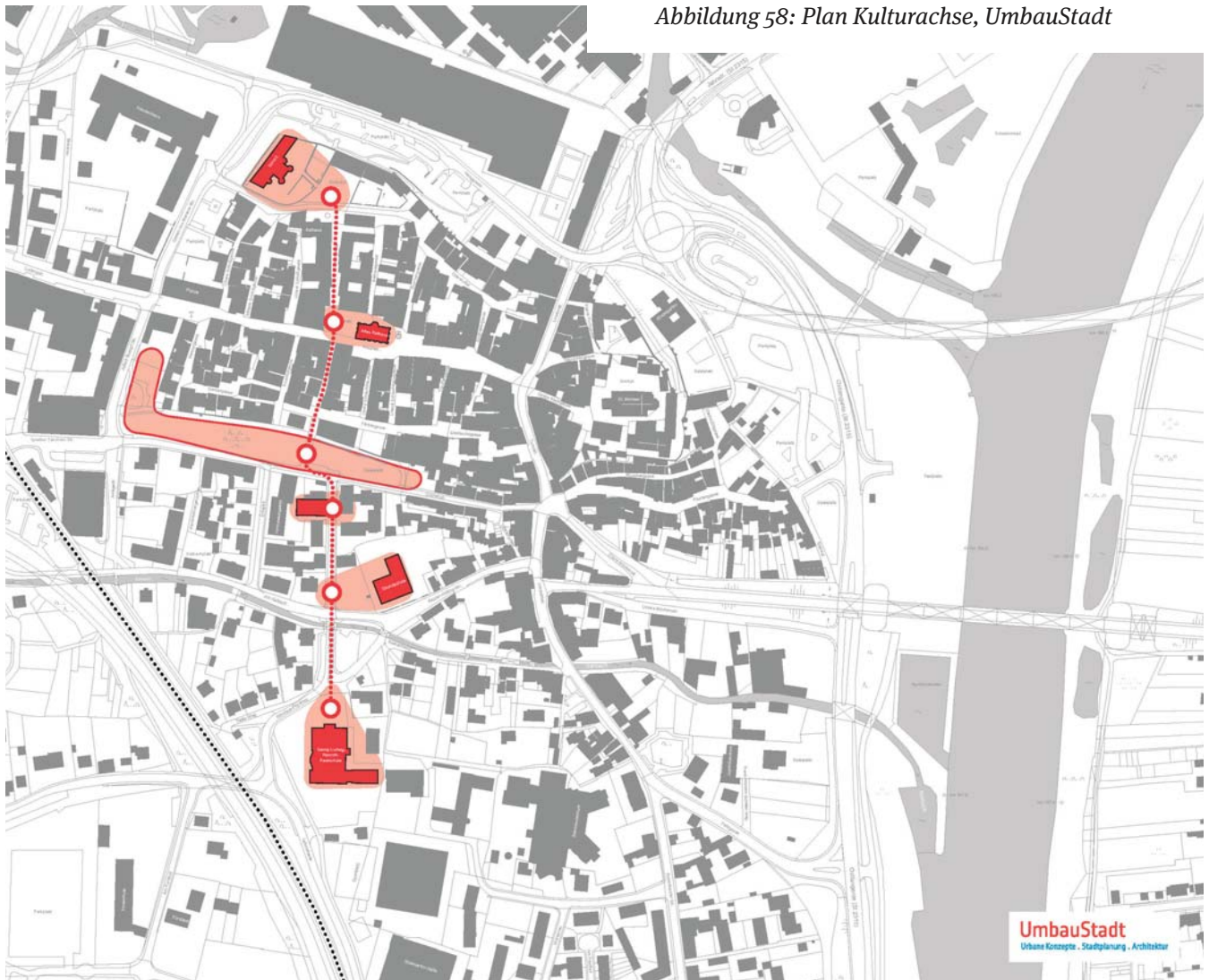


Abbildung 58: Plan Kulturachse, UmbauStadt

kulturellen Veranstaltungen (Bürger-Park).

- Der Erhalt, die Sanierung und der Umbau sowie die Neunutzung der Gärtnerhalle als Kleinkunsthöhne schließt eine Lücke im Angebot der in Lohr am Main zur Verfügung stehenden Veranstaltungsorte, sowohl in der Größe wie in der Lage und auch in der atmosphärischen Qualität. Die Gärtnerhalle birgt als Veranstaltungsort ein unschätzbbares Potential.
- Im Kanon der kulturellen Aktivitäten der Stadt und des kulturellen Gesamtangebots in der Stadt können die Schulen (Grundschule, Georg-Ludwig-Rexroth-Realschule) fraglos einen wertvollen Beitrag leisten und kulturelle Veranstaltungen auch in den öffentlichen Raum hinein wirken lassen (Bürgermeister-Kessler-Platz).

3.2.3. Westliche Altstadt / Post-Areal, Brauerei-Areal, Bürgermeisterhaus / Parkdeck

Die westliche Altstadt stellt mit dem Post-Areal, dem Brauerei-Areal, dem Bürgermeisterhaus und dem Parkdeck ein Schwerpunktpotential für die Altstadt von Lohr dar. Alle vier vorgenannten Flächen und Nutzungen bergen sowohl für sich selbst wie im städtebaulichen Kontext große Entwicklungschancen. Diese Potentiale sind sowohl für sich zu entwickeln wie auch in integ-

rierter Form aufeinander abzustimmen. Die aktuelle Situation stellt sich folgendermaßen dar:

- Das Post-Areal wird noch von der Post genutzt. Die Stadt Lohr hat die Liegenschaft bereits erworben. Die Frage der Nachnutzung stellt sich in absehbarer Zeit ab 2018.
- Das Brauerei-Areal und das Bürgermeisterhaus sind stark untergenutzt und stellen aufgrund ihre Lage und Größe maximale Entwicklungspotenziale dar.
- Das Post-Areal und das Parkdeck spielen im Zuge der zukünftig notwendigen Parkraumversorgung und im Rahmen der Stärkung des zentralen Versorgungsgebietes eine herausragende Rolle.

Als planerische Zielsetzung ist für die westliche Altstadt festzuhalten

- die innenstadtdäquate Ergänzung des Nutzungsangebots (innerstädtisches Wohnen, Dienstleistungsflächen, Handelsangebote, Infrastruktur- und Daseinsvorsorgeeinrichtungen) auf dem Post-Areal und dem Brauerei-Areal,
- das Post-Areal als Stellplatzoption für die angedachte Erweiterung des Krankenhauses, falls der Landkreis die Parkierungseinrichtungen auf eigene Rechnung dort herstellt bzw. die Stadt an dieser Stelle öffent-

Abbildung 59: Foto, Brauerei-Areal, UmbauStadt



liche Parkierungseinrichtungen ggf. mit Anteilsfinanzierung durch Rückgriff auf die in Vollzug und Anwendung der Stellplatz- und Ablösesatzung vereinnahmten Finanzmittel herstellt.

- der Erhalt, die Ertüchtigung und die Erweiterung des Parkdeck als funktionierender Nutzungsbaustein in Altstadtnähe, im Zusammenhang mit der Entwicklung des Brauerei-Areals.

3.2.4. Entwicklung Innenstadt / Sanierungsbedarf, Teil-Leerstände, Leitung-Lenkung

Die Entwicklung der Innenstadt stellt im Rahmen der zukünftigen Entwicklung der Stadt Lohr den bedeutendsten Baustein dar, da sich mit den die Innenstadt prägenden Fachwerkfassaden die Identität der Stadt und der Lohrer Bürgerschaft verbindet sowie das Image der Stadt und deren Außenwirkung. Nach innen muss die Funktionalität und Vitalität der Innenstadt nachhaltig sichergestellt werden um das Image und die Außenwirkung und somit das touristische Potential nicht zu verlieren.

Als planerische Zielsetzung ist für die Innenstadtentwicklung festzuhalten

- Fortführung und Ausdehnung (Fischerviertel) der bisher erfolgreichen Sanierungsstrategie
- Angebot von Beratung sowie Fortschreibung und Sicherung einer Förderkulisse
- moderierte Zusammenführung von individuellen Realisierungsinteressen einzelner Liegenschaftseigentümer im Kontext von zusammenhängenden Stadtbausteinen, d.h. Integration individueller Ansätze in gemeinsame Umsetzungsstrategien für zusammenhängende Blöcke, Quartiere und Nachbarschaften. Einen Anreiz zur Stärkung der Investitionsbereitschaft könnte die förmliche Festlegung eines Klein-Sanierungsgebietes „Kirchhügel“ darstellen, ggf. unter Beteiligung von einzelnen, interessierten privaten Eigentümern.

- Aufwertung des Wohnumfelds zur Steigerung der Vermietbarkeit und Vermarktbarkeit innerstädtischer Liegenschaften
- Schaffung von ausreichend wohnungsnah gelegenen Anwohnerstellplätzen
- Leerstandsmanagement zur Reduzierung der vorhandenen Leerstände
- Konzeption und Realisierung eines integrierten Beschilderungssystems zur Reduzierung des Lageungefälles (1A-Lage Hauptstraße gegen B-Lagen der Seitengassen), um den Einzelhandel in den B-Lagen aufzuwerten

3.2.5. Parken in Lohr / Bosch-Rexroth, Anwohnerparken Altstadt

Das Parken in Lohr kann grundsätzlich nach drei Fragestellungen unterschieden werden. Das Anwohner-Parken in der Innenstadt, das Besucher-Parken (Einzelhandelskunden aus den Ortsteilen und dem Umland sowie Touristen) und das Parken der zahlreich einpendelnden Arbeitnehmer, die in Lohr am Main täglich ihren Arbeitsplatz ansteuern. Für letzteres ist vorrangig der größte Arbeitgeber vor Ort, Bosch-Rexroth, zu nennen.

Die Aktuelle Situation stellt sich folgendermaßen dar:

- Das Angebot für das Anwohner-Parken in der Innenstadt sollte unbedingt verbessert werden.
- Das Angebot für das Besucher-Parken erscheint ausreichend vorhanden zu sein. Die in einem Ring um die Innenstadt gelegenen Parkierungsflächen (Seewegparkplatz, Parkdeck, Altstadt-Parkhaus, und weitere) decken diesen Bedarf.
- Das Angebot für das Parken der einpendelnden Arbeitnehmer erscheint zu gering. Zumindest liegt die Vermutung nahe, dass in Zeiten der Festwoche, der MSP-EXPO oder eines Zirkus-Betriebs auf der Mainlände die dort sonst zur Verfügung stehenden öffentlichen Parkplätze, welche die Arbeitnehmer zusätzlich zu den existierenden firmeneigenen Parkierungsflächen nutzen, nicht zur Verfügung stehen.

Darüber hinaus fällt mit der in Planung befindlichen neuen Stadthalle (an der Jahnstraße) mittelfristig eine Parkierungsfläche weg, die momentan noch als ungeordnete Fläche für das Parken genutzt werden kann.

Als planerische Zielsetzung ist für das Parken in Lohr ist festzuhalten:

- Die Bereitstellung von ausreichend wohnungsnah gelegenen Parkierungsmöglichkeiten für die Anwohner der Altstadt ist eine dringend erforderliche Aufgabe; hierzu sind Machbarkeitsstudien, Konzepte und Umsetzungsstrategien zu erarbeiten.
- Die Bereitstellung von ausreichend arbeitsplatznah gelegenen Parkierungsmöglichkeiten für die einpendelnden Arbeitnehmer ist eine dringend erforderliche Aufgabe; hierzu bedarf es der Erarbeitung einer integrierten Konzeption (Prüfung der Erweiterungs- und Verdichtungspotentiale auf firmeneigenen Grundstücken von Bosch-Rexroth sowie geeigneter Flächen außerhalb des Firmengeländes, Bedarfserhebung nach Nutzerverhalten, nach Tageszeiten, nach Wochentagen und nach Beschäftigtengruppen (Produktion, Verwaltung, Entwicklung), Abstimmung zwischen Bosch-Rexroth und der Stadt Lohr am Main sowie den relevanten Aufsichtsbehörden (Landratsamt Main-Spessart, Abt. Umweltschutz / Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg / Wasser- und Schifffahrtsamt, Aschaffenburg / etc.).

3.2.6. Bahnhof und Umfeld / Anbindung Bahnhof-Stadtzentrum

Anders als in anderen Städten, liegt der Bahnhof von Lohr am Main nicht im Stadtzentrum sondern fernab, in 1200 Meter Luftlinie Entfernung, außerhalb der Innenstadt. Der Zustand der Gebäude im Bahnhofsbereich, deren Nutzungsgrad, die Qualität der Ausgestaltung des Bahnhofsumfelds und die Qualität der Anbindung des Bahnhofs an die Stadt ist verbesserungswürdig.

Als planerische Zielsetzung für den Bahnhof, das Bahnhofsumfeld und die verbesserte Anbindung des Bahnhofs an die Innenstadt ist festzuhalten:

- Konzeption von Sanierungs-, Umgestaltungs- und Aufwertungsmaßnahmen für den Bahnhof, die angrenzenden und umliegenden Gebäude und für das Bahnhofsumfeld,
- Erarbeitung einer Konkretisierungs- und Realisierungsstrategie unter Beteiligung aller relevanten Fachabteilungen der Deutschen Bahn AG und der lokalen und regionalen Verkehrsträger unter Ausschöpfung aller zur Verfügung stehenden Finanzmittel seitens Bund, Land, Kreis, Dt. Bahn AG und des regionalen Verkehrsverbunds.
- Einbeziehung des Gebäudebestands im Bahnhofsumfeld in das innerstädtische Leerstandsmanagement.
- Konzeption und Realisierung eines Skulpturen-Pfads, als Unterstützung der Wege-`Leitung´ zwischen Bahnhof und Altstadt.

3.2.7. Grünes Band

Der Zusammenfluss von Lohr und Main und die Verbindung der beiden Naturräume Lohrtal und Maintal zeigen östlich der Innenstadt von Lohr und östlich des Firmengeländes von Bosch-Rexroth eine schmerzliche Unterbrechung. Die Bebauungen des Industriekomplex auf der westlichen Uferseite und des Nägelsee-Areals auf der östlichen Uferseite reichen direkt an den Flusslauf der Lohr heran, sodass das naturräumliche Band des Lohrtals (parallel zur Bahnhofstraße) komplett bebaut ist und keine nennenswerten grünräumlichen Qualitäten mehr zeigt.

Als planerische Zielsetzung für einen grünen Verbindungsraum, Grünes Band, entlang der Lohr ist festzuhalten:

- Reaktivierung von vorhandenen grünen (Rest-)Flächen entlang des Ostufers der Lohr:
 - o im Sinne einer Steigerung der Zugänglichkeit zum Wasser,
 - o im Sinne der Schaffung einer funktionsfähigen grünräumlichen Verbindung für Fußgänger und Radfahrer (Naherholungerschließung) zwischen dem Hinterland (Lohrtal) und dem Tal des Main

sowie

- o im Sinne einer Steigerung der Wahrnehmbarkeit der Lohr innerhalb des Stadtgebietes.
- Einbindung des wiedergewonnenen grünen Verbindungsraums mittels einer Abfolge von aufwertenden Maßnahmen zur Steigerung des Naherholungs- und Freizeitangebots der Stadt, sowohl entlang der Lohr, wie entlang des Main (hierzu und hierbei auch die Integration bereits vorhandener Strukturen und Angebote: Freibad, Grillplatz unter der Neuen Mainbrücke, Alter Yachthafen, etc..

3.2.8 Erlebnis Wald

Die Lage am Rande des Spessarts und der in Bayern vergleichsweise große Anteil an Stadtwald machen das Thema Wald zu einem bedeutenden Thema in der Stadt. Dieses Naturraumpotenzial wird heute noch nicht vollständig ausgeschöpft. Insbesondere in der Innenstadt ist das Thema heute noch nicht präsent. Zudem fehlt es an räumlichen Verknüpfungen.

Als planerische Zielsetzung rund um das Thema Wald ist festzuhalten:

- Die stärkere Verankerung eines Bewusstseins für den Wald als Lebens-, Wirtschafts- und Naherholungsraum in den Köpfen der Lohrer Bürger.
- Eine bessere Erlebbarkeit des Naturraums für Bürger und Besucher unter Berücksichtigung der naturschutzrelevanten Belange.
- Eine stärkere Verwendung des Naturraumpotenzials zu Marketingzwecken. Insbesondere in einer Verknüpfung mit der Innenstadt kann hier stärker mit dem Thema Wald gespielt werden. Eine Verbindung mit dem Schneewittchen-Thema wäre ebenfalls denkbar.

3.3. PLANERISCHE ZIELSETZUNG VERKEHRLICHER ENTWICKLUNG

Mobilität und Verkehr sind wesentliche Bestandteile unserer heutigen Lebensweise und sind gleichzeitig Grundvoraussetzungen für das Wirtschaftsleben unserer Gesellschaft. Verkehr für unterschiedliche Verkehrsmittel zu ermöglichen ist auf der einen Seite „Segen“ um Personen und Güter von A nach B zu befördern, auf der anderen Seite aber auch „Fluch“ durch die oftmals negativen Folgen besonders des motorisierten Verkehrs. Eine Straße kann Orte verbinden und erreichbar machen, aber auch gleichzeitig Stadtteile voneinander trennen.

Eine langfristig ausgelegte Stadtentwicklung tut gut daran, die verkehrlichen Rahmenbedingungen und Konsequenzen städtebaulicher Veränderungen frühzeitig zu erkennen und die verträgliche Abwicklung für Mensch und Natur langfristig sicher zu stellen. Beginnen muss sie aber mit dem Aufzeigen von etwaigen verkehrlichen Missständen, die heute existent sind und städtebauliche Aufwertungen verhindern.

Ziel muss es dabei sein, die Erreichbarkeit der Innenstadt für alle Verkehrsarten zu ermöglichen aber gleichzeitig unerwünschte Durchgangs- und Schwerverkehre an städtebaulich sensiblen Stellen zu unterbinden um somit eine Beruhigung des Verkehrs besonders in der Altstadt zu erreichen.

Entsprechend müssen Regelungen getroffen werden, die eine Chancengleichheit aller Verkehrsarten gewährleisten und somit einen maximalen Nutzen aller Beteiligten zur Folge hat. Eine hohe Aufenthaltsqualität ist dabei genauso wichtig wie die Erreichbarkeit des Handels und der Gewerbebetriebe. Am Ende müssen Kompromisse gefunden werden, die eine Vielzahl der Belange und Interessen berücksichtigt und von einer großen Mehrheit getragen wird.

3.3.1 Verkehrsführung Altstadt

„Eine wirksame Entlastung der stadtkernnahen verkehrssensiblen Bereiche ... ist allein mit Hilfe eines leistungsfähigen äußeren Tangentenringes nicht möglich.“ prophezeiten die Autoren des Verkehrsrahmenplans bereits 1994¹⁷. Diese Aussage kann aus heutiger Sicht

nur bestätigt werden. Viele Verkehrsteilnehmer nutzen die Möglichkeit der Durchfahrbarkeit der Altstadt sowohl in Ost-West-Richtung über Grabenstr./Anlagestr. als auch in West-Ost-Richtung über Haaggasse oder alternativ über Anlagestr./Erthalstr./Kaplan-Höfling-Str., um kürzer bzw. schneller Ziele außerhalb der Altstadt zu erreichen. Dabei wird die Funktion der Erschließung der Altstadt durch den „inneren Ring“ in erheblichem Maße von Funktionen einer verbindenden Straße mit Kfz-Verkehren, welche Verkehrsziele außerhalb der Altstadt aufsuchen wollen, überlagert. Eine Reduzierung der erheblichen Beeinträchtigungen des Straßenumfeldes ist dringend geboten, um für die vorhandene Randbebauung verbesserte Nutzungsmöglichkeiten zu erreichen und die Aufenthalt- und Erholungsfunktion z. B. der Parkanlage mit Spielplatz an der Anlagestr. aufzuwerten.

Um den Verkehr auf dem „inneren Ring“ auf verträgliche Verkehrsstärken zu reduzieren, muss die Verkehrsführung so gestaltet werden, dass eine Durchfahrt erschwert oder verhindert wird. Allein auf die Einsicht und Akzeptanz des Fahrzeugführers zu spekulieren dürfte kaum Veränderungen herbeiführen.

Es herrscht bei den politischen Gremien weitestgehend Einigkeit darüber, dass die Altstadt aus allen Richtungen gut erreichbar bleiben muss, aber Schleichverkehre auf das vorhandene Tangentensystem verlagert werden sollen. Im Rahmen der Bearbeitung des ISEK wurden mehrere Lösungsvarianten für eine geänderte Verkehrsführung in der Altstadt erarbeitet, die mehr oder weniger stringent Durchgangsverkehre mit Einbahnstraßenregelungen bzw. Verboten der Einfahrt (Zeichen 267 StVO) unterbinden sollen. Dabei wurden auch die verkehrlich sensiblen Situationen vor der Grundschule in der Kaplan-Höfling-Str. und vor der Realschule berücksichtigt.

¹⁷ Verkehrsrahmenplan Lohr am Main, Schlussbericht Dezember 1994, Habermehl+Follmann, Rodgau

Neben den Vorschlägen der Gutachter haben Einzelpersonen, politische Gruppierungen und Interessenvertreter eigene konkrete Vorschläge unterbreitet oder generelle Überlegungen zur Verkehrsführung geäußert. Einigkeit besteht darin, dass aktuelle Verkehrsmengen und die Anteile der Schleichverkehre neu erfasst werden müssen, um neben qualitativen Aussagen auch quantitativ belastbare Ergebnisse zur Verfügung zu haben. Durch die Sanierungsarbeiten auf der Neuen Mainbrücke und die umfangreichen Straßenbauarbeiten auf der B 26 war das bis dato nicht möglich.

Mit den gewonnenen Erkenntnissen einer aktuellen Verkehrserhebung in der Altstadt von Lohr könnte kurzfristig ein Maßnahmenbündel (z. B. Durchfahrtsbeschränkungen, Einbahnstraßenregelungen) im Rahmen eines Verkehrsversuchs erprobt werden. Die Eingriffe sollen zunächst nur temporären Charakter haben, um nach einer erfolgreichen Erprobungsphase in dauerhafte Regelungen umgewandelt zu werden.

Der Gesetzgeber gibt den Straßenverkehrsbehörden mit dem §45, Absatz 1/6 der StVO hierzu die Möglichkeit:

„Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Das gleiche Recht haben sie [...] zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregeln-

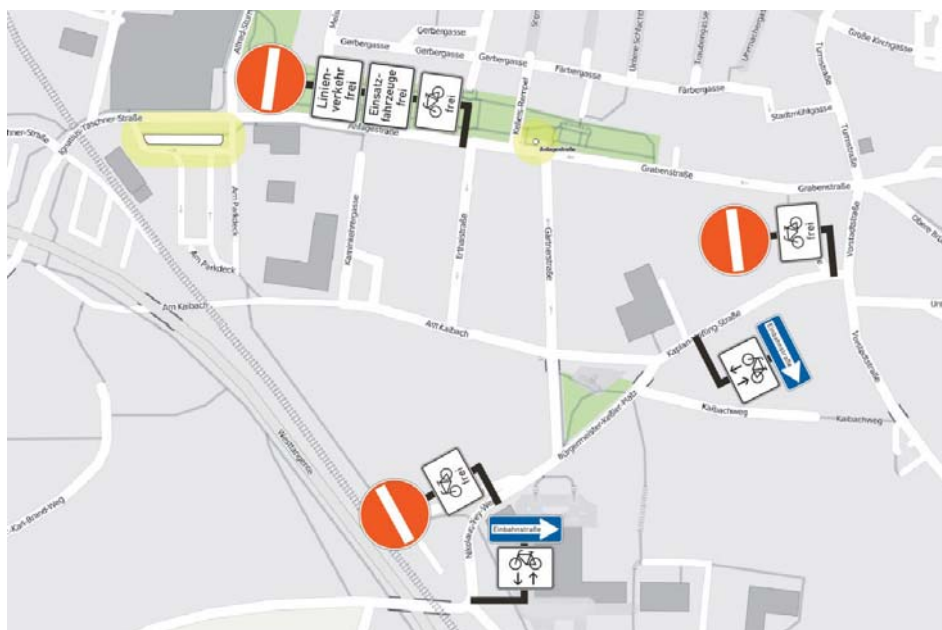


Abbildung 60: Beispiel einer veränderten Verkehrsführung durch neue Beschilderung

der Maßnahmen.“

Der Vorteil eines Verkehrsversuchs liegt darin, dass ohne großen Aufwand Änderungen in der Verkehrsregelung auf ihre Wirksamkeit hin überprüft und bei einem Misserfolg entweder modifiziert oder mit einfachen Mitteln wieder zurückgenommen werden können.

Zu diesem Zweck ist es unerlässlich vor und während des Verkehrsversuchs Verkehrszählungen auf den betroffenen und umliegenden Straßen durchzuführen, um eine belastbare und unumstößliche Entscheidungsgrundlage und somit größtmögliche Akzeptanz zu erhalten. Als Zeitraum für den Verkehrsversuch empfiehlt der Gutachter eine Dauer zwischen 6 und 12 Monaten.

3.3.2 Radverkehr

Die Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs trägt dazu bei, dass innerstädtische Wege vermehrt nichtmotorisiert durchgeführt werden und somit stadtverträglicher abgewickelt werden können als alternativ mit dem Pkw. Die Erstellung eines Radverkehrskonzeptes unter besonderer Beachtung der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA 2010¹⁸, ist die beste Grundlage, alle Aspekte des Systems Radverkehr zu bündeln und Ziele, Maßnahmen und Prioritätensetzungen zu definieren.

Entscheidend ist die Umsetzung eines möglichst geschlossenen und engmaschigen Grundnetzes aus sicheren Radtrassen. Alle bedeutenden Ziele, wie Schulen, Einkaufsgelegenheiten, Sportstätten, Bahnhof, Schwimmbad, Bosch-Rexroth und die Gewerbegebiete sollten von den größeren Wohngebieten Lohrs mit dem Fahrrad bequem und sicher erreichbar sein. Attraktive Abstellmöglichkeiten, die gute Bedingungen zum Sichern des Fahrrads gegen Diebstahl bieten und idealerweise witterungsgeschützt sind, haben dabei eine ebenso große Bedeutung zur Erhöhung der Radver-

kehrsannteile.

Günstig im Radverkehrsnetz sind Straßen mit geringen Kfz-Belastungen und zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von 30 km/h. Hier sind aus Sicherheits- und Komfortgründen keine besonderen Radverkehrsanlagen erforderlich. Darüber hinaus gilt es zu überprüfen, ob Einbahnstraßen in Gegenrichtung für Radfahrer geöffnet werden können. Dies gilt im besonderen auch für die im vorherigen Abschnitt vorgeschlagene geänderte Verkehrsführung in der Altstadt.

In das Radverkehrsnetz sind die regionalen Radwege zu den entfernt liegenden Stadtteilen und Nachbargemeinden sowie der überregionale „Main-Radweg“ einzubinden. Eine Verlegung des „Main-Radwegs“ von Sendelbach auf die andere Mainseite könnte zu vermehrten Besuchen Lohrer Kulturstätten und des Handels führen. Hierfür wäre allerdings ein Radweg auf der „Alten Mainbrücke“ notwendig, der erst mit der geplanten umfangreichen Sanierung der Brücke durch den Freistaat Bayern umgesetzt werden könnte.

Da durch die historisch begründeten engen Straßenräume im Bereich der Altstadt es häufig nicht möglich ist, Radfahrer gesondert zu führen, wäre abseits der Hauptverkehrsstraßen ein generelles Tempolimit auf 30 km/h in der Altstadt und die Führung der Radfahrer auf der Fahrbahn eine probate Lösung.

Die Nachteile von topografisch ungünstigen Wohnlagen mit größeren Steigungen könnten künftig durch den vermehrten Einsatz von batterieunterstützten Fahrrädern (E-Bikes, Pedelecs) ausgeglichen werden.

3.3.3 Fußgängerverkehr

Besonders in der Fußgängerzone und den angrenzenden verkehrsberuhigten Bereichen liegen sehr gute Bedingungen für den Fußgängerverkehr vor. Verbesserungspotentiale ergeben sich vor allem an Stellen mit hohem Fußgängerquerungsbedarf (z. B. Alfred- Stumpf-Str. in Höhe Ludwigstr., Vorstadtstr.) durch die Anordnung von Querungshilfen oder Fußgängerüberwegen.

¹⁸ *Technisches Regelwerk, Herausgeber: FGSV Köln*

Sicherheitsdefizite beruhen für den Fußgängerverkehr zum größten Teil auf hohe Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs und auf zu schmale Gehwegbreiten. Die in den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen EFA 2002 geforderte Seitenraumbreite von 2,50 m (davon „Nutzbare Gehwegbreite“ von 1,80 m) wird an vielen Stellen in Lohr nicht eingehalten. Eine Verbreiterung der Gehwege an den betroffenen Stellen ist nur dann möglich, wenn die Fahrbahnbreite für den fließenden Verkehr entsprechend reduziert oder Flächen für das Parken umgewidmet werden könnten.

Für ortsunkundige Besucher der Stadt, die mit der Bahn anreisen, wäre die Angabe der verbleibenden Gehzeit bei der Wegweisung vom Bahnhof in die Altstadt (und zurück) nützlich.

Auf die Belange der Verkehrssicherheit ist bei allen Eingriffen in den Verkehrsraum immer zu achten. Besonders brisant ist die Situation in der Kaplan-Höfling-Str. durch zu schmale Gehwege, eine Fahrbahnverengung (die Begegnungsverkehr nicht zulässt) und durch Hol- und Bringdienste mit dem Pkw der Eltern.

Eine kurzfristige Maßnahme zur Entschärfung der Situation könnte durch eine Einbahnregelung erfolgen, die im Zusammenhang mit der vorgesehenen geänderten Verkehrsführung in der Altstadt erfolgen könnte. Die dann nicht mehr benötigten Flächen der Fahrbahn könnten für die Verbreiterung der Gehwege genutzt werden und ggf. auch für Kurzzeitparkplätze Eltern, wenn die Realisierungsmöglichkeit durch detaillierte Entwurfsplanungen nachgewiesen werden könnte. Denkbar ist auch die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs - dann aber nur in Verbindung mit baulichen Veränderungen der gesamten Fahrbahn und Aufhebung des Trennungsprinzips von Fußgängern und motorisiertem Verkehr.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Verbesserung der Bedingungen für Radfahrer sollten Tempo-30-Zonen in den Wohngebieten und in der Altstadt eingeführt werden. Auch für die Vorstadtstr. und die Fahrgasse ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von

30 km/h durch die dort vorhandenen Nutzungsansprüche, dem beengten Straßenraum und dem fehlenden Radweg geboten.

Sichere Wegeverbindungen für Fußgänger und Radfahrer zu den Schulen sollten in einem mit Vertretern der Schulen, der Polizei und den Eltern abgestimmten Schulwegplan festgehalten werden.

4. INTEGRIERTES INNENSTADTENTWICKLUNGSKONZEPT

4.1. ENTWICKLUNG RÄUMLICHER TEILBEREICHE MIT HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

4.1.1. Östliche Altstadt

Mit `Östliche Altstadt` wird eine räumliche Abgrenzung gegeben, innerhalb derer die integrierte Entwicklung der Freiflächen *Mainlande* und *Seewegparkplatz* sowie des Gebäudeensembles am *Kirchplatz* eine vielversprechende und zukunftssträchtig nachhaltige Perspektive erwarten lässt. Vornehmlich Maßnahmen zur Neuordnung und Aufwertung des öffentlichen Raums und die Neunutzung der städtischen Gebäude am Kirchplatz für den Bildungs- und Kulturbetrieb der Stadt Lohr stehen hier im Vordergrund. Das so genannte *Fischerviertel* muss zwar auch zur östlichen Altstadt gerechnet werden; die Handlungsempfehlungen zum *Fischerviertel* werden aufgrund der inhaltlichen Zusammenhänge dem *Kapitel 4.1.4 Entwicklung Innenstadt* zugeordnet.

4.1.2. Kulturachse

Mit `Kulturachse` wird eine räumliche Abgrenzung beschrieben jedoch nicht eindeutig definiert. Die `Kulturachse` erstreckt sich von Nord (Schloss) nach Süd (Georg-Ludwig-Rexroth-Realschule). Die gebaute Raumstruktur der Altstadt von Lohr wird als eine in Ost-West-Richtung ausgerichtete Struktur wahrgenommen. Die in Nord-Süd-Richtung ausgerichtete `Kulturachse` wendet sich gegen die vorhandene Raumstruktur und bricht diese. Mittels Kultur als Trägermedium und mittels kulturell ausgerichteter Interpretationen und Interventionen im öffentlichen Raum und im Gebäudebestand soll die Altstadt von Lohr am Main nicht mehr hauptsächlich entlang ihrer Magistrale *Hauptstraße* identifiziert werden, sondern in ihrer gesamten räumlichen Breite und Tiefe.

4.1.3. Westliche Altstadt

Mit `Westliche Altstadt` wird eine räumliche Abgrenzung gegeben, innerhalb derer die integrierte Entwicklung der Areale *Postgelände*, *Krankenhaus-Parkplatz*, *Brauereigelände*, *Bürgermeisterhaus* und *Parkdeck* eine vielversprechende und zukunftssträchtig nachhaltige Perspektive erwarten lässt. Vornehmlich Maßnahmen zur Neuordnung und Entwicklung wertvoller innen-

stadtnaher Grundstücke (Schaffung von Wohnungen, Schaffung von Dienstleistungs- und Handelsflächen, Schaffung von Flächen für die allgemeine Daseinsvorsorge, Schaffung von Parkierungsflächen) stehen hier im Vordergrund.

4.1.4. Entwicklung Innenstadt

Mit `Entwicklung Innenstadt` ist das zentrale Potential der Stadt Lohr am Main gemeint. Vieles ist bereits geschehen und geschieht, um die Vielfalt und die Vitalität der Innenstadt zu bewahren und zu stabilisieren. Weitere Anstrengungen sind notwendig. So muss innerhalb der engen Raumstruktur der Innenstadt die Attraktivität des Wohnumfelds und das wohnungsnahe Parkraumangebot gesteigert werden, es müssen die noch vorhandenen Sanierungsbedarfe abgearbeitet werden. Im Sinne der Fortschreibung der Sanierungsstrategie der vergangenen Jahre mit dem Ziel des Erhalts und der Vitalisierung des historisch wertvollen Gebäudebestands muss das Geschaffene weiter bewahrt, geschützt, gepflegt und unterhalten werden.

4.1.5. Parken in Lohr

Es ist das vitale Interesse sowohl der Stadt Lohr am Main wie des größten und wichtigsten Arbeitgebers vor Ort, dass unter Einbeziehung aller relevanten Behörden und unter Wahrung aller Vorschriften (z.B. Hochwasserschutz) die Parkraumversorgung für die ein- und auspendelnden Arbeitnehmer langfristig und nachhaltig auf ein für beide Seiten (Stadt Lohr am Main und Bosch-Rexroth) auskömmliches und tragfähiges Gesamtkonzept aufbauen können. Es sind die für eine solche Parkraumgesamtkonzeption notwendigen Schritte einzuleiten und voranzubringen.

Für den Bereich der Innenstadt ist ein integriertes anwohnerbezogenes Parkraumkonzept zu entwickeln, das alle geeigneten Potentialflächen betrachtet, untersucht und bewertet.

4.1.6. Bahnhof und Umfeld

Auch wenn der Bahnhof und das Bahnhofumfeld räumlich nicht zum Stadtzentrum von Lohr gerechnet werden kann, ist der Bahnhof doch eine der Visitenkarten der Stadt. Dieses Stadtentrée bedarf dringend der Aufwertung und Stabilisierung aller betroffenen Gebäude und Freiflächen. Und auch die Anbindung des Bahnhofs an die Innenstadt, die Wahrnehmbarkeit und Auffindbarkeit der Verbindung zur Innenstadt (sowohl für Fußgänger und Radfahrer wie auch für Kfz-Nutzer) bedarf der Aufwertung, der Verdeutlichung, der Sichtbarmachung.

4.1.7. Grünes Band

Die Stärkung und Neuinterpretation des natur- und grünräumlichen Knotens Lohrtal-Lohrmündung-Maintal steht als Zielstellung Pate für das `Grüne Band`. Entlang der Lohr sollen und können die noch vorhandenen Freiflächen genutzt werden, a) um innerstädtisch einen Bezug zum Element Wasser zu inszenieren, b) um einen zusätzlichen Zugang zum Naturraum (Flusstal der Lohr) zu schaffen und c) um eine Verknüpfung der Erschließungssysteme zu den Naherholungsgebieten für Fußgänger, Spaziergänger, Wanderer und Radfahrer zu erreichen und zu verbessern. Vorhandene Sport-, Freizeit-, Gastronomie- und Kulturangebote sollen in das Konzept des `Grünen Bands` eingebunden und um weitere Module ergänzt werden.

4.1.8. Erlebnis Wald

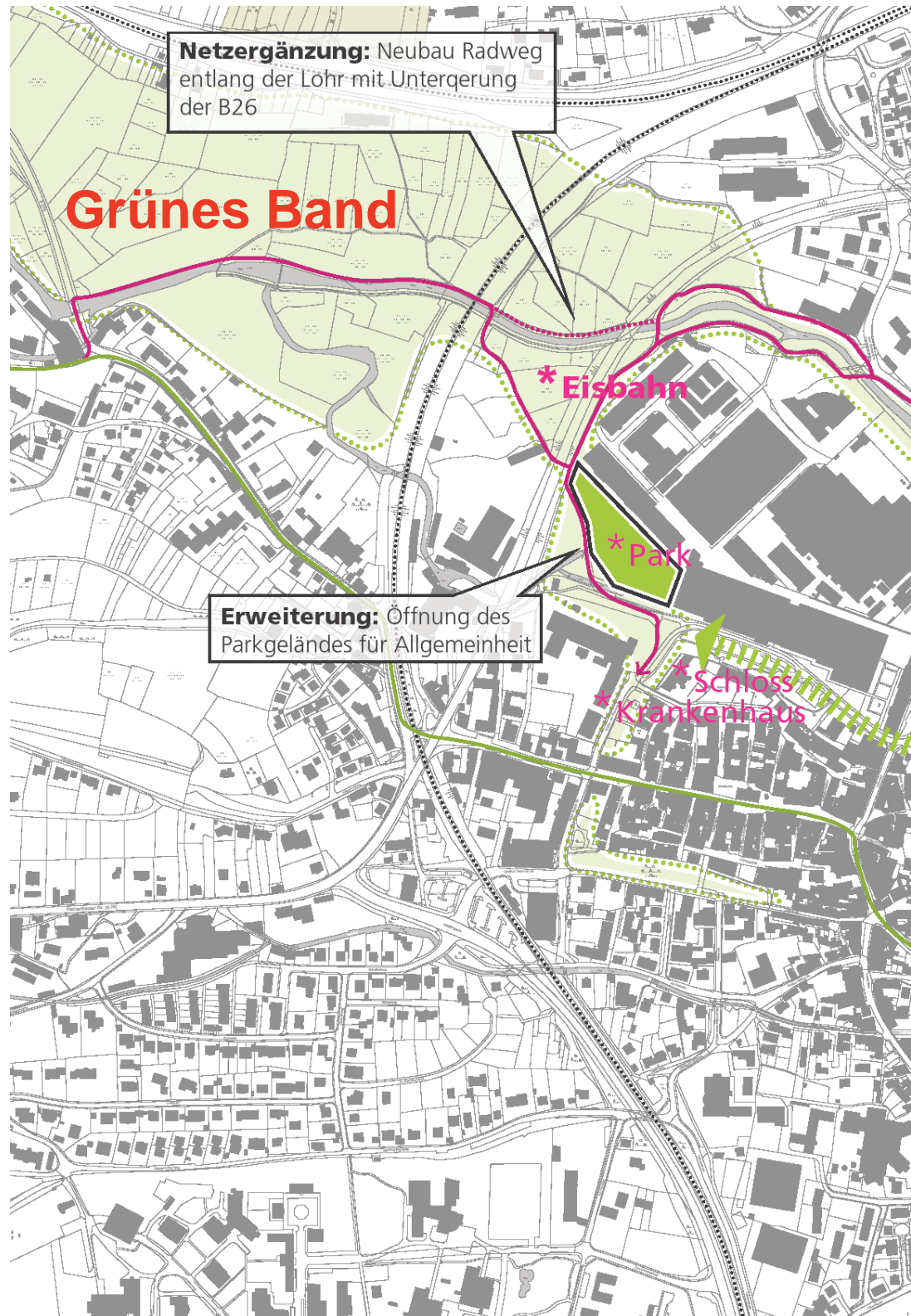
Ein Projekt, das auf den ersten Blick nicht unmittelbar mit dem Untersuchungsraum Innenstadt zu vereinen ist, jedoch aus der Bevölkerung im Rahmen der Bürgerbeteiligung immer wieder genannt wurde, ist „Erlebnis Wald“. Der Wald spielt für die Stadt eine zentrale Rolle, die auch in den Köpfen einiger Bürger angekommen zu sein scheint. Die Handlungsempfehlungen zu diesem Bereich beruhen auf drei verschiedenen räumlichen Teilbereichen: Ein stärkeres ‚Erlebbarmachen‘ des Naturraums Wald rund um die Stadt, eine attraktivere fußläufige Verbindung aus der Innenstadt in diesen

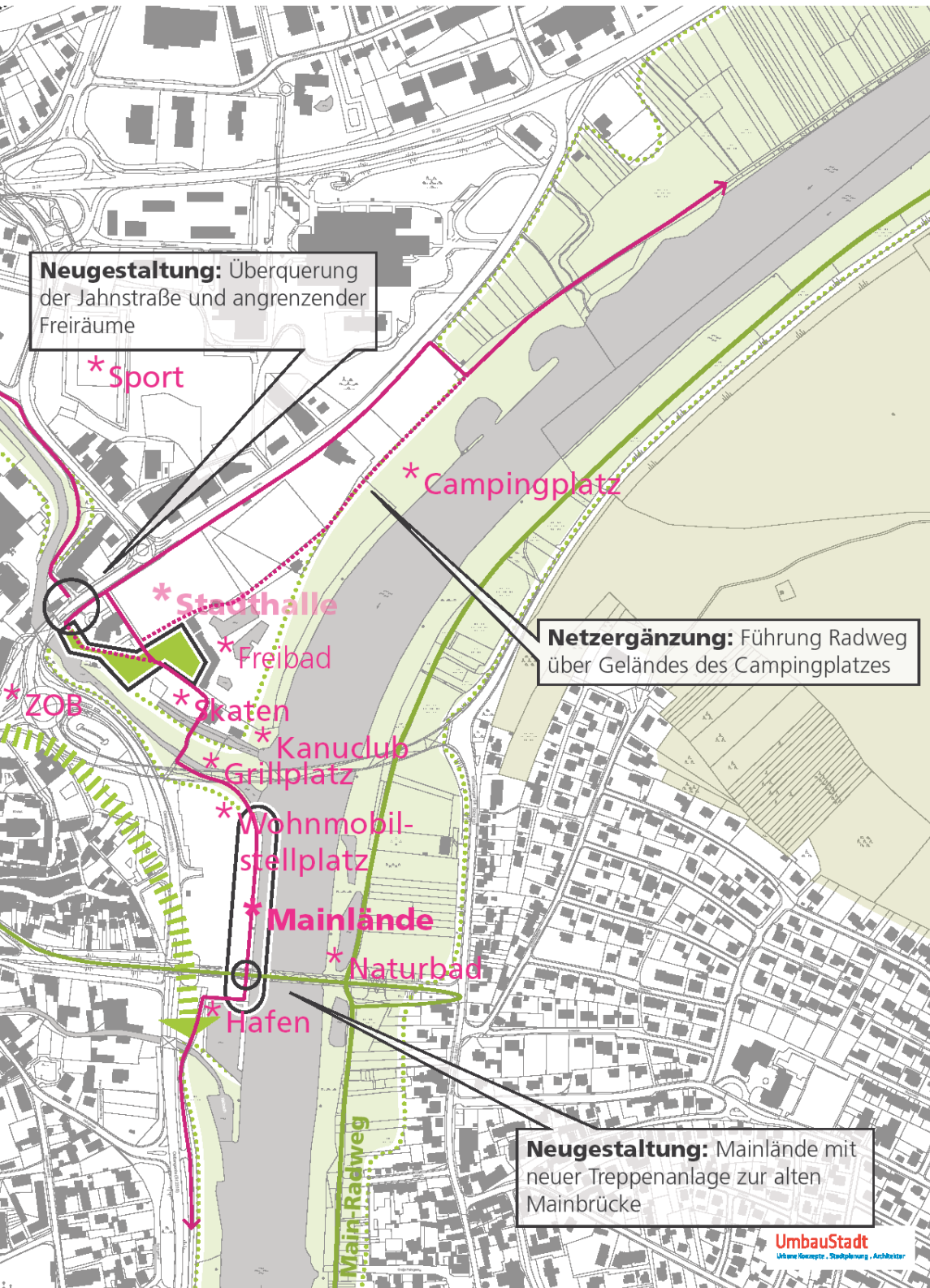
Naherholungsraum (s. auch Kapitel Verkehr) sowie ein Aufgreifen des Themas innerhalb der Innenstadt.

Eine nachhaltige und verträgliche Nutzung des Waldes für touristische Zwecke beinhaltet neben der Schaffung einer geeigneten Infrastruktur (Parkplätze, Wege, Müll-eimer etc.), ggf. der Einrichtung einer Einkehrmöglichkeit (Waldwirtschaft) auch einen pädagogischen Auftrag zur Bewusstseinsbildung über den Lebensraum Wald. Dies kann auf spielerisch-informative Weise geschehen (z.B. Naturlehrpfad, Aussichtsturm, Baumwipfelpfad). Ähnliche Elemente können auch bereits an den Zugängen und Wegen vom innerstädtischen Siedlungsgebiet in die Landschaft zum Einsatz kommen. Insbesondere für die Zielgruppe der Kinder finden sich hier vielfältige und attraktive Ansätze. Ziel ist es dabei, das Kulturgut Wald stärker im Bewusstsein der Bewohner zu verankern und es auf der anderen Seite auch als Marketinginstrument und Alleinstellungsmerkmal mit Blick auf Besucher zu verwenden.



Abbildung 61: Foto, Baumwipfelpfad im Nationalpark Bayerischer Wald





Name:

GRÜNES BAND

**Träger der Maßnahme:
Stadt Lohr**

Maßnahmenbeschreibung / Zielsetzung:

Verbesserte Anbindung der Stadt Lohr a. Main an die umgebenden Landschaftsräume (Lohrtal und Maintal) und

Aufwertung von innerstädtischen Grünräumen zu Fußgänger- und Radfahrerfreundlichen Verbindungs- und Aufenthaltsräumen.

Projektschritte/ Einzelprojekte:

- Aufwertung der Unterführung unter B26 zur Wöhrde
- Kleine Gartenschau Lohr a. Main „Natur in der Stadt“
- Aufwertung Grünraum Flutgraben Lohr, parallel zur Bahnhofstraße, östlich Rexroth-Gelände
- Aufwertung / Umgestaltung des Grünbereichs, östlich der Lohr, zwischen Jahnstraße und Lohr-Mündung
- Radweg vom Zentrum nach Osten, Main-aufwärts
- Aufwertung / Umgestaltung des Hafens und des Hafenumfelds, südlich Alte Mainbrücke
- Aufwertung / Umgestaltung Westliches Mainufer zwischen Alter Mainbrücke und Aloysianum

Name:

ERLEBNIS WALD

**Träger der Maßnahme:
Stadt Lohr und Vereine**

Maßnahmenbeschreibung / Zielsetzung:

Erlebbarmachen des naturräumlichen Potenzials durch den nahegelegenen Spessart im Stadtraum (Lohr – Tor zum Spessart)

Projektschritte/ Einzelprojekte:

- Erlebniszonen im Wald: Prüfung der Einrichtung eines Baumwipfelpfads (ggf. gekoppelt mit Gastronomie)
- Fußverbindungen zur Innenstadt (Ausbau und bessere Beschilderung des Fußwegenetzes)
- Waldinformation in der Innenstadt: Informationen über den Naturraum Spessart in der Innenstadt (z.B. Touristbüro); Verwenden des Themas „Wald“ bei der Einrichtung von Spielgeräten

Name:
BAHNHOF UND UMFELD

Maßnahmenbeschreibung / Zielsetzung:

Aufwertung des Bahnhofs und des Bahnhofumfelds als Visitenkarte der Stadt Lohr am Main

Träger der Maßnahme:
DB Service & Station,
Stadt Lohr

Projektschritte/ Einzelprojekte:

- Aufwertung der äußeren Erscheinung des Bahnhofs, Leerstandsmanagement für ungenutzte Gebäudeteile
- Aufwertung des Umfelds, funktional und gestalterisch: Oberflächen, Begrünung, Beleuchtung, Fahrradstellplätze, Unterführung, P+R
- Leerstandsmanagement für ungenutzte Gebäude (-teile): Güterhalle westlich vom Bahnhof, Lagergebäude südöstlich vom Bahnhof, ehemaliges Postgebäude südlich vom Bahnhof

Name:
ANBINDUNG BAHNHOF-
STADT

Maßnahmenbeschreibung / Zielsetzung:

Konzeption und Realisierung eines künstlerischen `Leit´-Projektes zur verbesserten Wahrnehmung der Fußwegeverbindung(-en) zwischen Bahnhof und Stadt.

Träger der Maßnahme:
Stadt Lohr

Projektschritte/ Einzelprojekte:

- Ausschreibung einer künstlerischen Gesamt-Konzeption
- Konkretisierungsplanung unter Beteiligung von Künstlern und Bürgerschaft
- Realisierung unter Beteiligung von Künstlern, Handwerksbetrieben, ansässigen Institutionen entlang der Wegeverbindungen und Bürgerschaft

Östliche Altstadt

Mainländer
Stadt u. Fluss
Kirchplatz





Name:

**Östliche Altstadt
MAINLÄNDE**

Maßnahmenbeschreibung / Zielsetzung:

Funktionale und gestalterische Attraktivierung der Wasserseite von Lohr

Träger der Maßnahme:

**Stadt Lohr,
Staatsbauamt,
Wasser- und Schifffahrtsdi-
rektion**

Projektschritte/ Einzelprojekte:

- Umgestaltung der Mainuferpromenade und Ergänzung um sinnvolle und notwendige Funktionseinheiten (z.B. öffentliches WC, Fahrrad-Station, Tourist-Information, Gepäck-Station)
- Funktionale (und gestalterische) Aufwertung als Parkierungsfläche und als Festplatzfläche (z.B. Einbau von bodengleichen Elektro- und Wasseranschlüssen, Optimierung der Stellplatzanordnung)
- Neuordnung der Wohnmobil-Stellplätze, evtl. an anderer Stelle (am Bootshafen?)
- Begrünung der St 2135 (Osttangente), neue straßenbegleitende Baumstellungen zur Aufwertung und Gliederung des öffentlichen Raums zwischen Fluss und Altstadt

Name:

**Östliche Altstadt
SEEWEG-PARKPLATZ**

Maßnahmenbeschreibung / Zielsetzung:

Funktionale und gestalterische Aufwertung des Raums zwischen Osttangente und östlicher Altstadt.

Träger der Maßnahme:

**Stadt Lohr,
Anlieger**

Projektschritte/ Einzelprojekte:

- Neuordnung und Optimierung des vorhandenen Stellplatzangebots
- Einfügung von eigenständigen Fußgängerwegen zwischen Altstadt und Fluss
- Lineare Begrünungen zur Trennung von privaten und öffentlichen Räumen
- Neugestaltung der Wegeführung vom Seeweg-Parkplatz zum Kirchplatz
- Neugestaltung der Wegeführung vom Seeweg-Parkplatz, auf der Nordseite der westl. Brückenrampe der Alten Mainbrücke, zur Oberen Brückenstraße, inkl. Verbreiterung (Grundstückserwerb)

Name:**Östliche Altstadt
KIRCHPLATZ****Träger der Maßnahme:
Stadt Lohr***Maßnahmenbeschreibung / Zielsetzung:*

Funktionale Neuordnung des Gebäudebestands am Kirchplatz für die kommunalen Nutzungen Volkshochschule, Sing- und Musikschule, Schul-Museum, Stadt-Museum, Mehrgenerationentreff und -Café und Wohnen.

Projektschritte/ Einzelprojekte:

- Gebäudeerwerb
- Fertigstellung und weitere Anpassung der Nutzungskonzeption
- Gebäudeuntersuchungen und Ermittlung von Sanierungs-, Modernisierungs- und Umbaukosten
- Erstellung von Konkretisierungsplanungen
- Realisierung

Kulturachse

Schloss und
Schlossplatz

Altes
Rathaus

Grünanlage

Gärtnerhalle

Grundschule

Realschule





Name:

Kulturachse
SCHLOSSPLATZ

Maßnahmenbeschreibung / Zielsetzung:

Funktionale und gestalterische Aufwertung des Schlossgrabens und des Schlossplatzes.

Träger der Maßnahme:
Stadt Lohr

Projektschritte/ Einzelprojekte:

- Konzeption und Realisierung eines Open-Air-Veranstaltungsortes (Bühne und Auditorium) im nördlichen Schlossgraben (im Herzen der Altstadt)
- Aufwertung des Schlossplatz durch eine (lineare) Abfolge von bodengleichen Wasserspeichern, parallel am Fahrspur-Rand, zur räumlichen Trennung zwischen Fahrspur und Platzfläche
- Neuordnung des KFZ-Stellplatzangebots auf dem Schlossplatz
- Neugestaltung der Biergarteneinfassung am Ostrand des Schlossplatzes zur Belebung des Platzes

Name:

Kulturachse
STADTBÜCHEREI IM ALTEN
RATHAUS

Maßnahmenbeschreibung / Zielsetzung:

Verbesserte Zugänglichkeit der Stadtbücherei im Alten Rathaus durch Ergänzung eines barrierefreien Erdgeschoss-Zugangs.

Träger der Maßnahme:
Stadt Lohr

Projektschritte/ Einzelprojekte:

- Konzeption, Planung und Realisierung eines barrierefreien EG-Zugangs zur Stadtbücherei, abgestimmt auf die Gesamtkonzeption

Name:**Kulturachse
ANLAGE***Maßnahmenbeschreibung / Zielsetzung:*

Funktionale Aufwertung der Grün-Anlage für Open-Air-Veranstaltungen

**Träger der Maßnahme:
Stadt Lohr***Projektschritte/ Einzelprojekte:*

- Konzeption der notwendigen technischen Infrastruktur
- Integration der vorhandenen Infrastruktur
- Integration des Kulturstandorts Gärtnerhalle in die Konzeptarbeit
- Konzeption und Planung von Open-Air-Kultur-Veranstaltungen, eventuell in Kooperation mit der zukünftigen Gärtnerhalle
- Konzeption und Planung von Open-Air-Kunst-Ausstellungen (Plastik), eventuell in Kooperation mit der zukünftigen Gärtnerhalle
- Realisierung

Name:**Kulturachse
GÄRTNERHALLE***Maßnahmenbeschreibung / Zielsetzung:*

Wiederbelebung der sanierungsbedürftigen, denkmalgeschützten, leer stehenden, ehemaligen Sporthalle für künstlerisch-kulturelle Zwecke als zukünftige Kleinkunst-Bühne.

**Träger der Maßnahme:
Stadt Lohr***Projektschritte/ Einzelprojekte:*

- Fertigstellung der zukünftigen Nutzungskonzeption (Integration der Kultur-Anlage)
- Erarbeitung eines Sanierungskonzepts
- Ermittlung von Teilabriss-, Sanierungs- und Erstellungskosten.
- Realisierung

Name:

Kulturachse

**GRUNDSCHULE / REAL-
SCHULE**

Träger der Maßnahme:

Grundschule,

Realschule,

Stadt Lohr

Maßnahmenbeschreibung / Zielsetzung:

Etablierung und Stabilisierung von Kunst, Kultur und Pädagogik im öffentlichen Leben und im öffentlichen Raum.

Projektschritte/ Einzelprojekte:

- Konzeption von Beteiligungsformen für Grundschul Kinder / Realschüler im Sinne der Vermittlung von Kunst und Kultur in Lohr
- Ausarbeitung und Definition einer Reihe von kulturell ausgerichteten Veranstaltungen, verteilt auf das (Schul-) Jahr, die maßgeblich von den Grundschulern/Realschülern erarbeitet und nach außen getragen werden.
- Integration der übrigen Kulturstandorte der Kulturachse (Schloss, Schlossplatz, Stadtbücherei, Grün-Anlage, Gärtnerhalle) in die Konzeptarbeit.

Westliche Altstadt

Krankenhausbereich

Post-Areal

Brauerei-Areal

Bürgermeisterhaus

Parkdeck





Name:
Westliche Altstadt
PARKPLATZ KREISKRAN-
KENHAUS

Träger der Maßnahme:
Kreiskrankenhaus

Maßnahmenbeschreibung / Zielsetzung:

Untersuchung möglicher Erweiterungsoptionen des Kreiskrankenhauses am gegebenen Standort mit dem Ziel des Standortserhalts.

Projektschritte/ Einzelprojekte:

- Untersuchung der Potentialfläche Parkplatz im Sinne einer möglichen Erweiterungsoption für das Kreiskrankenhaus
- Optional: Erarbeitung einer Grobkonzeption für eine mögl. Erweiterung des Krankenhauses: Ermittlung von Nutzungsvarianten, Flächen, Baukosten als Grundlage für die weitergehende Standortentwicklung

Name:
Westliche Altstadt
POST-AREAL

Träger der Maßnahme:
Stadt Lohr

Maßnahmenbeschreibung / Zielsetzung:

Machbarkeitsstudie für die zukünftige Nutzung des Post-Areals mit Ausrichtung auf Mischnutzung für a) Einzelhandel und Dienstleistung entlang der Ludwigstraße sowie b) rückwärtiges Parkhaus.

Projektschritte/ Einzelprojekte:

- Erarbeitung einer Grobkonzeption für die Nutzung des Areals als mischgenutztes Gebäude für Einzelhandel, Dienstleistung und Parken, mit Ermittlung von Stellplatzanzahl, Flächen, Baukosten

Name:
Westliche Altstadt
BRAUEREI-AREAL

Träger der Maßnahme:
Eigentümer,
Stadt Lohr

Maßnahmenbeschreibung / Zielsetzung:

Projektentwicklung für hochwertige Liegenschaft mit direktem Innenstadt-Bezug für zukünftige Nutzungen (Einzelhandel, Dienstleistung, Wohnen), abgestimmt mit den baurechtlich relevanten Behörden, integriert in die Stadtentwicklung der westlichen Altstadt.

Projektschritte/ Einzelprojekte:

- Nachhaltige und standortverträgliche Projektentwicklung der hochwertigen innerstädtischen Liegenschaft, in Abstimmung mit der kommunalen und der regionalen Verwaltung.
- Integrierte Anpassungsplanung des B-Plan der Stadt Lohr an die zuvor abgestimmte nachhaltige Projektentwicklung.

Name:
Westliche Altstadt
BÜRGERMEISTER-HAUS

Träger der Maßnahme:
Stadt Lohr

Maßnahmenbeschreibung / Zielsetzung:

Projektentwicklung für hochwertige Liegenschaft mit direktem Innenstadt-Bezug für zukünftige Nutzungen, integriert in die Stadtentwicklung der westlichen Altstadt.

Projektschritte/ Einzelprojekte:

- Nachhaltige und standortverträgliche Projektentwicklung der hochwertigen innerstädtischen Liegenschaft

Name:
Westliche Altstadt
PARKDECK

Träger der Maßnahme:
Stadt Lohr

Maßnahmenbeschreibung / Zielsetzung:

Machbarkeitsstudie für die zukünftige Nutzung der Liegenschaft und des Bestandsgebäudes, integriert und abgestimmt. Integrierte Projektentwicklung für den Standort in der Westlichen Altstadt.

Projektschritte/ Einzelprojekte:

- Zusammenstellung des aktuellen Nutzungsprofils: baulicher Zustand, zu erwartende Instandhaltungsmaßnahmen und -kosten, Auslastungsgrad, Erträge aus Dauer-Vermietungen und Erträge aus Kurzzeit-Parken, Darstellung der laufenden Unterhaltungskosten, etc.
- Ausarbeitung von Zukunftsszenarien, Ermittlung von Bau- und Unterhaltungskosten, in Varianten: A) Erhaltung des Status-Quo, B) Aufstockung, C) Abriss und Neubau
- Nachhaltige und standortverträgliche Projektentwicklung der hochwertigen innerstädtischen Liegenschaft

Name:
Entwicklung Innenstadt
SANIERUNGSBEDARF

Träger der Maßnahme:
Stadt Lohr

Maßnahmenbeschreibung / Zielsetzung:

Fortführung und Intensivierung innerstädtischen Sanierungstätigkeit und der kommunalen Beratungstätigkeit,

Projektschritte/ Einzelprojekte:

- Durchführung von Informationsabenden für sanierungsinteressierte Eigentümer.
- Fortführung des kommunalen Förderprogramms zur schrittweisen Reduzierung verbliebener Sanierungsbedarfe.
- Aufsuchende Eigentümerberatung im Falle von offensichtlich vorhandenem Sanierungsbedarf (Verkehrssicherungspflicht): Fischergasse 28, 36, 38, 52 / Muschelgasse 4, 6, 8 / Eckhaus Kleine Kirchgasse-Lohrstorstraße / Brunnergasse 2 / Baltershof 4 / Gerbergasse 8 / etc.
- Aufsuchende Eigentümerberatung im Falle von offensichtlich vorhandenem Sanierungsbedarf (Verkehrssicherungspflicht): Altstadt-Quartier Uhrmachergasse / Altstadt-Block mit Hotel Krone / Altstadt-Quartier Ottenhofstr. 16-18

<p>Name: Entwicklung Innenstadt TEIL-LEERSTÄNDE</p>	<p><i>Maßnahmenbeschreibung / Zielsetzung:</i> Leerstandsmanagement zur Reduzierung und Beseitigung von innerstädtischen Leerständen / Teilleerständen</p>
<p>Träger der Maßnahme: Stadt Lohr</p>	<p><i>Projektschritte/ Einzelprojekte:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Aufsuchende Eigentümerberatung (z.B. durch das Projektmanagement) zur Neuvermietung, erforderlichen Modernisierungen etc. • Einführung eines Flächenmanagements: Zusammenführung der immobilienrelevanten Daten; Gegenüberstellung von Angebot und Nachfrage; Strategieentwicklung zur Neuvermietung und Branchenmixergänzung

<p>Name: Entwicklung Innenstadt LEITUNG / LENKUNG</p>	<p><i>Maßnahmenbeschreibung / Zielsetzung:</i> Aufwertung der benachteiligten B-Lagen</p>
<p>Träger der Maßnahme: Stadt Lohr</p>	<p><i>Projektschritte/ Einzelprojekte:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Konzeption, Ausarbeitung und Realisierung eines Integrierten Beschilderungskonzepts für die Altstadt Lohr mit Schwerpunkt: Einzelhandel, Tourismus, Gastronomie • Konzeption, Ausarbeitung und Realisierung eines Beleuchtungskonzepts für die Altstadt Lohr mit Schwerpunkt Haupt- und Nebenstraßen

Name:
Parken in Lohr
BOSCH REXROTH AG

Maßnahmenbeschreibung / Zielsetzung:
Ermittlung von Bedarf- und Bedarfsdeckung

Träger der Maßnahme:
Bosch Rexroth AG,
Stadt Lohr

Projektschritte/ Einzelprojekte:

- Ermittlung des Rexroth-Stellplatzbedarf, differenziert nach Tageszeit (Schichtarbeit in Produktion, Gleitzeit in Verwaltung /Entwicklung), gesamt.
- Ermittlung der von Rexroth auf eigenem Grund geschaffenen und geplanten Stellplätze .
- Ableitung des (zusätzlichen?) Stellplatz-bedarf auf öffentlichem Grund.
- Erarbeitung einer integrierten Konzeption zur stadtverträglichen Stellplatzversorgung für und mit Rexroth.

- optional:
 - Ausarbeitung von Planung und Feinplanung sowie Ermittlung von Erstellungskosten
 - integrierte Suche und Entwicklung geeigneter Grundstücke
 - Grunderwerb und Grundstücksvorbereitung
 - Realisierung (Rexroth und Stadt Lohr)

Name:
Parken in Lohr
ANWOHNER-PARKEN

Maßnahmenbeschreibung / Zielsetzung:
Verbesserung des Stellplatzangebots für die Anlieger der Altstadt zur Aufwertung des Standort Altstadt.

Träger der Maßnahme:
Stadt Lohr

Projektschritte/ Einzelprojekte:

- Untersuchung der Innenstadt auf Potentialflächen,
- Definition / Entwicklung von Potentialflächen zur Steigerung der Standortwertigkeit der Innenstadt von Lohr
- Konzeption, Planung, Realisierung von zusätzlichen Stellplatz-Flächen
- Konzeption, Planung, Realisierung von zusätzlichen Park-Regalen

Name:
VERKEHRSFÜHRUNG
ALTSTADT

Maßnahmenbeschreibung/ Zielsetzung:

Reduzierung des Durchgangsverkehrs in der Altstadt durch verkehrslenkende Maßnahmen, Aufwertung Tangentensystem

Träger der Maßnahme:
Stadt Lohr

Projektschritte/ Einzelprojekte:

- Festlegung der Vorzugsvariante
- Anordnung eines Verkehrsversuchs durch Verkehrsbehörde
- Bekanntmachung/Öffentlichkeitsarbeit
- Installation der neuen Beschilderung
- Begleitende Verkehrszählungen vor und während der Maßnahme zur Wirkungsermittlung

- Option: Entwicklung eines gesamtstädtischen Verkehrsentwicklungsplans

Name:
RADWEGE

Maßnahmenbeschreibung/ Zielsetzung:

Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs

Träger der Maßnahme:
Stadt Lohr

Projektschritte/ Einzelprojekte:

- Radverkehrskonzept Überprüfung der Öffnung einzelner Einbahnstraßen in Gegenrichtung für Radfahrer, Radwegverbindungen zu den Schulen, Attraktive Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an zentralen Punkten, Radwegenetz zwischen den Stadtteilen
- Umsetzung von Maßnahmenempfehlungen des Radverkehrskonzeptes
- Main-Radweg durch die Altstadt führen

Name:

VERKEHRSSICHERHEIT

Maßnahmenbeschreibung/ Zielsetzung:

Verbesserung der Verkehrssicherheit insbesondere für den Schülerverkehr

Träger der Maßnahme:

Stadt Lohr

Projektschritte/ Einzelprojekte:

- Verbesserung der Verkehrssituation in der in der Kaplan-Höfling-Str. durch Zufahrtbeschränkung bzw. Einbahnstraßenregelung
- Tempo-30 Zone für die Altstadt
- Schulwegkonzept (Sichere Wegeverbindungen für Fußgänger und Radfahrer zu den Schulen)

Name:

FUSSGÄNGERVERKEHR

Maßnahmenbeschreibung/ Zielsetzung:

Verbesserung der Fußwegeverbindungen in die Altstadt

Träger der Maßnahme:

Stadt Lohr

Projektschritte/ Einzelprojekte:

- Überprüfung und ggf. Verbesserung der Fußwegverbindung (z. B. von den Wohngebieten) in die Altstadt (Konzepterstellung)
- Bahnhof <-> Altstadt: Wegweisung für Fußgänger mit Angabe der Gehzeit
- Anordnung von Fußgängerüberwegen oder Querungshilfen an Stellen mit hohem Fußgängerquerungsbedarfs (z. B. Alfred-Stumpf-Str in Höhe Ludwigstr.)

Name:	<i>Maßnahmenbeschreibung/ Zielsetzung:</i>
Beteiligung privater Akteure PROJEKTFONDS	Umsetzung von kleineren Projekten zur Aufwertung der Innenstadt in privatöffentlicher Kooperation und Finanzierung
Träger der Maßnahme: Stadt Lohr/ private Wirtschaft/ StBauF	<i>Projektschritte/ Einzelprojekte:</i> <ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung eines Projektfonds (Information der Akteure über die Möglichkeiten und Chancen dieses Projekts) • Einrichtung einer Organisationsstruktur zur Arbeit in privat-öffentlicher Kooperation (Vergabegremium) • Formulierung einer Lohrer Projektfondsrichtlinie zur Einzahlung, Verwendung und Ausgabe der Mittel aus dem Fonds • Ideenwerkstatt zur Generierung von geeigneten Projektideen gemeinsam mit den privaten Akteuren

Projektfonds

Jeder private Euro wird durch die Förderung verdoppelt

50% öffentlich	60% Städtebau- förderung	2.400 €
	40% Stadt	1.600 €
50% privat	50% privat	4.000 €

MÖGLICHES AUFGABENBILD EINES PROJEKTMANAGEMENTS



Projektinitiierung & -begleitung

Projektebene

- Entwicklung , Entwurf und Konzeption von Projekten
- Moderation und Dokumentation von Arbeitsgruppensitzungen
- Fachliche Begleitung und Unterstützung der Umsetzungsteams
- Vermittlung zwischen Projektinitiatoren und Verwaltung

Übergreifend

- Entwicklung und Fortschreibung eines Citykonzeptes

Evaluation & Berichterstattung

Erfolgskontrolle

- Evaluation abgeschlossener Maßnahmen und Projekte
- Wirkungskontrolle
- „AK Manöverkritik“
- Dokumentation

Berichterstattung

- Schriftlicher Abschlussbericht nach Ende des Gesamtprozesses

Name:

**Beteiligung privater Akteure
PROJEKTMANAGEMENT**

Maßnahmenbeschreibung/ Zielsetzung:

Zentraler „Kümmerer“ für die Belange der Innenstadt; Ansprechpartner für Werbegemeinschaft und Einzelhandel; Initiator, Moderator und Ratgeber für Projekte zur Innenstadtaufwertung (Betreuung Projektfonds)

Träger der Maßnahme:

Stadt Lohr/ ggf. private Wirtschaft/ StBauF

Projektschritte/ Einzelprojekte:

- Definition einer Stellenbeschreibung; Festlegung von Zeit- und Arbeitseinsatz
- Einrichtung einer Stelle innerhalb der Verwaltung oder Beauftragung eines externen Dienstleisters

Name:

**Beteiligung privater Akteure
BÜRGER- UND BETROFFENBETEILIGUNG**

Maßnahmenbeschreibung/ Zielsetzung:

Fortlaufende Information und Einbindung der privaten Akteure bei der Umsetzung von Maßnahmen

Träger der Maßnahme:

Stadt Lohr

Projektschritte/ Einzelprojekte:

- Stadtentwicklungsbeirat: Fortführung der Einbindung des Stadtentwicklungsbeirat in Entscheidungen zur Innenstadtgestaltung
- Bürgerinformation: Kontinuierliche Information der Bürger über den Prozess und die Umsetzung der Maßnahmen und Projekte
- Betroffenenbeteiligung: frühzeitige Einbeziehung der betroffenen Akteure im Vorfeld zur Umsetzung von Maßnahmen und Projekten

4.2 MASSNAHMENÜBERSICHT

Nr.	Maßnahme	Beschreibung	Flächen- umfang	Umsetzung	Ziel/ Leitlinie	Träger der Maßnahme
1	GRÜNES BAND					
1	Unterführung unter B26 zur Whörde	Aufwertung der vorh. Unterführung; freundlichere Farb-Gestaltung, (langfristig eventuell Verbreiterung)			3+5+6	Stadt Lohr
2	Kleine Gartenschau Lohr am Main	Bewerbung um die Durchführung einer kleinen Gartenschau; Anschub zur weiteren Aufwertung des urbanen Grüns sowie des "Grünen Halbkreises" um die Innenstadt; Feinuntersuchung (Definition von Projekten, Kosten- und Finanzierungsplan)			3+5+6	Stadt Lohr
3	Grünraum Flutgraben Lohr, parallel zur Bahnhofstraße, östlich Rexroth-Gelände	Steigerung der Zugänglichkeit zur Lohr, akustische und visuelle Separierung von Flussumfang und Straßenraum	ca. 5.000 m ²		3+6	Stadt Lohr
4	Grünraum, zwischen Jahnstraße und Lohr-Mündung, östlich der Lohr	Ausgestaltung eines bürgernahen öffentlichen Grünraums, mit Wasserbezug und mit Fuß- und Radwegeverbindungen	ca. 11.100 m ²		3+6	Stadt Lohr
5	Radweg vom Zentrum nach Osten, Main-aufwärts	Radwegenetzoptimierung, -ergänzung vom Zentrum Lohrs nach Osten			3+4+6	Stadt Lohr
6	Hafen und Hafenumfeld, südlich Alte Mainbrücke	Attraktivierung des öffentl. Freibereichs in Gestalt und Funktion für Freizeit und Erholung	ca. 12.500 m ²		3+6	Stadt Lohr
7	Westliches Mainufer zwischen Alter Mainbrücke und Aloysianum	Ausgestaltung eines bürgernahen öffentlichen Grünraums, mit Wasserbezug und mit Fuß- und Radwegeverbindungen	ca. 20.000 m ²		3+6	Stadt Lohr
2	ERLEBNIS WALD					
1	Erlebniszonen im Wald	Prüfung der Einrichtung eines Baumwipfelpfads (ggf. gekoppelt mit Gastronomie)			3+6	Stadt Lohr und Vereine
2	Fußverbindungen zur Innenstadt	Ausbau und bessere Beschilderung des Fußwegenetzes			3+4+6	Stadt Lohr und Vereine
3	Waldinformation in der Innenstadt	Informationen über den Naturraum Spessart in der Innenstadt (z.B. Touristbüro) Verwenden des Themas "Wald" bei der Einrichtung von Spielgeräten			3+5+6	Stadt Lohr und Vereine
3 1	BAHNHOF UND UMFELD					
1	Gebäudesanierung / Leerstands-beseitigung	Aufwertung der äußeren Erscheinung des Bahnhof, Leerstandsmanagement für ungenutzte Gebäudeteile			4+5	DB Station & Service WÜ, Stadt Lohr
2	Umfeld	Aufwertung des Umfelds, funktional und gestalterisch: Oberflächen, Begrünung, Beleuchtung, Fahrradstellplätze, Unterführung, P+R	ca. 3.800 m ²		5	DB Station & Service, DB Netz, Stadt Lohr
3	Güterhalle, Post, Lager	Leerstandsmanagement für ungenutzte Gebäude (-teile)			1+5	Eigentümer, Stadt Lohr
3 2	ANBINDUNG BAHNHOF-STADT					
1	Leit-Linie(-n)	Konzeption zur Realisierung eines künstlerischen "Leit"-Projektes zur verbesserten Wahrnehmung der Fußwegeverbindung(-en) zwischen Bahnhof und Stadt			4+5	Stadt Lohr
4	OSTLICHE ALTSTADT					
1	Mainlände, zwischen Mainufer und Osttangente					
1	Uferlinie Mainlände	Attraktivierung, funktional und gestalterisch, Aufwertung der Wasserseite von Lohr	ca. 2.600 m ²		5	Stadt Lohr, Wasser- und Schiffsamt
2	Parkierungsflächen Mainlände	Aufwertung, funktional (und gestalterisch) als Parkierungsfläche und als Festplatz	ca. 11.700 m ²		4+5	Stadt Lohr
3	Wohnmobil-Stellplätze Mainlände	Neuordnung der Wohnmobil-Stellplätze, evt. an anderer Stelle (am Bootshafen?)	ca. 230 m ²		3+4	Stadt Lohr
4	Begrünung Osttangente	Aufwertung und Gliederung des öffentlichen Raums zwischen Fluss und Altstadt durch Bepflanzung der Seitenbereiche der Osttangente	ca. 4.500 m ²		5+6	Stadt Lohr, Staatsbauamt als Träger der St 2315

Nr.	Maßnahme	Beschreibung	Flächen- umfang	Umsetzung	Ziel/ Leitlinie	Träger der Maßnahme
2	Seeweg-Parkplatz, zwischen Osttangente und Altstadt					
1	Parkierungsflächen Seeweg	Neuordnung und Optimierung des Stellplatzangebots	ca. 6.700 m ²			4 Stadt Lohr
2	Fußgängerwege	Einfügung von Fußgängerwegen zwischen Altstadt und Fluss	siehe 4.2.1			3+4 Stadt Lohr
3	Begrünungsarrondierung privat/öffentlich	Lineare Begrünungen zur Trennung von privaten und öffentlichen Räumen	siehe 4.2.1			5+6 Stadt Lohr, private Anlieger
4	Zugang Altstadt (fußläufig zum Kirchplatz)	Neugestaltung der Wegeführung vom Parkplatz Seeweg zum Kirchplatz	siehe 4.2.1			1+4+5 Stadt Lohr
5	Zugang Altstadt (fußläufig zur Oberen Brückenstraße)	Neugestaltung der Wegeführung vom Parkplatz Seeweg, auf der Nordseite der westl. Brückenrampe der Alten Mainbrücke, zur Oberen Brückenstraße, inkl. Verbreiterung (Grundstückserwerb)	ca. 1.400 m ²			1+4+5 Stadt Lohr, private Anlieger
3	Kirchplatz					
1	Grund- und Gebäudeerwerb	Gebäudeankauf zur Unterbringung städtischer Einrichtungen: Volkshochschule, Sing- und Musikschule, Schulmuseum, Seniorentreff mit Café				2+3 Stadt Lohr
2	Sanierungs- und Modernisierungskosten, eventuell Neubaukosten	Konzeption, Planung, Baukostenermittlung für neue Nutzungen am Kirchplatz, Realisierung von Einzelmaßnahmen				2+3+5 Stadt Lohr
5	KULTURACHSE					
1	Schlossplatz					
1	Bühne und Auditorium im Schlossgraben	Schaffung eines Open-Air-Veranstaltungs-Orts im Herzen der Altstadt, zwischen Schloss und Neuem Rathaus	ca. 350 m ²			3 Stadt Lohr
2	Wasserspiel auf Schlossplatz	Aufwertung des Schlossplatz durch eine Abfolge von bodengleichen Wasserspielen, parallel am Fahrspur-Rand, zur räumlichen Trennung zwischen Fahrspur und Platzfläche	siehe 5.1.3			3+5 Stadt Lohr
3	Parkierungsflächen auf Schlossplatz	Neuordnung des KFZ-Stellplatzangebots auf dem Schlossplatz	ca. 800 m ²			4 Stadt Lohr
4	Abgrenzung Biergarten / Schlossplatz	Neugestaltung der Biergarteneinfassung am Ostrand des Schlossplatzes				5 Stadt Lohr, Pächter
2	Stadtbücherei (Altes Rathaus)					
1	Konzeption, Planung, Feinplanung	Ausarbeitung des zukünftigen Raum- und Nutzungskonzepts, der Planung und der Feinplanung				Stadt Lohr
2	Umgestaltung der Stadtbücherei, Ergänzung eines barrierefreien Zugangs	Umgestaltung / Ergänzung des Bestandsgebäudes um einen barrierefreien Zugang, Erneuerung Toilettenanlage				Stadt Lohr
3	Anlage					
1	Open-Air in Anlage	Konzeption und Planung von Open-Air-Kultur-Veranstaltungen, eventuell in Kooperation mit der zukünftigen Gärtnerhalle	ca. 350 m ²			3 Stadt Lohr
2	Anlage als Kunstpark	Konzeption und Planung von Open-Air-Kunst-Ausstellungen (Plastik), eventuell in Kooperation mit der zukünftigen Gärtnerhalle				3 Stadt Lohr
4	Gärtnerhalle					
1	Konzeption, Planung, Feinplanung	Ausarbeitung des zukünftigen Nutzungskonzepts, der Planung und der Feinplanung	ca. 750 m ²			3+5 Stadt Lohr
2	Umgestaltung zu Kleinkunst-Veranstaltungshalle	Sanierung, Modernisierung, Umnutzung und Umgestaltung sowie Ergänzung des Bestandsgebäudes zur Kleinkunst-Veranstaltungshalle	siehe 5.4.1			3+5 Stadt Lohr

Nr.	Maßnahme	Beschreibung	Flächen- umfang	Umsetzung	Ziel/ Leitlinie	Träger der Maßnahme
5 Grundschole						
1	Kunst, Kultur und Pädagogik in Lohr / im öffentlichen Leben / Raum	Konzeption von Beteiligungsformen für Grundschulkinder im Sinne der Vermittlung von Kunst und Kultur in Lohr			2+3	Stadt Lohr, Grund-schule
2	Veranstaltungsreihe	Ausarbeitung und Definition einer Reihe von kulturell ausgerichteten Veranstaltungen, verteilt auf das (Schul-) Jahr, die maßgeblich von den Grundschulern erarbeitet und nach außen getragen werden.			2+3	Stadt Lohr, Grund-schule
6 Realschule						
1	Kunst, Kultur und Pädagogik in Lohr / im öffentlichen Leben / Raum	Konzeption von Beteiligungsformen für Realschüler im Sinne der Vermittlung von Kunst und Kultur in Lohr			2+3	Stadt Lohr, Realschule
2	Veranstaltungsreihe	Ausarbeitung und Definition einer Reihe von kulturell ausgerichteten Veranstaltungen, verteilt auf das (Schul-) Jahr, die maßgeblich von den Realschülern erarbeitet und nach außen getragen werden.			2+3	Stadt Lohr, Realschule
6 WESTLICHE ALTSTADT						
1 Krankenhausparkplatz						
1	Erweiterungsoption für Kreiskrankenhaus	Untersuchung der Potentialfäche Parkplatz im Sinne einer Erweiterungsoption für das Kreiskrankenhaus	ca. 2.500 m ²			1 Kreis-krankenhaus
	optional: Grob-Konzept für Krankenhauserweiterung	Erarbeitung einer Grobkonzeption für die Erweiterung des Krankenhauses: Ermittlung von Nutzungsvarianten, Flächen, Baukosten	siehe 6.1.1			1 Kreis-krankenhaus
2 Post-Areal						
1	Neubebauung für Mischnutzung: straßenseitig Einzelhandel rückwärtig Parkhaus für FuZo und Klinik	Erarbeitung einer Grobkonzeption für die Nutzung des Areals als mischgenutztes Gebäude für Einzelhandel und Parken, mit Ermittlung von Stellplatzanzahl, Flächen, Baukosten	ca. 4.000 m ²		1+4+5	Stadt Lohr
3 Brauerei-Areal						
1	Integrierte Projektentwicklung	Nachhaltige und standortverträgliche Projektentwicklung der hochwertigen innerstädtischen Liegenschaft, in Abstimmung mit der kommunalen und der regionalen Verwaltung	ca. 4.600 m ²		1+2+5	Eigentümer
	Anpassungsplanung Baurecht	Integrierte Anpassungsplanung des B-Plan der Stadt Lohr an die zuvor abgestimmte nachhaltige Projektentwicklung			1+2+5	Stadt Lohr
4 Bürgermeister-Haus						
1	Projektentwicklung	Nachhaltige und standortverträgliche Projektentwicklung der hochwertigen innerstädtischen Liegenschaft	ca. 1.050 m ²		2+5	Stadt Lohr
5 Parkdeck						
1	Betrachtung des IST-Zustands	Zusammenstellung des aktuellen Nutzungsprofils: baulicher Zustand, zu erwartende Instandhaltungsmaßnahmen und -kosten, Auslastungsgrad, Erträge aus Dauer-Vermietungen und Erträge aus Kurzzeit-Parken, Darstellung der laufenden Unterhaltungskosten, etc.	siehe 6.5.3		4+5	Stadt Lohr
2	Betrachtung von Zukunfts-Szenarien	Ausarbeitung von Zukunftsszenarien, Ermittlung von Bau- und Unterhaltungskosten, in Varianten: - Erhaltung des Status-Quo - Aufstockung - Abriss und Neubau	siehe 6.5.3		4+5	Stadt Lohr
3	Integrierte Projektentwicklung für den Standort Westliche Altstadt	Nachhaltige und standortverträgliche Projektentwicklung der hochwertigen innerstädtischen Liegenschaft	ca. 1.750 m ²		2+4+5	Stadt Lohr

Nr.	Maßnahme	Beschreibung	Flächen- umfang	Umsetzung	Ziel/ Leitlinie	Träger der Maßnahme
7	ENTWICKLUNG INNENSTADT					
1	Sanierungsbedarf					
1	Sanierungsberatung	Fortführung und Intensivierung der kommunalen o.A. Beratungstätigkeit, Durchführung von Informationsabenden für sanierungsinteressierte Eigentümer				5 Stadt Lohr
2	Fortführung kommunales Förderprogramm	Fortführung des kommunalen Förderprogramms o.A. zur schrittweisen Reduzierung verbliebener Sanierungsbedarfe				5 Stadt Lohr
3	Einzelobjektsanierung	Aufsuchende Eigentümerberatung im Falle von offensichtlich vorhandenem Sanierungsbedarf (Verkehrssicherungspflicht) - Fischergasse 28, 36, 38, 52 - Muschelgasse 4, 6, 8 - Eckhaus Kleine Kirchgasse/Lohrstorstraße - Brunnengasse 2 - Baltershof 4 - Gerbergasse 8 - etc.	o.A.			5 Stadt Lohr
4	Block- oder Quartiersanierung	Aufsuchende Eigentümerberatung im Falle von offensichtlich vorhandenem Sanierungsbedarf (Verkehrssicherungspflicht) - Altstadt-Quartier Uhrmachergasse - Altstadt-Block mit Hotel Krone - Altstadt-Quartier Ottenhofstr. 16-18	Flächen sind fallweise zu ermitteln			5 Stadt Lohr
2	Teil-Leerstände					
1	Eigentümerberatung	Aufsuchende Eigentümerberatung (z.B. durch das Projektmanagement) zur Neuvermietung, erforderlichen Modernisierungen etc.				1+5 Stadt Lohr
2	Flächenmanagement	Zusammenführung der immobilienrelevanten Daten; Gegenüberstellung von Angebot und Nachfrage; Strategieentwicklung zur Neuvermietung und Branchenmixergänzung				1+5 Stadt Lohr
3	Leitung / Lenkung					
1	Aufwertung der B-Lagen	Konzeption, Ausarbeitung und Realisierung eines Integrierten Beschilderungskonzepts für die Altstadt Lohr mit Schwerpunkt: Einzelhandel, Tourismus, Gastronomie Konzeption, Ausarbeitung und Realisierung eines Beleuchtungskonzepts für die Altstadt Lohr mit Schwerpunkt Haupt- und Nebenstraßen				1+5 Stadt Lohr, Einzelhandel
8	PARKEN IN LOHR					
1	Parken Rexroth					
1	Ermittlung von Bedarf und Bedarfsdeckung	1. Ermittlung des Rexroth-Stellplatzbedarf, differenziert nach Tageszeit (Schichtarbeit in Produktion, Gleitzeit in Verwaltung /Entwicklung), gesamt. 2. Ermittlung der von Rexroth auf eigenem Grund geschaffenen und geplanten Stellplätze 3. Ableitung des (zusätzlichen?) Stellplatz- bedarf auf öffentlichem Grund.				1+4 Stadt Lohr, Bosch Rexroth AG
2	integrierte Konzeption	Erarbeitung einer integrierten Konzeption zur stadtverträglichen Stellplatzversorgung für und mit Rexroth				1+4 Stadt Lohr, Bosch Rexroth AG
3	optional: Planung, Feinplanung, Kostenermittlung, Grunderwerb, Grundstücksvorbereitung, Realisierung neuer Parkierungsfächen	optional: - Ausarbeitung von Planung und Feinplanung sowie Ermittlung von Erstellungskosten - integrierte Suche und Entwicklung geeigneter Grundstücke - Grunderwerb und Grundstücksvorbereitung - Realisierung (Rexroth und Stadt Lohr)				1+4+5 Stadt Lohr, Bosch Rexroth AG

Nr.	Maßnahme	Beschreibung	Flächen- umfang	Umsetzung	Ziel/ Leitlinie	Träger der Maßnahme
2	Anwohner-Parken in Altstadt					
1	Potentialflächen	1. Untersuchung der Innenstadt auf Potentialflächen, 2. Definition / Entwicklung von Potentialflächen zur Steigerung der Standortwertigkeit der Innenstadt von Lohr			2+4	Stadt Lohr
2	zusätzliche Stellplatz-Flächen	Konzeption, Planung, Realisierung von zusätzlichen Stellplatz-Flächen			2+4+5	Stadt Lohr, Eigentümer
3	zusätzliche Park-Regale	Konzeption, Planung, Realisierung von zusätzlichen Park-Regalen			2+4+5	Stadt Lohr, Eigentümer
9	VERKEHR					
1	Verkehrsführung Altstadt					
1	Verkehrsentwicklungsplan	Erstellung eines gesamtstädtischen Verkehrsentwicklungsplans mit detaillierter Betrachtung einzelner Schwerpunkte (u.a Haaggasse, Oberes Tor)			4	Stadt Lohr
2	Durchführung eines zeitlich befristeten Verkehrsversuchs	Feststellung der Wirksamkeit der im ISEK-Prozess erarbeiteten Verkehrsführung zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs mit Hilfe eines 12-monatigen Verkehrsversuches			2+4	Stadt Lohr
3	Begleitende Verkehrszählungen	- Erforderliche Begleitmaßnahme zur Quantifizierung der Wirkungen des Verkehrsversuches - Durchführung von Verkehrszählungen vor und während des Verkehrsversuches			4	Stadt Lohr
2	Radwege					
1	Konzeption zur Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs	Entwicklung eines Maßnahmenbündels zur Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs in der Stadt: - Überprüfung der Öffnung einzelner Einbahnstraßen in Gegenrichtung für Radfahrer. - Radwegverbindungen zu den Schulen. - Attraktive Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an zentralen Punkten - Radwegenetz zwischen den Stadtteilen			4	Stadt Lohr
2	Umsetzung von Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept	Durch Beschilderung Einbahnstraßen für Radfahrer in Gegenrichtung ermöglichen. Errichtung von Fahrrad-Abstellmöglichkeiten. Bau neuer Radwege (z. B. Jahnstraße)			4	Stadt Lohr
3	Fernradweg in die Altstadt führen	Änderung der Streckenführung des Main-Radwegs in die Altstadt (neue Beschilderung).			1+3+4	Stadt Lohr/ Beteiligung Verbegemeinschaft (?)
3	Verkehrssicherheit					
1	Verkehrssituation vor Grundschule Kaplan-Höfling-Str. verbessern	Reduzierung des Verkehrs auf der Kaplan-Höfling-Str. (z. B. durch Einbahnstraßenregelung). Überprüfung der Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs (nur in Verbindung mit baulichen Veränderungen).			4	Stadt Lohr
2	Tempo-30 im Altstadtbereich	Einrichtung einer Tempo-30-Zone durch Beschilderung (Zeichen 374.1 und 374.2) an den Zufahrten zur Altstadt			2+4+5	Stadt Lohr
3	Schulwegkonzept	Sichere Wegeverbindungen für Fußgänger und Radfahrer zu den Schulen.			4	Stadt Lohr/ Schulträger

Nr.	Maßnahme	Beschreibung	Flächen- umfang	Umsetzung	Ziel/ Leitlinie	Träger der Maßnahme
4	Fußgängerverkehr					
1	Fußwegeverbindungen zur Altstadt	Überprüfung und ggf. Verbesserung der Fußwegverbindung (z. B. von den Wohngebieten) in die Altstadt			2+4	Stadt Lohr
2	Fußwegverbindung vom Bahnhof zur Altstadt	Wegweisung für Fußgänger vom Bahnhof in die Altstadt (und zurück) mit Angabe der Gehzeit				4 Stadt Lohr
3	Zusätzliche Querungsmöglichkeiten/-hilfen für Fußgänger	Anordnung von Fußgängerüberwegen oder Querungshilfen an Stellen mit hohem Fußgängerquerungsbedarfs (z. B. Alfred-Stumpf Str in Höhe Ludwigstr.)				4 Stadt Lohr
10	Beteiligung privater Akteure					
1	Projektfonds	Umsetzung von kleineren Projekten zur Aufwertung der Innenstadt in privatöffentlicher Kooperation und Finanzierung				
1	Einrichtung eines Projektfonds	Information der privaten Akteure; Bereitstellung des öffentlichen Anteils; Akquisition privaten Kapitals		städt. Initiative		1 Stadt Lohr/ private Wirtschaft/ StBauF
2	Projektfondsrichtlinie	Einrichtung einer Organisationsstruktur (Entwicklung von Projekten, Vergabeentscheidung) Ausarbeitung von Richtlinien zur Antragstellung und Mittelvergabe		städt. Initiative		1
2	Projektmanagement	Zentraler „Kümmerer“ für die Belange der Innenstadt; Ansprechpartner für Werbegemeinschaft und Einzelhandel; Initiator, Moderator und Ratgeber für Projekte zur Innenstadtaufwertung (Betreuung Projektfonds)				
1	Stellenbesetzung	Einrichtung einer Stelle innerhalb der Verwaltung oder Beauftragung eines externen Dienstleisters		städt. Initiative		1 Stadt Lohr / StBauF
3	Bürger- und Betroffenenbeteiligung	Fortlaufende Information und Einbindung der privaten Akteure bei der Umsetzung von Maßnahmen				
1	Stadtentwicklungsbeirat	Fortführung der Einbindung des Stadtentwicklungsbeirat in Entscheidungen zur Innenstadtgestaltung				2 Stadt Lohr
2	Bürgerinformation	Kontinuierliche Information der Bürger über den Prozess und die Umsetzung der Maßnahmen und Projekte			1+2+3+4+5+6	Stadt Lohr
3	Betroffenenbeteiligung	frühzeitige Einbeziehung der betroffenen Akteure im Vorfeld zur Umsetzung von Maßnahmen und Projekten			1+2+3+4+5+6	Stadt Lohr

5. VORSCHLAG UND BEGRÜNDUNG ZUR ABGRENZUNG DES FÖRMLICHEN SANIERUNGSGEBIETES

Zur Unterstützung der zukünftigen Innenstadtentwicklung und der Investitionsbereitschaft der Eigentümer von Innenstadt-Liegenschaften im Bereich östlich der Lohrthorstraße, östlich der Turmstraße und nordöstlich der Oberen Brückenstraße sowie in Fortschreibung der erfolgreichen Sanierungsstrategie in der Innenstadt von Lohr am Main in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten wird die Ausweisung weiterer Klein-Sanierungsgebiete vorgeschlagen. Denkbar wäre beispielsweise ein „Klein-SG-Kirchhügel“, wie in nebenstehender Abbildung dargestellt.

Die hier vorgeschlagene Abgrenzung umfasst ausschließlich städtische Liegenschaften, gleichwohl steht die Stadt Lohr am Main bei der zukünftigen Ausweisung von Klein-Sanierungsgebieten der Einbeziehung auch privater Liegenschaften im Bereich östlich der Lohrthorstraße, östlich der Turmstraße und nordöstlich der Oberen Brückenstraße prinzipiell offen gegenüber. Auf Seiten interessierter Privateigentümer würden sich für diese mit Ausweisung eines Sanierungsgebiets steuerliche Abschreibungsmöglichkeiten ergeben, die es ohne Ausweisung eines Sanierungsgebiets nicht gibt. Darüber hinaus werden mit der Ausweisung eines Sanierungsgebiets auch die Rahmenbedingungen für die Förderfähigkeit in der Städtebauförderung geschaffen.

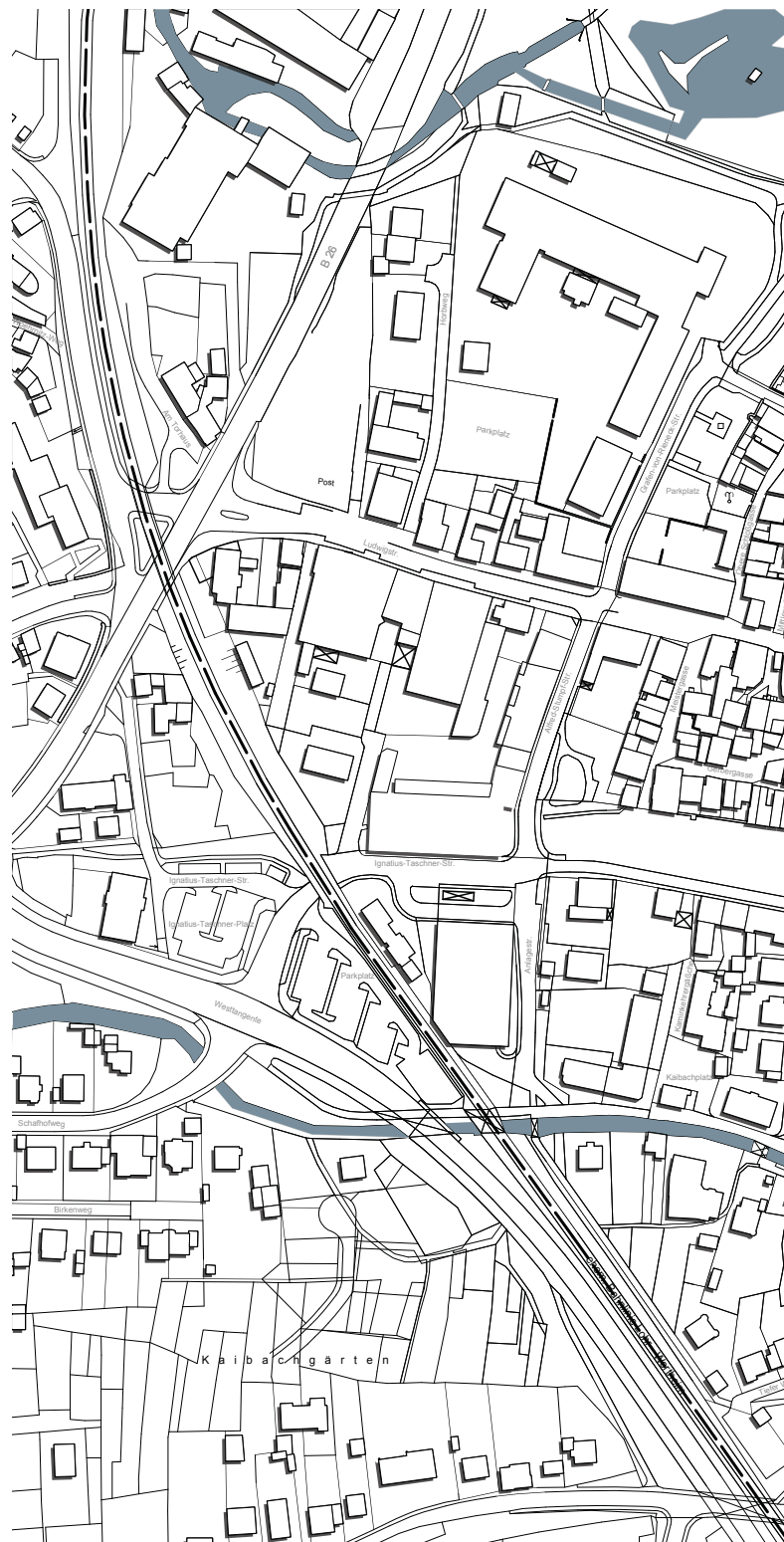
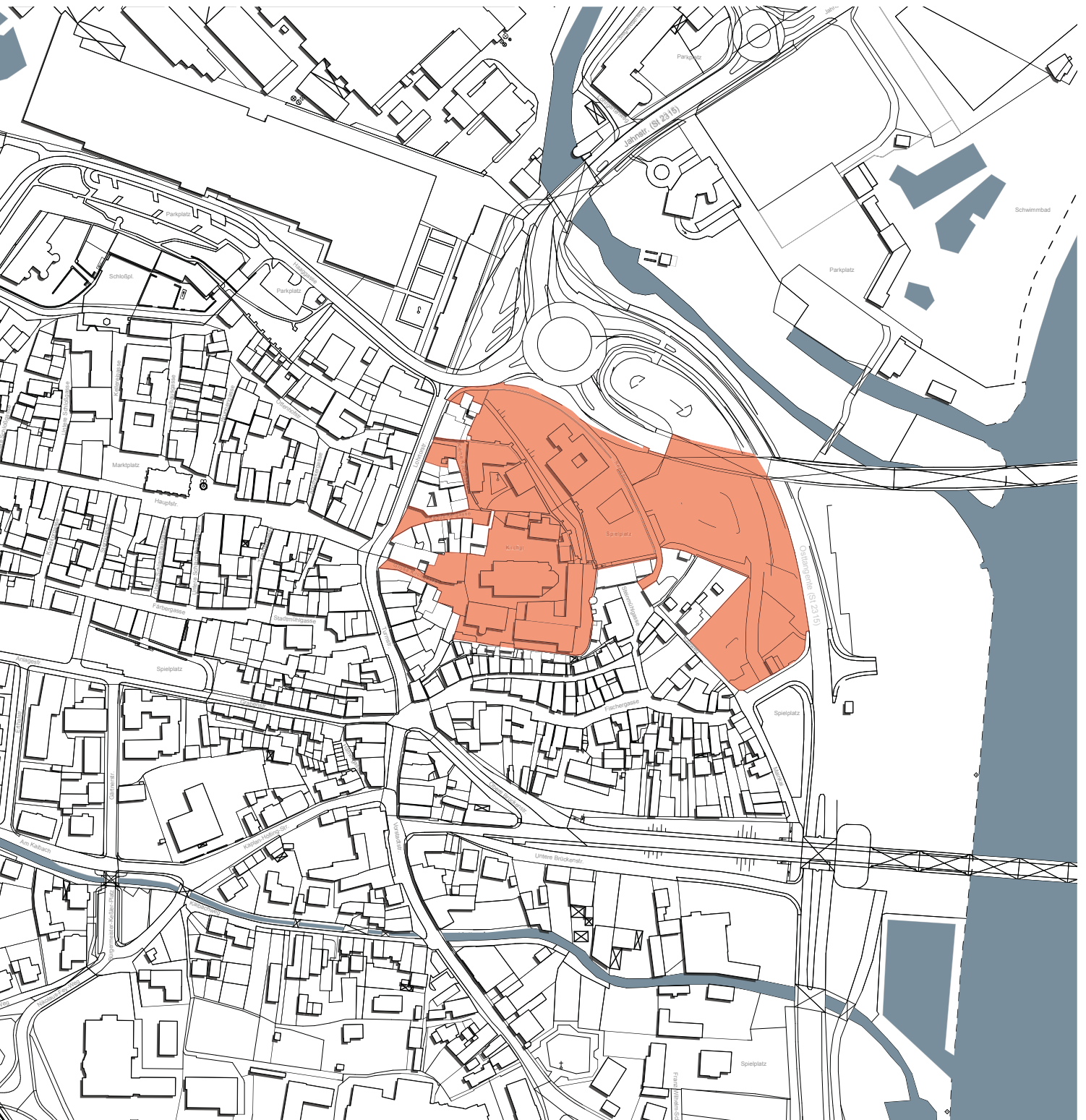


Abbildung 62: Vorschlag für ein Klein-Sanierungsgebiet Kirchhügel, UmbauStadt



6. VERSTETIGUNGSSTRATEGIE

Um neben den anstehenden baulichen Veränderungen im Sinne der klassischen Handlungsfelder der Städtebauförderung das vorhandene private Engagement weiter für die Entwicklung der Innenstadt zu nutzen, empfiehlt sich die Erarbeitung einer Verstetigungsstrategie. Im Rahmen des Erarbeitungsprozess hat sich bereits ein hohes bürgerschaftliches Interesse an den Belangen der Innenstadt gezeigt. Der Stadtentwicklungsbeirat und die Werbegemeinschaft Lohrer Handel und Gewerbe e.V. sind nur zwei der institutionalisierten privaten Interessensgruppen, die sich aktiv in den Prozess eingebracht haben.

6.1. PROJEKTFONDS

Als Besonderheit des Programms „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ kann der Wunsch nach der Einrichtung eines Projektfonds zur Finanzierung kleinerer Projekte in privat-öffentlicher Kooperation genannt werden. Insbesondere zur Unterstützung der Arbeit der Werbegemeinschaft Lohrer Handel und Gewerbe e.V. im Sinne einer strukturellen Bestandsverbesserung in der Innenstadt sollte dieses Instrument auch in Lohr eingesetzt werden. Die nächsten Schritte sehen dabei wie folgt aus:

- Information der in Frage kommenden privaten Teilnehmer (insb. Einzelhandel, Werbegemeinschaft etc.) über das Instrument und seine Chancen für Lohr
- Mittelausstattung des Projektfonds (Stadtrat und Regierung von Unterfranken)
- Einrichtung eines Vergabegremiums
- Definition von Vergabekriterien
- Entwicklung von Projekten; Aufstellung eines Jahresprojektplans
- Einwerben von privaten Mitteln
- Abstimmung mit der Regierung von Unterfranken
- Umsetzung der einzelnen Projekte
- Dokumentation für den Fördernachweis und ggf. Erfolgskontrolle

Im Projektfonds können so genannte investive, investitionsvorbereitende und auch nicht investive Projekte gefördert werden. Hierbei ist zu beachten, dass die nicht investiven Projekte nur aus privaten Mitteln finanziert werden dürfen und deshalb 50% des Gesamtvolumens des Projektfonds nicht überschreiten dürfen.

Abbildung 63: Projektbeispiele investive, investitionsvorbereitende und nicht investive Projekte: Gemeinschaftliche Fassadensanierung, Zwischennutzung durch Kunstprojekt, Marketingkampagne zur freundlichen Parkraumüberwachung (Quelle: CIMA GmbH, 2012)



6.2. PROJEKTMANAGEMENT MIT BÜRGERBETEILIGUNG

Zur Umsetzungsbegleitung der im ISEK aufgeführten Maßnahmen und insbesondere zur Koordination der privat-öffentlichen Tätigkeiten im Rahmen des Projektfonds empfiehlt es sich, eine verantwortliche Stelle zu benennen. Diese kann entweder bei der Stadt angesiedelt und z.B. von der Wirtschaftsförderung, dem Stadtmarketing oder der Stadtplanung übernommen werden. Einige Kommunen beauftragen mit den Leistungen ein externes Büro auf Zeit, um entsprechende Strukturen erst aufzubauen und gleichzeitig die wichtige Umsetzungsarbeit voranzutreiben. Hier muss die Stadt Lohr eine für sie passende Organisationsform finden.

Genauso unterschiedlich können auch die Aufgabengebiete des Projektmanagements gestaltet werden. Die Koordination der Projektfondstätigkeiten und das Umsetzungsmanagement im Rahmen der Städtebauförderung sollten auf jeden Fall dazugehören. Ebenso ist eine begleitende Bürgerinformation und -beteiligung (s. folgendes Kapitel) sinnvoll. Die Zusammenhänge und insbesondere mögliche Auswirkungen der baulichen Maßnahmen müssen im Vorfeld den Betroffenen und interessierten Bürgern verdeutlicht werden. Hierbei gilt es, Informationen anschaulich aufzubereiten und Möglichkeiten der Beteiligung und Mitwirkung bereits im Vorfeld zu schaffen. Weitere Tätigkeiten eines innerstädtischen Projektmanagements können die Einrichtung eines Flächenmanagements zur Vermeidung und Behebung von Leerständen, die Durchführung von Qualifizierungsveranstaltungen für die ansässigen Gewerbetreibenden und das Vorhalten entsprechender Daten zur aktiven Standortvermarktung sein.

Das Projektmanagement bildet darüber hinaus die Schnittstelle zwischen privaten Akteuren, der städtischen Verwaltung und dem Stadtrat aus. Es sollte als Ansprechpartner und Koordinator für alle Belange der Innenstadt fungieren. Entsprechende Anfragen müssen dabei nicht eigenständig bearbeitet werden; häufig ist es hilfreich, eine zentrale Stelle zur Bündelung und Weitergabe von Informationen auszubilden.

In Lohr sollte zunächst diese Schnittstelle ausgebildet werden. Sie könnte z.B. auch Maßnahmen des Stadtmarketings übernehmen, da die Stelle eines Citymanagers seit einigen Jahren gefordert wird, bisher aber keine Umsetzung stattgefunden hat. Das Aufgabengebiet sollte sich zunächst auf die Einrichtung und Umsetzungsbegleitung eines Projektfonds sowie ggf. auf die Koordination und Öffentlichkeitsbeteiligung für die baulichen Maßnahmen beschränken. Gerade zu Beginn ist die Arbeit am Projektfonds recht zeitintensiv. Hier gilt es, viele Gespräche zu führen, um die Umsetzung in privat-öffentlicher Kooperation zu „trainieren“. Darüber hinaus ist es sinnvoll, bereits existierende Ideen und Beispiele aus anderen Programmkommunen mit einzubringen, um schnell einen Projektplan zu erstellen und erste Projekte ans Laufen zu bringen. Nach dem ISEK-Prozess mit umfangreicher Bürgeraktivierung erwarten die Lohrer den Beginn von Umsetzungsmaßnahmen. Hier kann häufig mit dem Projektfonds eine Art Überbrückungsarbeit geleistet werden, bevor für die großen Maßnahmen die „Bagger anrollen“.

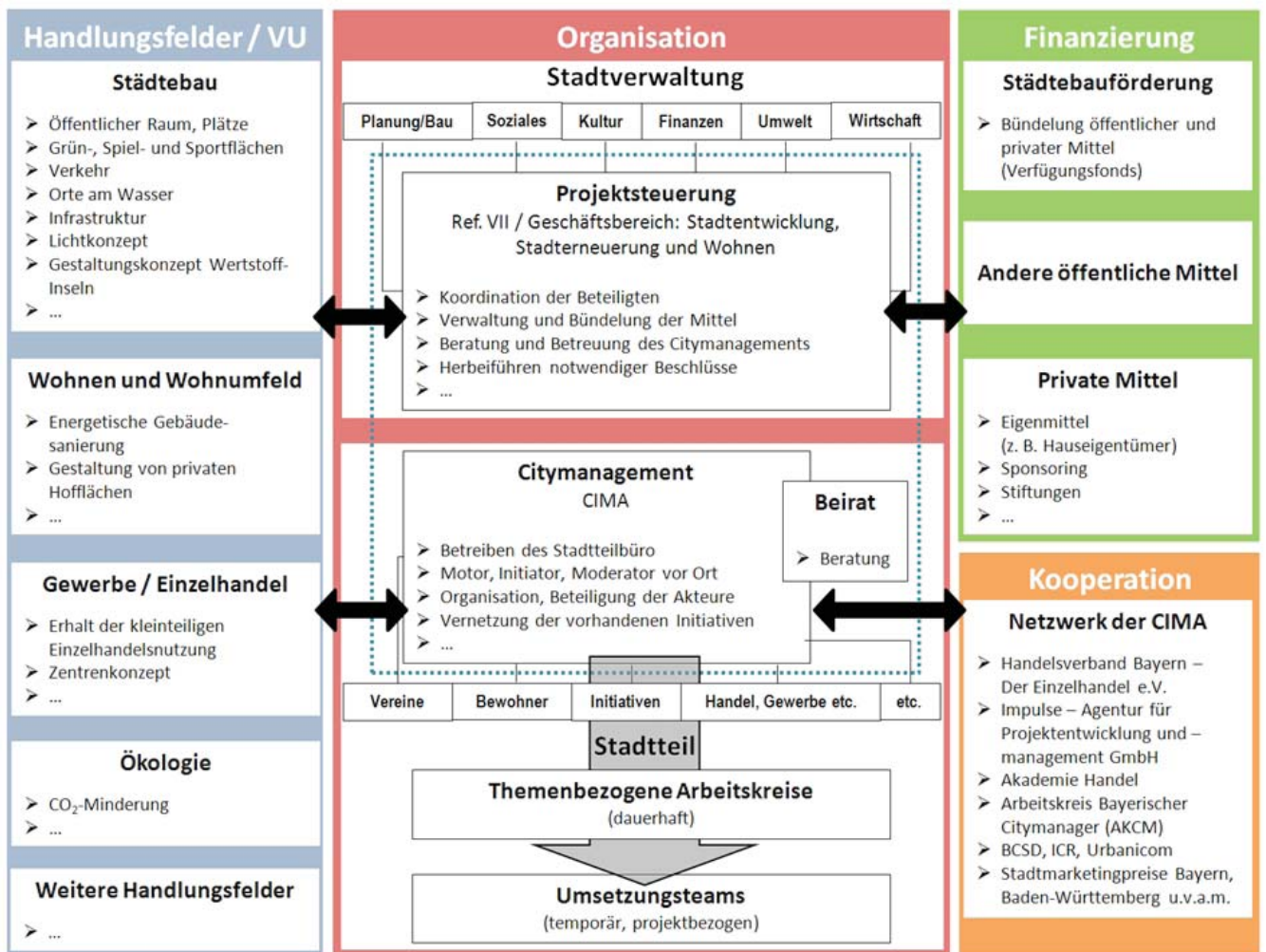


Abbildung 64: Beispiel für ein integriertes Projektmanagement (Quelle: CIMA GmbH, 2012)

6.3. BÜRGERBETEILIGUNG

Beteiligung privater Akteure

Das Handlungsfeld „Beteiligung privater Akteure“ stellt in vielerlei Hinsicht die Grundvoraussetzung für die Bearbeitung vorgenannter Handlungsfelder dar. Dabei geht es im Grundsatz zunächst um eine Verbesserung der Kommunikation zwischen den einzelnen Interessensgruppen, um dann durch die Bündelung von Kräften und Ressourcen einen Mehrwert in der Zusammenarbeit zu erreichen. Das Städtebauförderprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ bietet darüber hinaus die Möglichkeit, die Beteiligungsbereitschaft der privaten Akteure zu erhöhen bzw. zu unterstützen. Die Einrichtung eines Projektfonds und Installation eines Projektmanagements zur Umsetzungsbetreuung von Maßnahmen und Projekten stellen erprobte Instrumente zur Aktivierung privatem Kapitals und Engagements zur Aufwertung des Sanierungsgebiets dar. Die heute schon breit aufgestellte Informations- und Beteiligungspolitik (z.B. „Aktuelles aus dem Rathaus“, Stadtentwicklungsbeirat, Bürgerversammlung) der Stadt Lohr sollte fortgesetzt werden. Eine Bürger- und Betroffenenbeteiligung bei der anstehenden Umsetzung von Maßnahmen muss dabei über die reine Information hinausgehen.

Die zukünftige Beteiligung der privaten Akteure gliedert sich in drei unterschiedliche Instrumente. Durch die Einrichtung eines Projektfonds kann insbesondere das private Engagement der Gewerbetreibenden und Immobilieneigentümer der Innenstadt unterstützt werden. Ziel ist hierbei die wirtschaftliche Stärkung des Standortes. Mit Hilfe des Projektfonds können kleinere Projekte in privat-öffentlicher Kooperation entwickelt, finanziert und umgesetzt werden. Dabei müssen die eingezahlten Mittel zu mindestens 50% aus privater Hand kommen. Die öffentliche Hand (Stadt und Land/ Bund) verdoppelt dabei den eingezahlten Betrag. Finanziert werden können investive (z.B. Anschaffung einheitlicher Fahrradständer) und investitionsvorbereitende (z.B. Einkaufsführer) Projekte. Mit dem privaten Anteil können auch so genannte nicht investive Projekte (z.B. Gemeinschaftswerbung) realisiert werden. Insbesondere die Werbegemeinschaft Lohrer Handel und Gewerbe gilt es

mit einzubinden, da sie mit ihren heutigen Aktivitäten bereits zur Belebung der Innenstadt beitragen.

Unterstützt werden könnte das private Engagement durch die Installation eines Projektmanagements, das insbesondere in der Anfangsphase die Aktivitäten koordiniert, Umsetzungsstrukturen etabliert und mit Ideen aus anderen Programmkommunen die Lohrer Aktivitäten unterstützt. Die Organisation einer Bürgerbeteiligung und die Evaluation der durchgeführten Maßnahmen und Projekte gehört ebenfalls zum Tätigkeitsfeld eines Projektmanagers. Diese Stelle kann in der Stadtverwaltung oder bei einer privaten Organisation angesiedelt sein oder sie wird von einem externen Dienstleister ausgeführt. Die Vor- und Nachteile der unterschiedlichen Modelle sind im Vorfeld zu diskutieren und abzuwägen.

Das Ziel der fortlaufenden Information und Einbindung der privaten Akteure bei der Umsetzung von Maßnahmen muss in der heutigen Zeit als selbstverständlich für eine Stadt gelten. Mit den drei Ebenen Stadtentwicklungsbeirat, Bürgerinformation und Betroffenenbeteiligung bei der Umsetzung von Maßnahmen will die Stadt Lohr diesem Rechnung tragen.

Abbildung 65: Beispiel für eine Projektfondsstruktur (Quelle: eigene Darstellung, CIMA GmbH, 2012)

50% öffentlich	60% Städtebauförderung	2.400 €
	40% Stadt	1.600 €
50% privat	50% privat	4.000 €

ANHANG

Protokolle der Bürgerwerkstätten
Begriffsdefinition
Quellen

Quellenangaben CIMA

Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung: Gemeindedaten 2011; München 2012
Bertelsmannstiftung 2011: <http://www.wegweiser-kommune.de/>
Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung: Bevölkerungsprognose; Bonn 2009
Die Erlebnis AKADEMIE AG 2012: http://www.baumwipfelpfad.by/bwp_de/infos-kontakt/presse.php
Stadt Lohr 2012: <http://www.lohr.de/sites/gensite.asp?SID=cms101020121608278370477&Art=0777:781>

FRAGEBOGEN IM NACHGANG ZUR 1. BÜRGERWERKSTATT AM 19. DEZEMBER 2011



Integriertes Stadtentwicklungskonzept - Lohr 2030

**Auswertung – Fragebögen****Was sind die wichtigsten Stärken und Chancen Lohrs?****Ökologie/Landschaft/Wald**

schöne Landschaft, attraktive Naherholungsräume (10)

Mainufer

viel Wald (Spessart)

Bildung und Soziales

gutes Angebot an Schulen, Kindergärten, Krankenhäuser, Ärzte usw. (2)

Schul- und Ausbildungszentrum

gute Vereinsstruktur (z.B. Sport, Veranstaltungen, Feuerwehr) (3)

hohes Bürgerengagement (z.B. Hausrenovierungen)

Jugendzentrum (7)

Arbeit und Wirtschaft

ausreichend Arbeits- und Ausbildungsplätze (8)

Ortsansässige, krisensichere Unternehmen

Industrie (4)

Klein- und Mittelbetriebe

Vielfalt Einzelhandel und Dienstleistung

freie Grundstücke in den Industriegebieten

MC Donalds (5)

Cafe Mann (2)

Döner Oymak (2)

Städtebau und Wohnen

schöne, historische Altstadt (5)

hoher Wohnwert

Neubaugebiete

entspannte Wohnraumsituation, flächenmäßig noch erweiterbar

Fußgängerzone

Nägelsee-Nord und Rodenbacher Straße sollen gleichberechtigt entwickelt werden

Kultur/Freizeit/Tourismus

Jugendzentrum (7)

Schwimmbad (4)

Tourismus als Chance (3)

Skaterpark (3)

großes Kulturangebot (2)

EXPO (2)

Festwoche (4)

FRAGEBOGEN IM NACHGANG ZUR 1. BÜRGERWERKSTATT AM 19. DEZEMBER 2011



Integriertes Stadtentwicklungskonzept - Lohr 2030



schöne, historische Altstadt (5)
Verzicht auf Stadthalle zugunsten nachhaltiger Investitionen (z.B. Spielplätze, Natur-Erlebnissräume)

Verkehr

zentrale, günstige Lage (zw. Aschaffenburg, Würzburg, Main) (3)
ZOB

Was sind die größten Schwächen und Risiken Lohrs?

Ökologie/Landschaft/Wald

Zerstörung der Landschaft durch fragwürdige Großprojekte, wie die B26n
--

Bildung und Soziales

demografische Entwicklung, Altersstruktur, viele Senioren (4)
Jugendliche werden mit Drogen in Verbindung gebracht (2), Drogenhandel
Gefahr der Ghettoisierung und Verarmung
zu geringe Beachtung sozialer Themen

Arbeit und Wirtschaft

sich Ausruhen auf den Einnahmequellen (Bosch, Rexroth)
geringes Shopping-Angebot, v.a. für junge Leute (2)
Subway fehlt (2)
starke Abhängigkeit von der Industrie bzw. einem Arbeitgeber (4)
Fehlen eines Kaufhaussortiments (Klein- und Kurzwaren)
kein Anwerben von auswärtigen Firmen
zu viele „Billigläden“
arbeitnehmerunfreundliche Einkaufszeiten
schlechtes gastronomisches Angebot

Städtebau und Wohnen

zu wenig preisgünstige Wohnungen (für Praktikanten, Studenten) (2)
Entfernung zum Bahnhof
Flächenausbreitung
hoher Leerstand, leerstehende Einzelhäuser (2)
hohe Grundstückspreise
Ausweisung teurer Baugebiete, trotz freier Baugrundstücke

Kultur/Freizeit/Tourismus

geringes Angebot (Abendgestaltung) für Jugendliche (z.B. Kino, Disco) (13)
geringes kulturelles Angebot (3)
zu wenig Veranstaltungen

FRAGEBOGEN IM NACHGANG ZUR 1. BÜRGERWERKSTATT AM 19. DEZEMBER 2011



Integriertes Stadtentwicklungskonzept - Lohr 2030



Festwoche ist zu kurz (2)
zu wenig Unterstützung von Sportvereinen

Verkehr

schlechte Erreichbarkeit umliegender größerer Städte
ungenügende Busanbindungen vom Bahnhof in die Ortsteile, Wohngebiete (z.B. Sendelach) (2)
schlechte Abstimmung mit Bahn hinsichtlich Busverbindungen
zu wenig Parkplätze für Rexroth-Mitarbeiter
umständliche Wege für Menschen ohne Auto
keine Haltestelle für ICE-Züge
kein Hafen für Frachttransport
zu hohe Parkgebühren
Bau der B26 n

Sonstiges

unzureichende Formulierung und Umsetzung der wirtschaftlichen und politischen Ziele
zu lange Entscheidungsprozesse
zu viele „unterirdische“ Investitionen
zu wenig progressive Ideen (Eisbahn am Skaterplatz)
wenige Neuentwicklungen
häufig Interessenkonflikte und Unrentabilitätsargumente
zu häufige Kontrollen der Polizei, Polizei ist korrupt (3)
„totberuhigt“ (z.B. Plakatierverbot, Gestaltungsrichtlinie Innenstadt)
kleinbürgerliches Verhalten
ineffiziente Verwaltung
schlechter Stadtrat (4)
schlechte Öffentlichkeitsarbeit
Verwirklichung von Grüppchen-Interessen

Wohin soll sich Lohr bis 2030 entwickeln?

Ökologie/Landschaft/Wald

Förderung von nachhaltigen Projekten in Industrie und Bauwesen
Wald soll besser nutzbar gemacht werden (z.B. Aussichtsturm, Einkehrmöglichkeiten)
Ökosoziales Leitbild

Bildung und Soziales

sinnvolle Zusammenarbeit mit Vereinen und Bürgerinitiativen
Ökosoziales Leitbild
Stadt für alle Generationen
Ausbau Bildungszentrum
Sanierung Krankenhaus

FRAGEBOGEN IM NACHGANG ZUR 1. BÜRGERWERKSTATT AM 19. DEZEMBER 2011



Integriertes Stadtentwicklungskonzept - Lohr 2030



Arbeit und Wirtschaft

aktives und attraktives Mittelzentrum (4)

sichere Arbeitsplätze

ausreichend Nahversorgung im Zentrum und den Ortsteilen, auch Fachgeschäfte

attraktiver Arbeitsort (2)

Einkaufszentrum (3), mehr Geschäfte

Förderung mittelständischer Unternehmen

Städtebau und Wohnen

Förderung von nachhaltigen Projekten in Industrie und Bauwesen
--

Industrienerweiterung in Richtung Rodenbach

attraktiver Wohnort (2)

interessanter Wohnort für junge Leute/Familien/Kinder (4)

nicht nur Verschönerungsmaßnahmen der Innenstadt, sondern strukturelle Veränderungen
--

verdichtete Nutzung der Wohn- und Geschäftspotenziale

Anlage einer Promenade

Ausbau der Erholungsräume in der Innenstadt

Stadt für alle Generationen

Kultur/Freizeit/Tourismus

besseres touristisches Angebot (4)

mehr kulturelles Angebot (4)

Freizeitangebot, v.a. für Jugendliche (Kino, Kegelbahn, Jugendcafe (3), Disco, Kneipen) (9)

jugendlicher, moderner

Wald soll besser nutzbar gemacht werden (z.B. Aussichtsturm, Einkehrmöglichkeiten)
--

Hallenbad (2)

Ausbau der Erholungsräume in der Innenstadt

4 Mal im Jahr Festwoche

Verkehr

bessere Infrastruktur

Sonstiges

Förderung Bürgerengagement

Was wollen Sie dem Planungsteam noch mit auf den Weg geben?

Ökologie/Landschaft/Wald

Umweltverträglichkeit und langfristige Finanzierbarkeit

Zurückverlegung des Stadtbaches

nicht alle Flächen zubetonieren

Gartenschau nach Lohr holen

FRAGEBOGEN IM NACHGANG ZUR 1. BÜRGERWERKSTATT AM 19. DEZEMBER 2011



Integriertes Stadtentwicklungskonzept - Lohr 2030



umliegende Naturschätze für Tourismus zugänglich machen

Bildung und Soziales

Beachtung der Bedürfnisse der Jugendlichen → Vermeidung von Langeweile und Kriminalität

Verbesserung der Schullandschaft (Kooperation FH, TH, Uni)

Sicherung der Krankenhausversorgung

Bürger und Vereinen weiterhin die Chance auf Ideenverwirklichung geben
--

Arbeit und Wirtschaft

teilweise Abschottung der Lohrer Geschäftswelt nach außen durch die Werbegemeinschaft

nicht alle Flächen zubetonieren

Vergrößerung des „Grünen Marktes“ bzw. Bauernmarkt
--

Städtebau und Wohnen

Zurückverlegung des Stadtbaches

Stadthalle bauen (2)

Verdichtung des Innenstadtbereichs (2)
--

Aloysianum für die Stadt nutzbar machen

keine Neuausweisung von Baugebieten, da zu viel Leerstand

Möglichkeiten für Eigentümer schaffen die Altstadt leichter zu restaurieren

Sanierung „alter“ Wohngebiete, wie Linding
--

Flächenverbrauch einschränken

Kultur/Freizeit/Tourismus

Finanzierung des kulturellen Angebots nicht nur durch Steuergelder, sondern auch durch Bürger, Unternehmer, Vereinen, Genossenschaften usw.

Erneuerung Skatepark (2)

Gartenschau nach Lohr holen

Aussichtspunkte (z.B. Buchenberg, Schanzkopf, Pflochsbach)
--

Radwege durch die Altstadt

umliegende Naturschätze für Tourismus zugänglich machen

mehr Musik in der Öffentlichkeit

Verkehr

mehr Radwege schaffen, z.B. auf den Mainbrücken

keine B26 bauen, sondern bestehende Straßenführung ausbauen

Brems-Boden-Wellen an der Mainbrücke

Sinnvoll wäre ein Kreisverkehr an der Kreuzung Post/Partensteiner Str., Oberes Tor
--

Reaktivierung Stadtbahnhof

Radwege durch die Altstadt

Busverbindung 30 minütig Lohr-Marktheidenfeld bzw. Frammersbach

leisere Güterzüge: Teilnahme am bundesweiten Bündnis gegen Bahn-Lärm
--

FRAGEBOGEN IM NACHGANG ZUR 1. BÜRGERWERKSTATT AM 19. DEZEMBER 2011



Integriertes Stadtentwicklungskonzept - Lohr 2030



Weiterentwicklung der Mainfrankenbahn zur Regional-S-Bahn

Ausbau der Busverbindungen

Sonstiges

Steuergelder nicht sinnlos ausgeben

freundlicheres Verhalten der Stadtverwaltung gegenüber Bürger

hohe Bürgerbeteiligung erforderlich

Wille zur Führung muss erkennbar sein

Bahnhofswirtschaft am Bahnhof

„Dekorations“-Auftrag niederlegen

Frage stellen, warum hauptsächlich Rentner an der Veranstaltung teilnehmen?

Ideen zur Nutzung des Aloysianums: Tanzakademie, Musikschule, Volkshochschule, Jugendherberge, Hospiz, Kinderkrippe, Bürgerveranstaltungen, Theater, Pflegeheim

ANMERKUNGEN IM RAHMEN DER BÜRGERWERKSTATT AM 4. MAI 2012



Integriertes Stadtentwicklungskonzept - Lohr 2030



Projektfonds und Projektmanager – Anmerkungen

- Rahmenprogramm mit Fachvorträgen zu den Gesellschaftsrelevanten Themen: z.B. Landflucht
- Runden Tisch „Wirte & Vereine“ schaffen

Mehr Projektideen – Anmerkungen

- Projektmanagement-Methoden einführen und anwenden
- Web 2.0-Fähigkeiten u.a. zur Vermarktung von Lohr nutzen (bspw. durch Entwicklung einer App zur Darstellung Lohrer Sehenswürdigkeiten)
- Unterstützung ehrenamtlicher und privater Sozialinitiativen für die Altersgruppe „Rentenalter“ bspw. durch sog. Matching Funds
- Firmen wie Puma, Adidas, etc. richten in Städten mit Kaufkraft sog. SocialClubs ein. Evtl. ist Lohr ausreichend lukrativ für eine derartige Einrichtung. Eine Anfrage kostet zunächst nichts.
- In Aktivitäten zur Belebung des Tourismus verstärkt umliegende Gemeinden einbeziehen und nicht als Wettbewerb sehen.
- Lohr als Marke aufbauen und Marketingaktivitäten bündeln; Markenbotschafter
- Schneewittchenstadt werden, mehr als nur Slogan bieten.
- Öffentlichen Internetzugang schaffen
- Geschäfte über die Mittagszeit geöffnet halten. Sparkasse und Raiffeisenbank motivieren, ebenfalls über die Mittagszeit geöffnet zu halten.
- Ortseingänge aufwerten - „Auf-Wiedersehen-Schilder“ lesbar anordnen
- Toleranz für längere Feste anstreben
- Stadtjugendpfleger einstellen
- Einkaufshilfe für Senioren organisieren; zunächst seitens der Stadt
- Temporäre Betreuungsmöglichkeiten für Kinder anbieten, wenn Elternteil einkaufen ist
- Bürgerstiftung „Bildung erleben“ initiieren und mit sog. Matching Funds ausstatten
- Maifest mit Maibaum an der Mainlände initiieren. Jedes Jahr könnte ein anderer Stadtteil die Patenschaft übernehmen.
- Programme wie Spessartwinter – Spessartsommer – VHS-Programm rechtzeitig, d.h. mindestens zwei Wochen vor Gültigkeit verteilen. Themenclusterung über die Dauer des Programmes konstant halten und nicht von Veranstaltung zu Veranstaltung ändern

ANMERKUNGEN IM RAHMEN DER BÜRGERWERKSTATT AM 4. MAI 2012



Integriertes Stadtentwicklungskonzept - Lohr 2030



Anmerkung Projektvorschläge – 2. Bürgerwerkstatt

Grünes Band/ Erlebnis Wald – Anmerkungen

- Anbindung an Bike Wald + Erweiterung
- Am Main Zulauf zum oberen Brückensee schaffen (Sendelbach)
- Aufstellung von Ruhebänken an Mainufer und in Sendelbach
- „Hafen für Großyachten (Abramowitsch) ausbauen“
- Stadthallenareal = richtiger Standort für Naturbad
- Ausweitung südlich bis „ehemaliger Schlachthof“ ausbauen
- nicht oberste Priorität
- Beschilderung: „Sauberhaltung Mainlände Sendelbach“
- Öffnung der städtischen Hütten im Stadtwald für Lohrer Gastronomie - auch für geführte Wanderungen + Schlussrast
- Programme des Freistaats Bayern wie „Bayerntour Natur“ offensiv nutzen

Bahnhof und Umfeld – Anmerkungen

- Disco in die Güterhalle
- Busspur zur Walter-Sengen Str. und Bahnhofstraße einrichten, damit mehr Busse in Bahnhof einfahren können
- Barrierefrei zu Gleis 3
- Lohr 21 – Bahnhof unterirdisch → Platz für Parkplätze

Östliche Altstadt – Anmerkungen

- Wohnmobile an einen anderen Standort verlegen
- Guter Ansatz → machen!
- Ideen gehen in verschiedene Richtungen
- Kein Radweg durchs Schwimmbad
- Rolltreppe vom Seeweg zum Kirchplatz
- Anfahrtmöglichkeit zu Grundstücken der Fischergasse entlang der Brückenrampe
- Standort Jahnstraße für Stadthalle überdenken
- Areal an der Jahnstraße für Aufbau eines Freizeit-Park nutzen

Kulturachse – Anmerkungen

- Park = Kunstgarten

Westliche Altstadt – Anmerkungen

- Statik Parkdeck nicht ausreichend für Aufstockung

Entwicklung Innenstadt – Anmerkungen

- Schloßplatz Kurzparkzone 30min
- Schloßplatz „entparken“

ANMERKUNGEN IM RAHMEN DER BÜRGERWERKSTATT AM 4. MAI 2012



Integriertes Stadtentwicklungskonzept - Lohr 2030



- Problem → Hauseingänge Geschäftshäuser nach Innen verlegt → OG nicht mehr vermietbar
- Runden Tisch zur Verbesserung des Wohnraumangebots einrichten. Finanziellen Anreiz schaffen, um Wohnungen zu modernisieren.
- Ungenutzte öffentliche Gebäude bspw. für Galerien nutzbar machen.

Parken – Anmerkungen

- Tiefgarage länger offen halten

Verkehr – Anmerkungen

- Schleichverkehr im Süden vor die Grundschule
- Einbahnstraßen funktionieren so nicht
- Einbahnstraßen Regelung:
Gärtner-/ Erthal / Kaplan-Höfling-Straße problematisch: 2 Schulen, ca. 700 Schüler → Verkehr trifft hier aufeinander
- Querungshilfe für Fußgänger: alte Mainbrücke
- Öffnung Haaggasse würde Parkplätze unterhalb KKH ermöglichen
- Schleichverkehr entspricht Zielverkehr
- Innenstadt nicht blockieren, auch an die Besucher aus dem Lohrer Stadtbereich denken →
Kommen meist mit dem Auto
- Einbahnlösung Kaplan-Höfling-Str. nicht möglich, weil Schulbusse in Richtung Lindig notwendig
- Achtung bei Einbahn Grabenstraße → massive Probleme mit Kundenerreichbarkeit
- Radarüberwachung in Anlagenstraße
- Begegnungszone im Bereich Ludwigstraße
- Grabenstraße zur Spielstraße deklarieren
- Zebrastreifen in Anlagenstraße und Grabengasse
- Altstadt vom Westen blockiert
- Durchgangsverkehr Alte Brücke - Grabenstraße reduzieren, steht im Widerspruch
zur Idee Kreisel alte Mainbrücke
- Südbrücke
- Indiskutabel
- Innenstadtring: Grabenstraße und Haaggasse in beide Richtungen
- fundierte Datenbasis fehlt
- Gärtnerstraße und Bürgermeister-Keßler-Platz Verkehrsberuhigungsbereich
- Haaggasse in beide Richtungen
- Ludwigstraße verkehrsberuhigt
- Sendelbacher Straße und Würzburger Str. → Zone 30 (wegen Gehsteigsituation)
- Parkhaus durch Öffnung der Haaggasse für „Partensteiner Richtung“ noch interessanter
- Innenstadt grundsätzlich zur Tempo-30-Zone deklarieren
- Mitarbeiter der städt. Verkehrsüberwachung befähigen, dass Radfahrer in Fußgängerzonen ebenfalls mit Bußgeld verwarnt werden dürfen

