

Radverkehrskonzept Hammelburg



Teil 1 Kernstadt

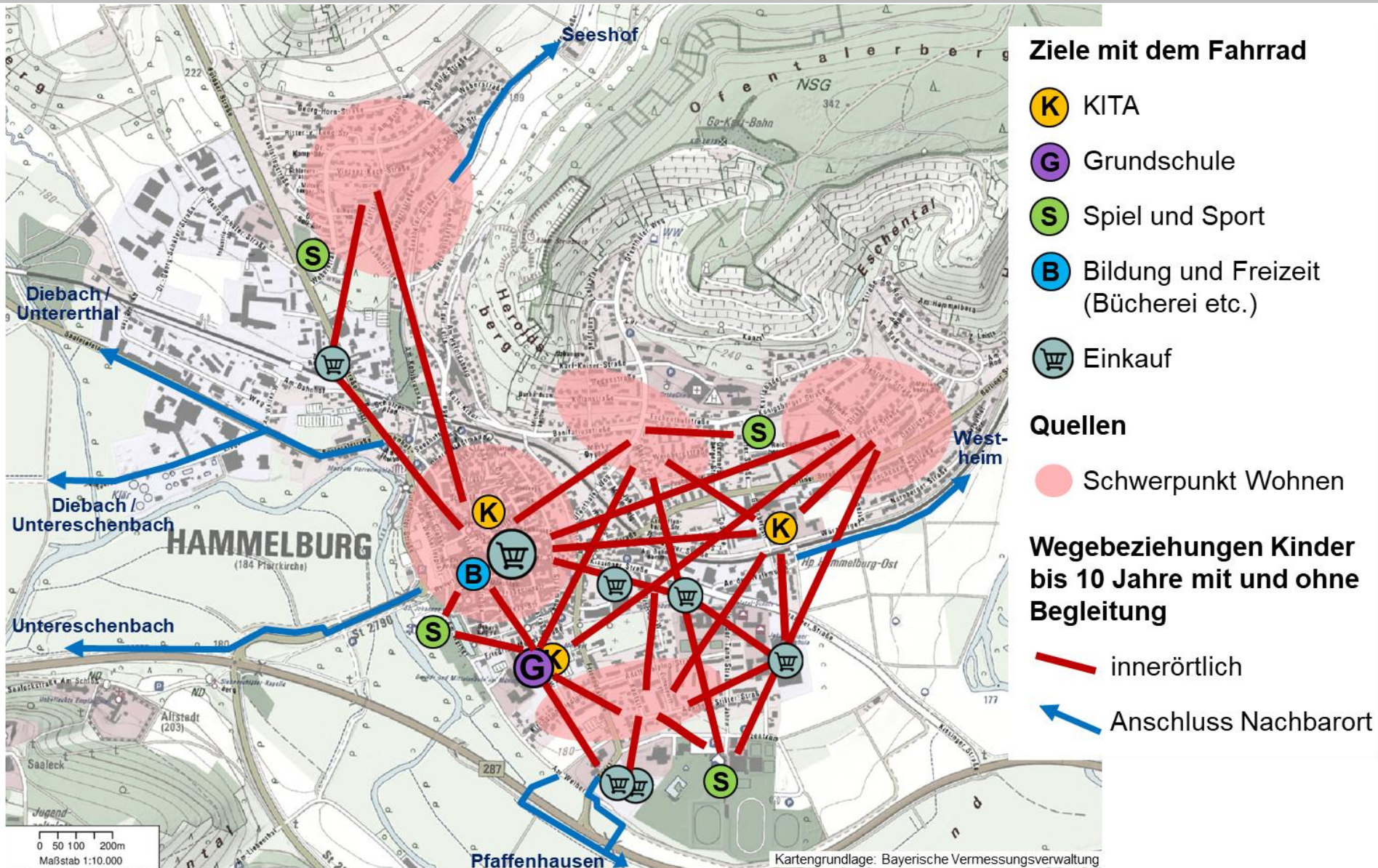
	Folie
Aufgabenstellung	3
Hauptwegebeziehungen und Vorrangroutennetz	4
Stärken-Schwächen-Analyse	17
Ziele	24
Gesamtstrategie „Optimierung Nordostumfahrung Altstadt“	26
 Maßnahmen	 36
Übersicht	37
Straßenräume Kernstadt (ohne Altstadt)	40
Altstadt	84
Netzergänzungen Kernstadt	108
Ruhender Radverkehr	113
 Empfehlungen	 114

Schaffung eines bedürfnisgerechten Routennetzes für den Alltags-Radverkehr

- Zusammenstellung der wichtigen **Quellen** und **Ziele** für Radfahrer im Stadtgebiet einschließlich Stadtteile
- Ableitung der **wichtigen Wegebeziehungen**, die sich aus den Quellen und Zielen ergeben (Wunschliniennetz als „Netzspinne“)
- „Umlegung“ der Hauptwegebedürfnisse ins vorhandene Straßen- und Wegenetz mit Kennzeichnung der sich ergebenden Lücken für den Radverkehr (= **Hauptroutennetz**)
- **Prüfung der Qualität** des Radfahrens im Hauptroutennetz mit Defizitanalyse, unter Berücksichtigung der verschiedenen Bedürfnisse unterschiedlicher Radfahrgruppen
- Ableitung des **Handlungsbedarfs** zur Schaffung der notwendigen Sicherheit und Qualität im Hauptroutennetz

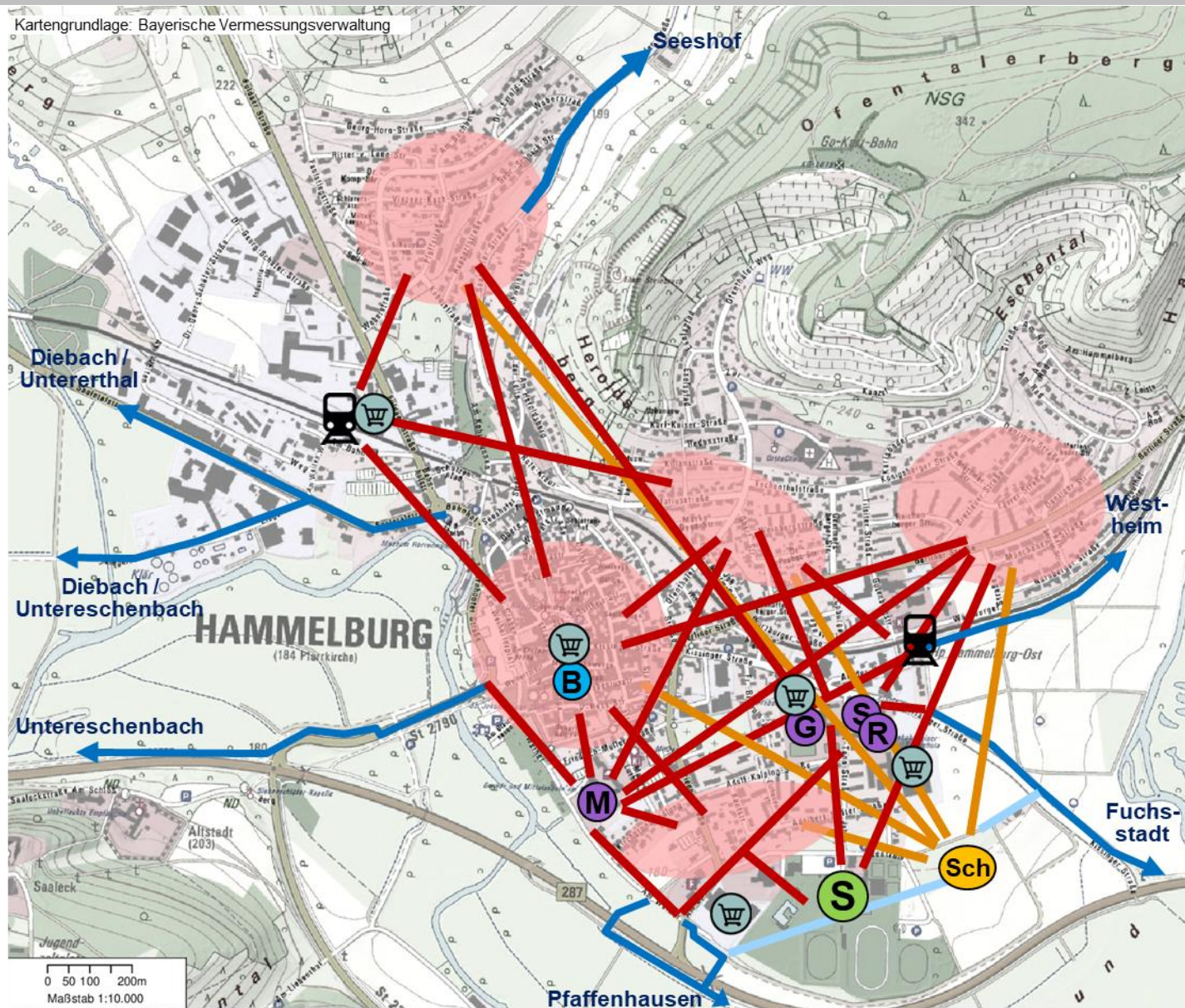
HAUPTWEGEBEZIEHUNGEN UND VORRANGROUTENNETZ

HAUPTWEGEBEZIEHUNGEN Kinder bis 10 Jahre – Kernstadt



HAUPTWEGEBEZIEHUNGEN Teenager – Kernstadt

Kartengrundlage: Bayerische Vermessungsverwaltung



Ziele mit dem Fahrrad

- M** Mittelschule
- G** Gymnasium
- R** Realschule
- S** Saaletalschule
- Sch** Schulzentrum geplant
- B** Bildung und Freizeit (JUZ etc.)
- S** Sportzentrum
- Bahnhof
- Einkauf

Quellen

- Schwerpunkt Wohnen

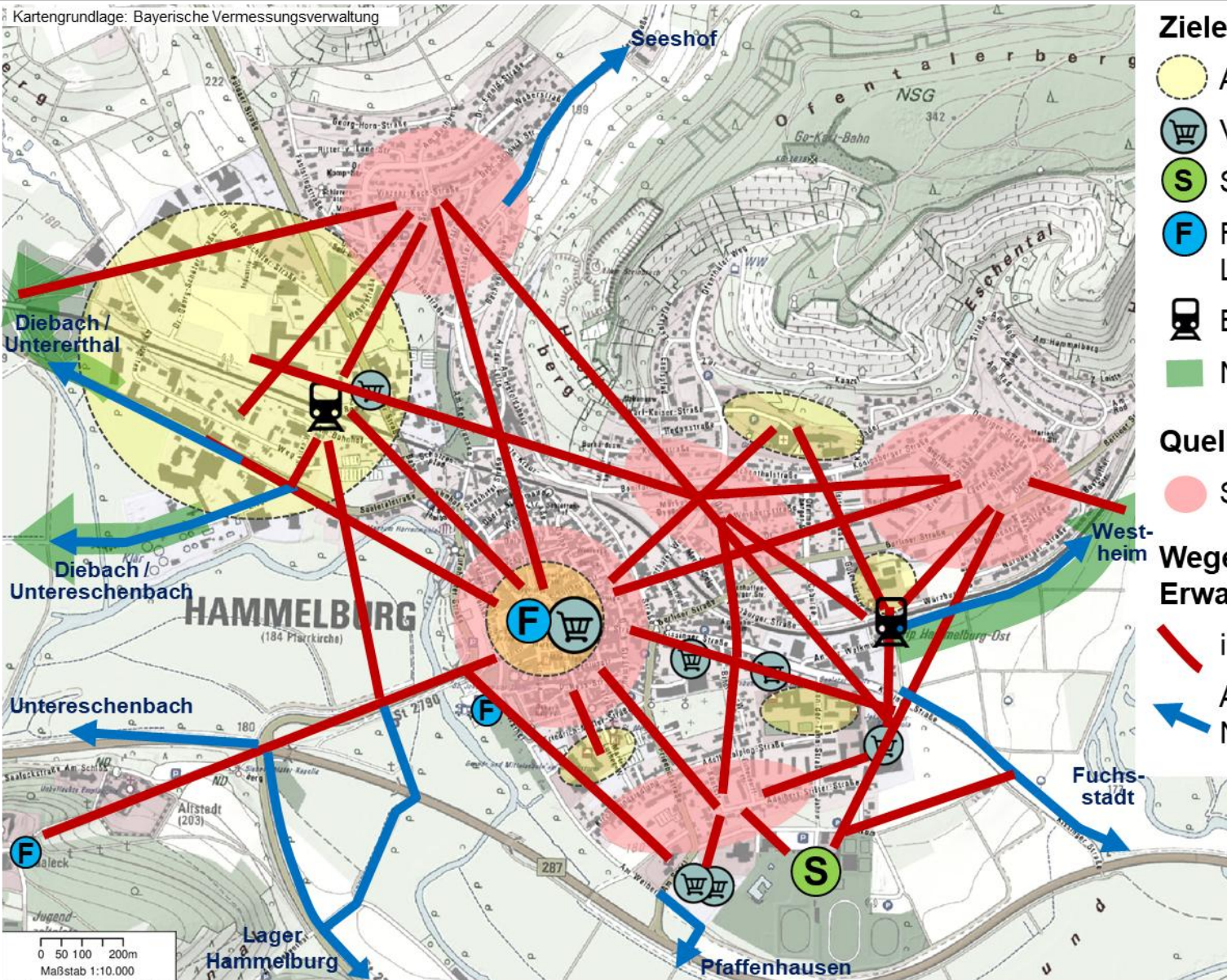
Wegebeziehungen Teenager

- innerstädtisch
- innerstädtisch zu geplantem Schulzentrum
- Anschluss Ortsteil / Nachbarort (mit gepl. Schulzentrum)

HAUPTWEGEBEZIEHUNGEN

Erwachsene – Kernstadt

Kartengrundlage: Bayerische Vermessungsverwaltung



Ziele mit dem Fahrrad

- Arbeitsplatzschwerpunkt
- Versorgung
- Sport
- Freizeit und soziales Leben
- Bahnhaltelpunkt
- Naherholung mit Fahrrad

Quellen

- Schwerpunkt Wohnen

Wegebeziehungen Erwachsene

- innerstädtisch
- Anschluss Ortsteil / Nachbarort

Anforderungen Vorrangroutennetz Kinder und Jugendliche

- = **Zielnetz** für die Planung (nicht nur aktuell mögliche/empfehlenswerte Routen)
- Sich aus einem möglichst stringenten Routenverlauf ergebend
- In beiden Richtungen funktionierend (Zielzustand)
- Qualitätsanforderungen Kinder: Höchster Schutzbedarf bei verhältnismäßigem Zeitaufwand, auch in Begleitung Erwachsener mit jüngeren Kindern im Anhänger/Lastenrad möglich (→ barrierefrei, koordinierbar mit jüngeren Kindern auf dem Gehweg, möglichst selten Notwendigkeit des Wechsels auf den Gehweg für Begleitperson, für Kinder ab 8 Jahren ausreichend sicher auf der Straße bzw. Radverkehrsanlage)
- Qualitätsanforderungen Jugendliche: sicher und dennoch zügig
- „Jugend-Achsen“ möglichst wenig mit Fußverkehr kombiniert

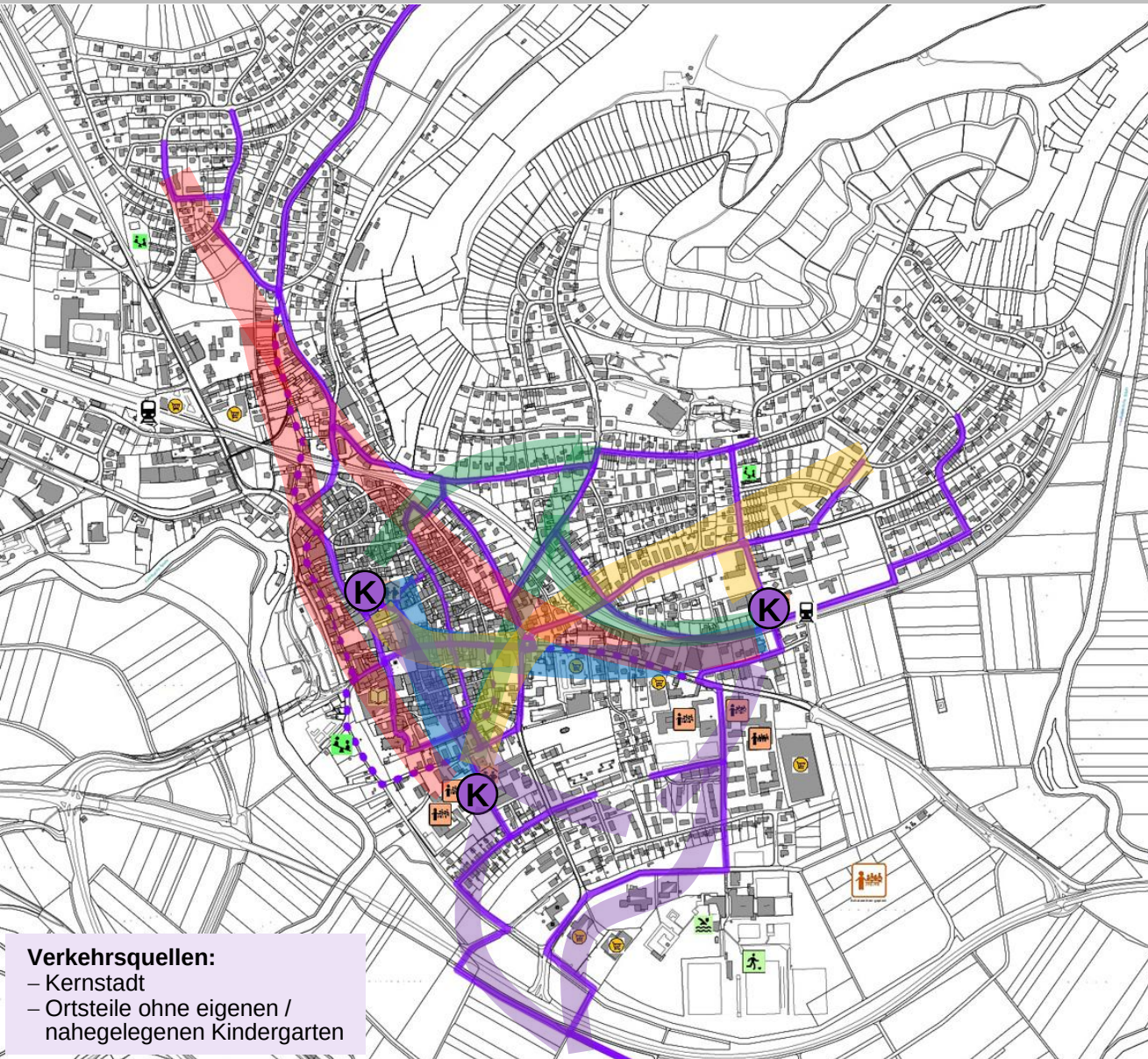
Ergebnis =
nach Schutzbedarf abgestuftes Vorrangroutennetz
für Kinder und Jugendliche

ergänzt durch unterschiedliche Wegebedürfnisse Erwachsener
(z. B. Senioren, Arbeits- und Versorgungswege, Naherholung)

als Grundlage für die Abwägung mit
konkurrierenden Belangen im Straßenraum
(z. B. motorisierter Individualverkehr, Parken, Aufenthalt, Grün)



VORRANGROUTEN KINDERGÄRTEN Kernstadt



Hauptachsen Kindergarten

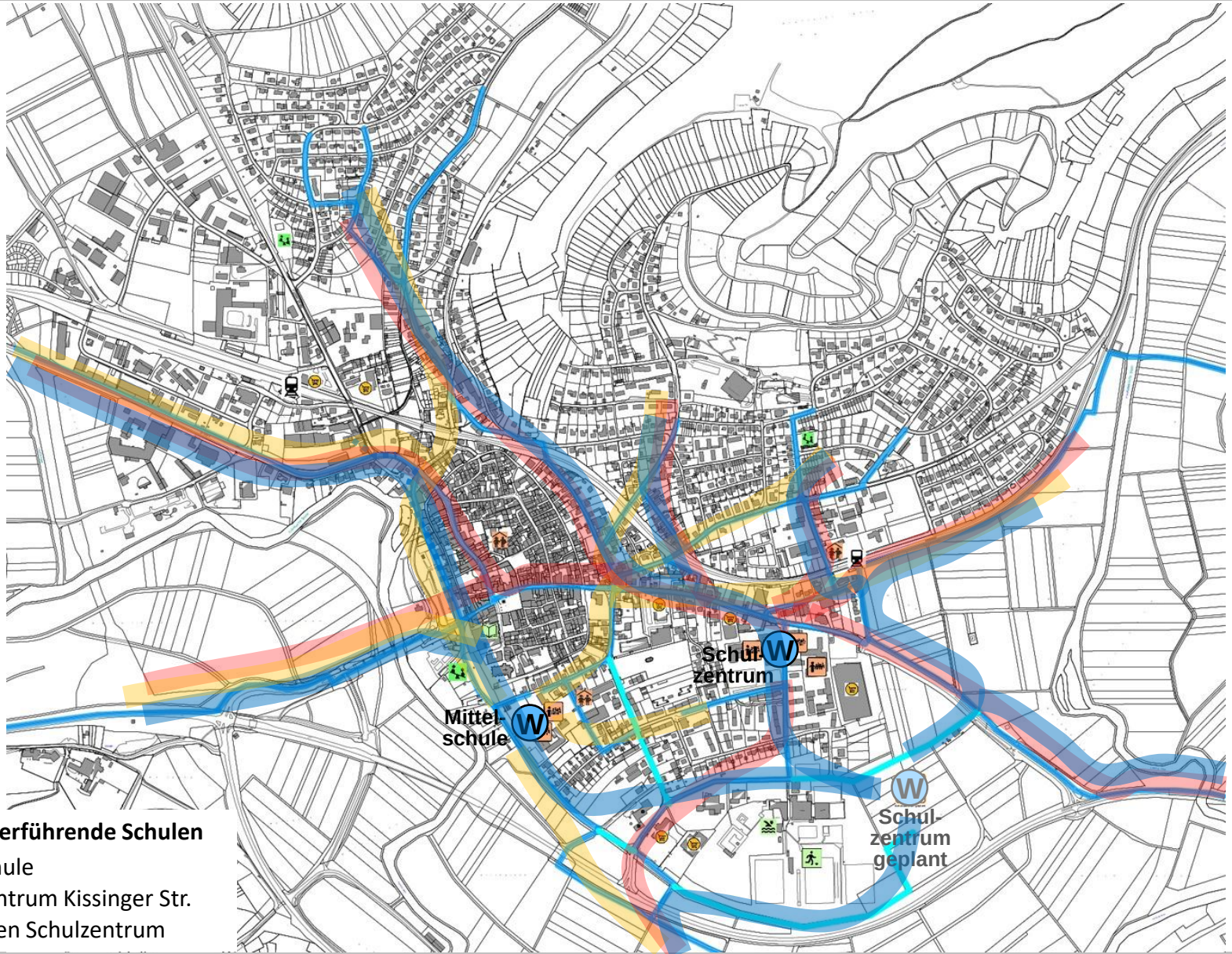
- aus dem Norden
- aus der Altstadt
- aus dem Gebiet Berliner Straße
- aus dem Gebiet Ofenthaler Straße
- aus dem Süden

Verkehrsquellen:

- Kernstadt
- Ortsteile ohne eigenen / nahegelegenen Kindergarten

Prinzip: Alle Kindergärten sollen aus allen Wohngebieten gut erreichbar sein (freie Wahl des Kindergartens)

VORRANGROUTEN WEITERFÜHRENDE SCHULEN Kernstadt



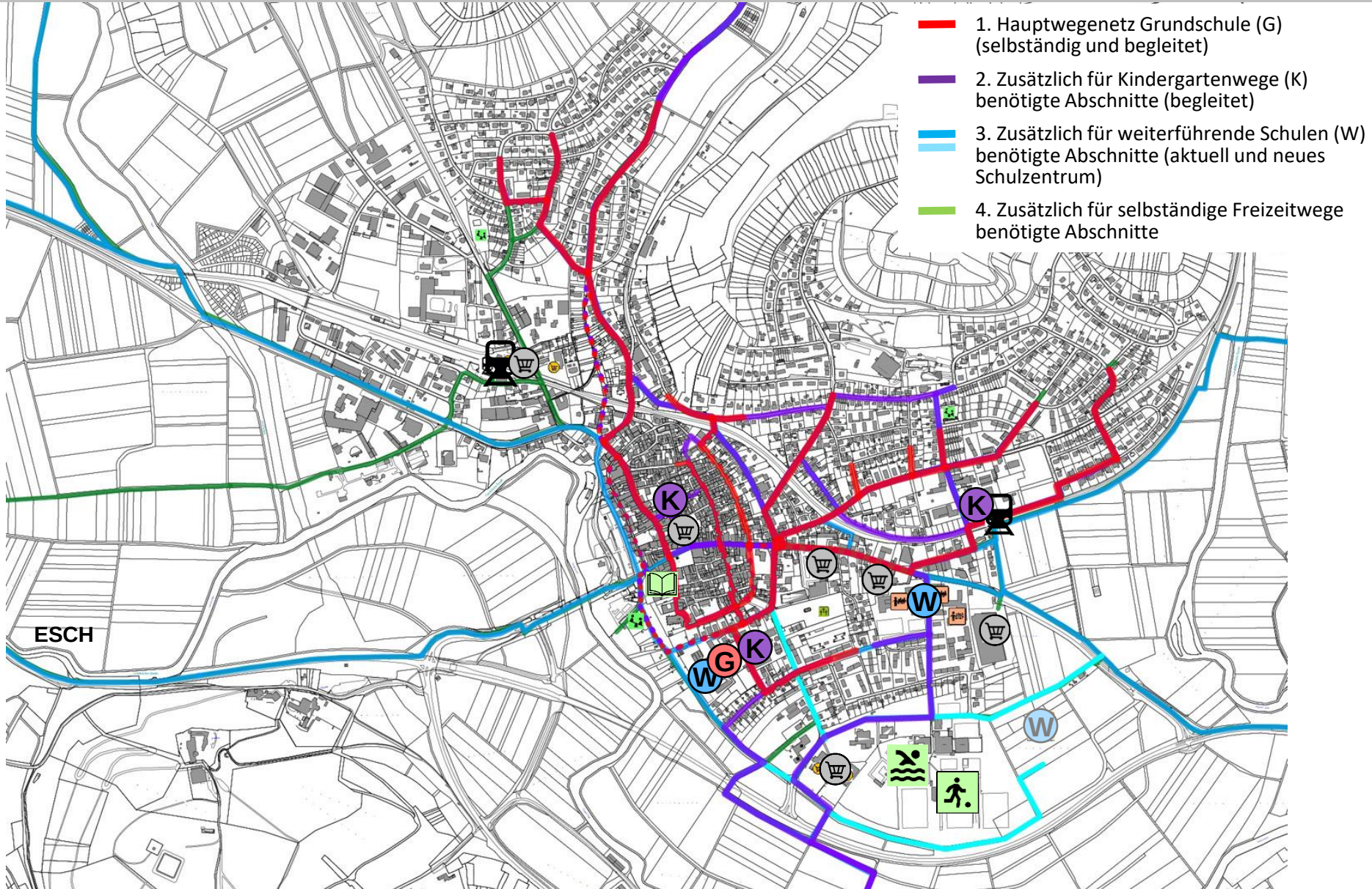
VORRANGROUTEN FREIZEIT KINDER UND JUGEND Kernstadt



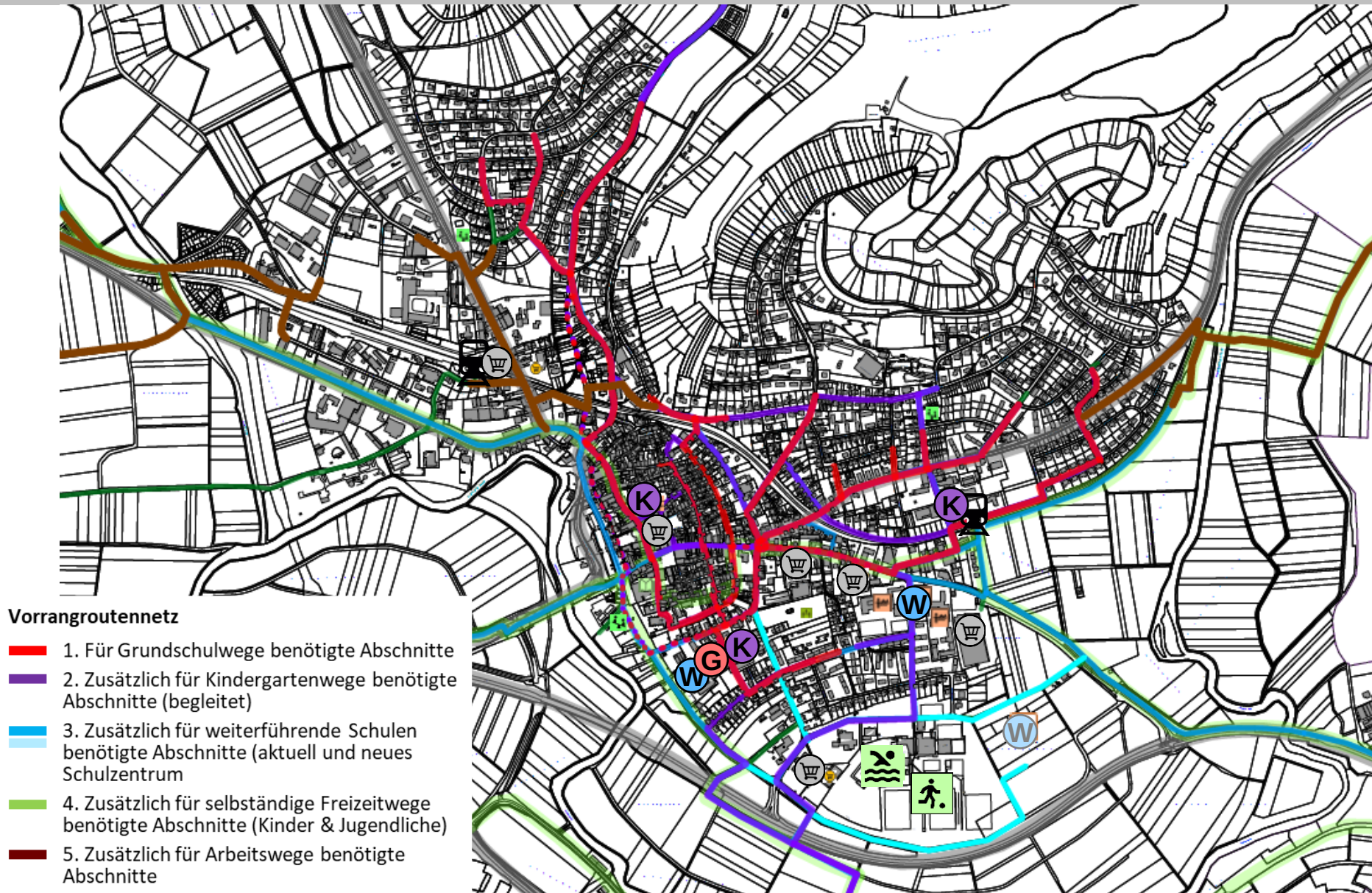
Ziele:

- Spiel & Sport;
- nächster Bahnhaltepunkt
- Einkaufsmärkte
- Stadtzentrum

VORRANGROUTENNETZ KINDER UND JUGENDLICHE Kernstadt (Synthese)



VORRANGROUTENNETZ GESAMT Kernstadt



VORRANGROUTENNETZ

Ableich tatsächliche Routenwahl

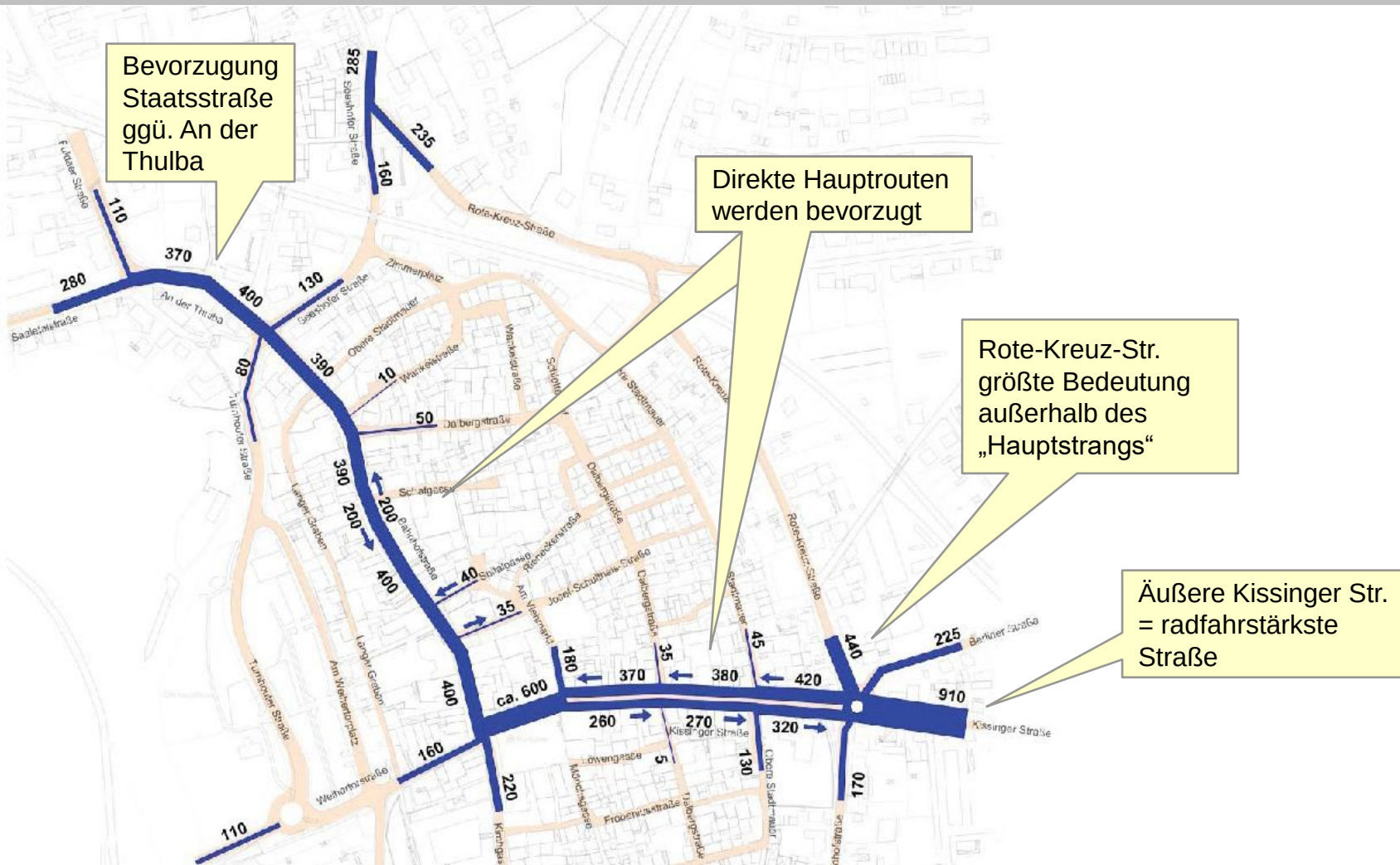


Abbildung 28:
Radverkehr im Bereich der Altstadt
Erhebungen am 20., 27. und 29. 9.2016; Angaben in Rad pro 16 Stunden (6 -22 Uhr)

Aus:
Verkehrsplanung Link,
Verkehrskonzept Altstadt (2017)

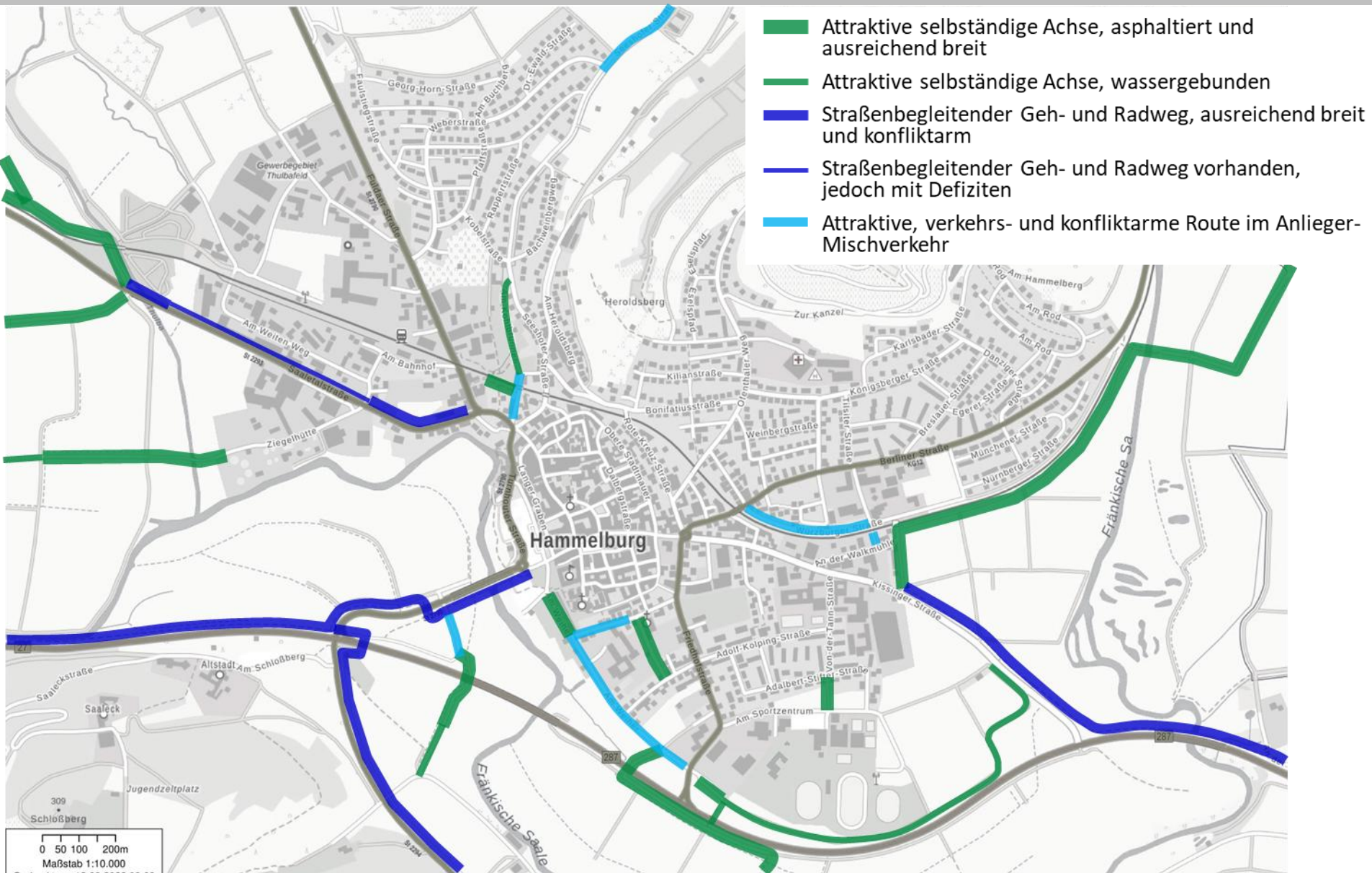
STÄRKEN-SCHWÄCHEN-ANALYSE

Stärken im Radverkehrsnetz

- Attraktive, selbständige Achsen insbesondere tangential und nach außen
- Sichere Radwege entlang wichtiger verkehrsreicher Straßen nach außen
- Angeordnete Geschwindigkeitsbegrenzungen: im Wesentlichen maximal Tempo 30 in der Kernstadt, in der Altstadt maximal Tempo 20
- Details, die eine Willkommenskultur für den Radverkehr erkennen lassen (bauliche Details, konsistente Beschilderung, dezentrale Abstellanlagen im öffentlichen Raum, öffentliche Ladestation)
- Erkennbare „Fußgängerkultur“ in der Planung kommt auch dem Radverkehr zugute (insbes. Fußgängerüberweg als wiederkehrendes Element → reduziert Tempo, erhöht Aufmerksamkeit, ermöglicht indirektes Linksabbiegen)

STÄRKEN IM RADVERKEHRSNETZ

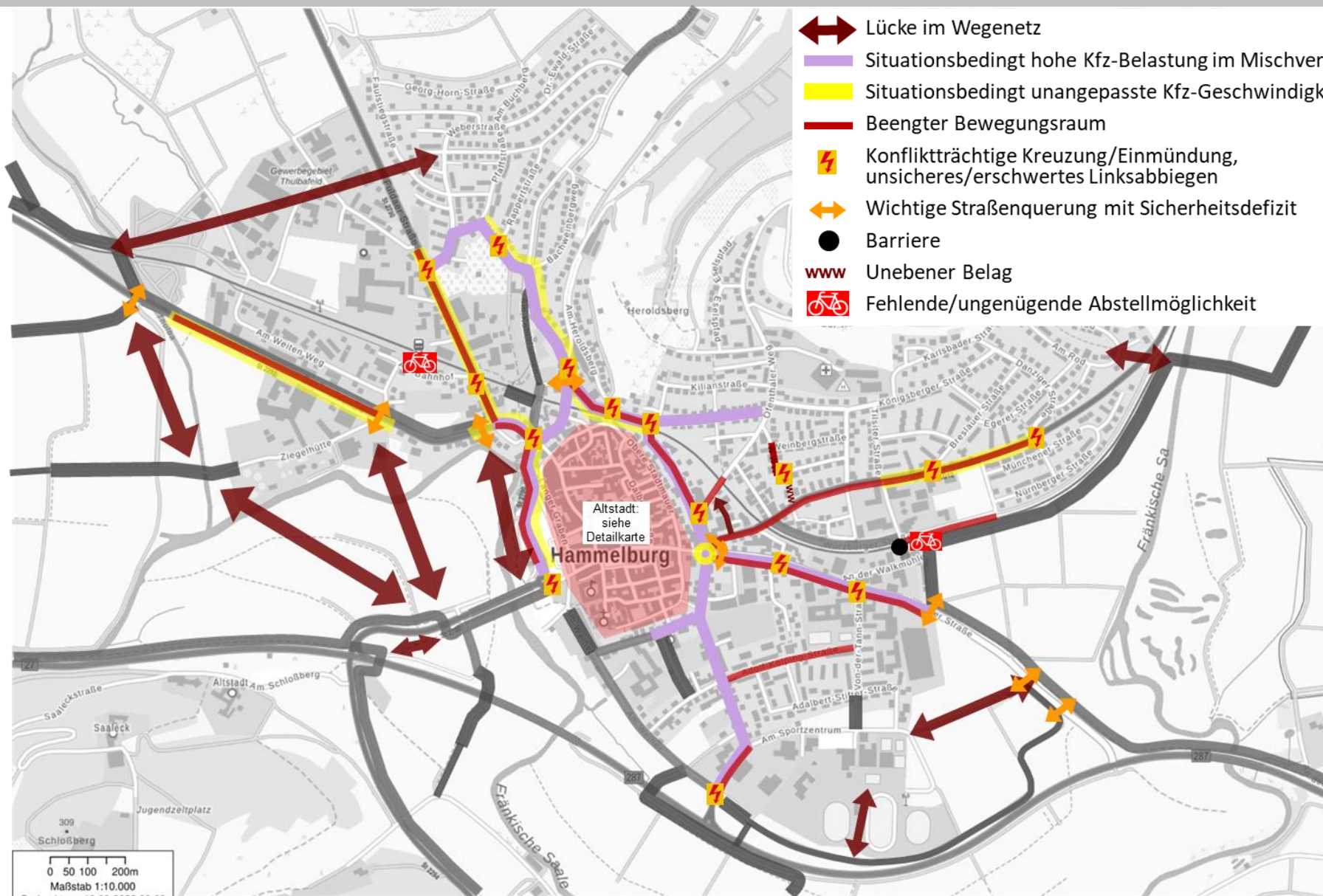
Kernstadt



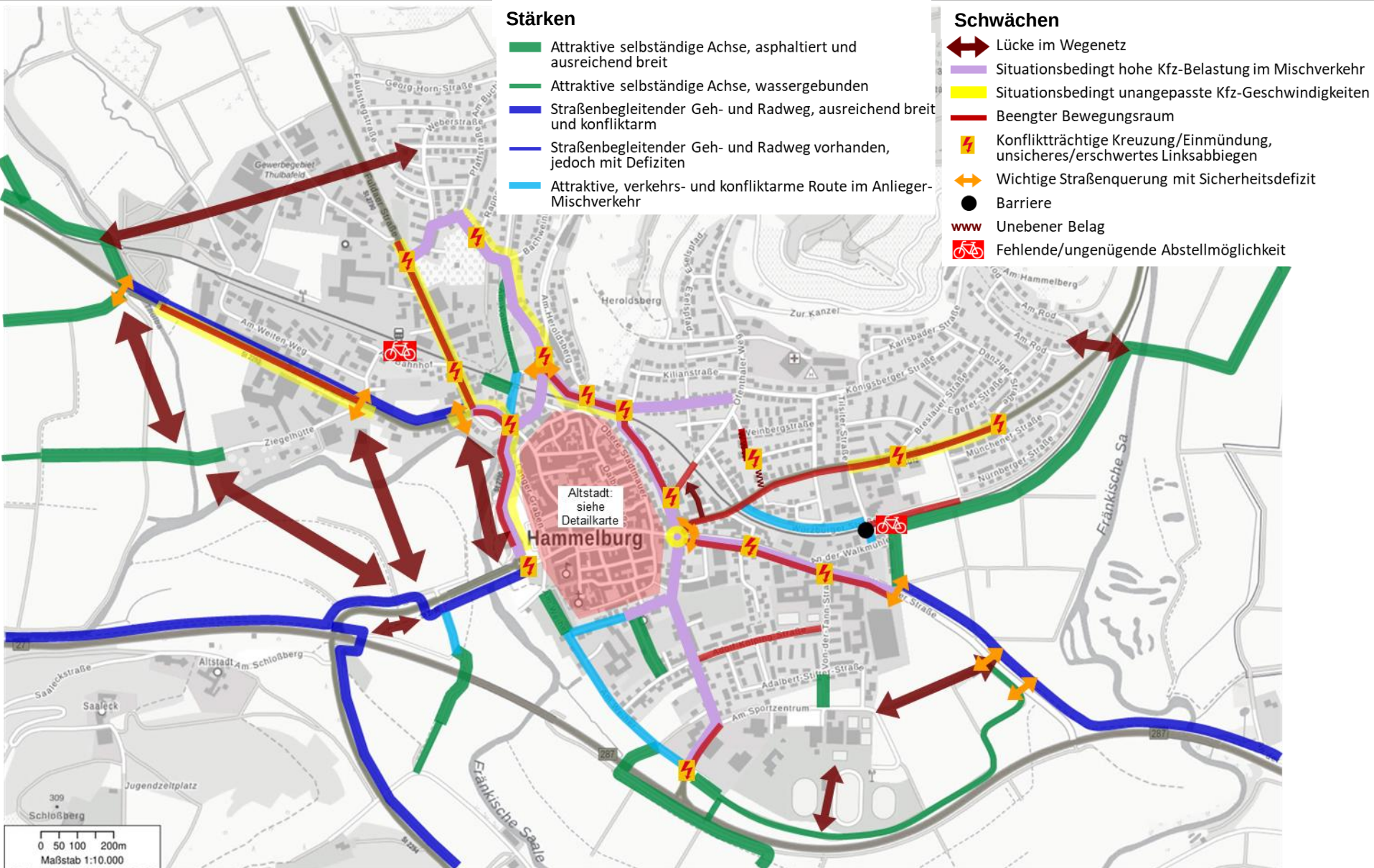
Hauptproblemfelder im Radverkehrsnetz

- Wichtige, verkehrsreiche Hauptachsen in der Kernstadt ohne hinreichend Schutz und Hilfestellung für den Radverkehr (längs, quer, beim Linksabbiegen)
- Hohe, quartiersfremde Kfz-Verkehrsmengen in Wohnstraßen, die wichtige Bestandteile des Vorrangroutennetzes für den Radverkehr sind
- Überhöhte oder unangepasste Geschwindigkeiten in Wohnstraßen und der Altstadt
- Umwege für den Radverkehr auf wichtigen Beziehungen
- Altstadt: viele teils schwer einsehbare Einmündungen, unterschiedliche Vorfahrtsberechtigungen führen zu Unsicherheiten, Abschnitte mit unebenem Belag, Fehlen der inneren Kissinger Str. stadtauswärts als wichtiger Netzabschnitt ➔ keine zügige, konfliktarme und in beide Richtungen funktionierende Route für den Radverkehr durch die Altstadt, weder Nord-Süd noch West-Ost
- Fehlende geeignete Abstellanlagen an wichtigen Punkten

- Lücke im Wegenetz
- Situationsbedingt hohe Kfz-Belastung im Mischverkehr
- Situationsbedingt unangepasste Kfz-Geschwindigkeiten
- Beengter Bewegungsraum
- Konfliktträchtige Kreuzung/Einmündung, unsicheres/erschwertes Linksabbiegen
- Wichtige Straßenquerung mit Sicherheitsdefizit
- Barriere
- Unebener Belag
- Fehlende/ungenügende Abstellmöglichkeit

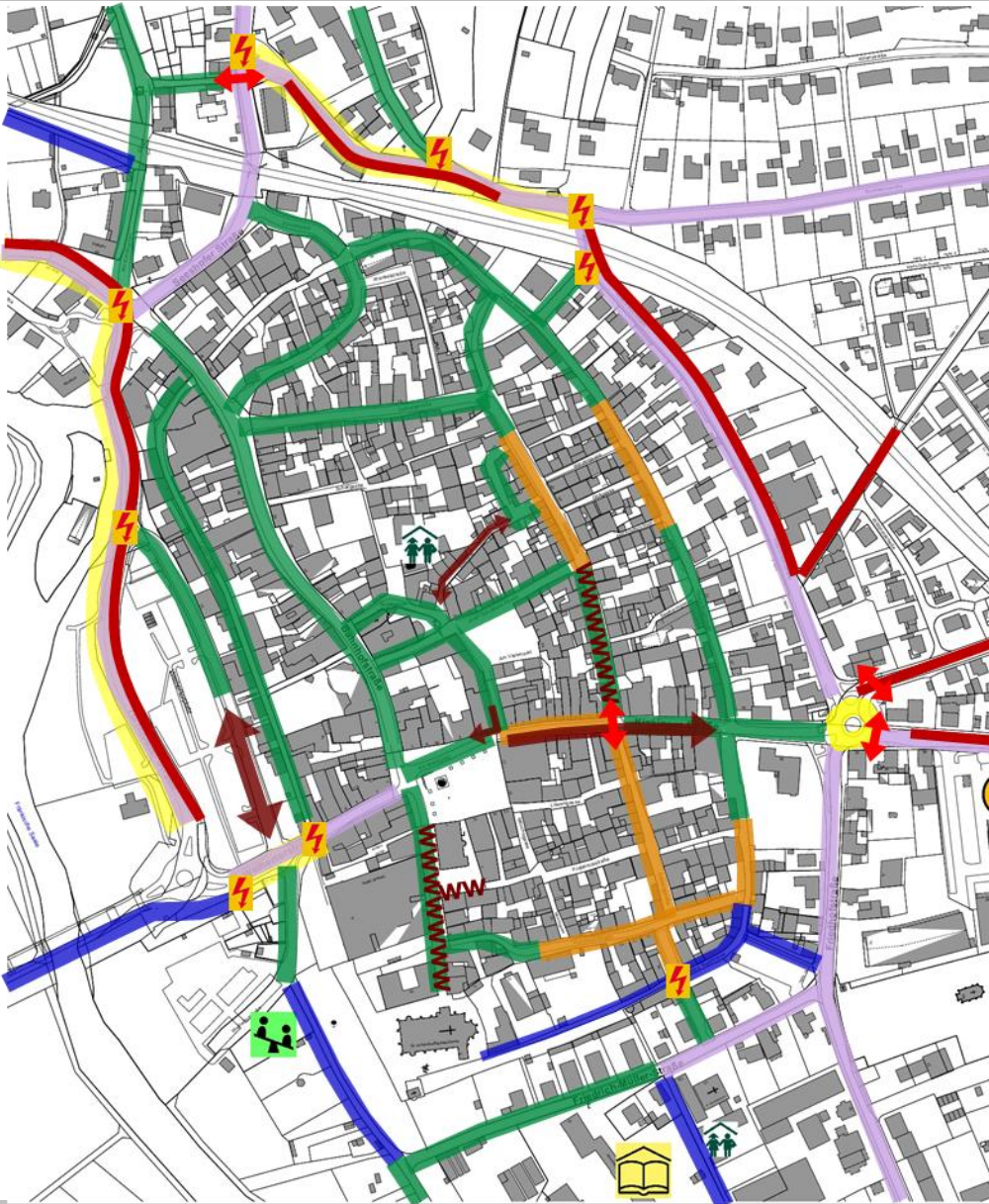


STÄRKEN UND SCHWÄCHEN IM RADVERKEHRSNETZ Kernstadt



STÄRKEN UND SCHWÄCHEN IM RADVERKEHRSNETZ

Fokus Altstadt



- Verkehrs- und konfliktarme Route im Mischverkehr
- Geh- und Radweg oder selbständige Verbindung mit Fußverkehr, i. d. R. konfliktarm
- Selbständige Verbindung mit Fußverkehr, zeitweise beengt
- Wichtige Achse mit Konfliktpotenzial (häufige bevorrechtigte Einmündung, dichtes Parken im Straßenraum etc.)
- Situationsbedingt hohe Kfz-Belastung im Mischverkehr
- Situationsbedingt unangepasste Kfz-Geschwindigkeiten
- Beengter Bewegungsraum im Mischverkehr bei situationsbedingt hohen Kfz-Mengen
- Lücke im Wegenetz
- Wichtige Straßenquerung mit Sicherheitsdefizit
- Konfliktträchtige Kreuzung/Einmündung, unsicheres/erschwertes Linksabbiegen
- Unebener Belag
- Fehlende/ungenügende Abstellmöglichkeit

ZIELE

Ziele für die Kernstadt

1. Weiterentwicklung des Positiv-Netzes mit Stärkung der Tangentialen um die (Alt-)Stadt, Schließen von Netzlücken
2. Verringerung quartiersfremder Kfz-Verkehre in Wohnstraßen, die wichtige Bestandteile im Vorrangroutennetz darstellen („Nordostumfahrung“)
3. Unterstützung und Sichtbarmachung der Bedürfnisse des Radverkehrs im Vorrangroutennetz unter Berücksichtigung des Schutzbedarfs unterschiedlicher Nutzergruppen (Längsverkehr, Querungen)
4. Innerhalb der Altstadt:
 - a) Möglichst umfassende, flächenhafte Bewegungsfreiheit mit allen Abbiegebeziehungen für den Radverkehr (Ausnahme: enge Fußgängergassen)
 - b) Möglichst konsistente, zonenhafte Verkehrsorganisation zur Klarstellung der Vorfahrtsberechtigungen
 - c) Stärkung einer Nord-Süd-Achse in der östlichen Altstadt
 - d) Wo notwendig Belagssanierung

GESAMTSTRATEGIE FÜR EINE OPTIMIERUNG DER NORDOSTUMFAHRUNG ALTSTADT:

**Verringerung der Kfz-Verkehrsmengen auf der
Nordostumfahrung Altstadt**

**(Weberstraße – Kobelstraße – Seeshofer Straße – Rote-Kreuz-Straße
– äußere Kissinger Straße / Berliner Straße)**

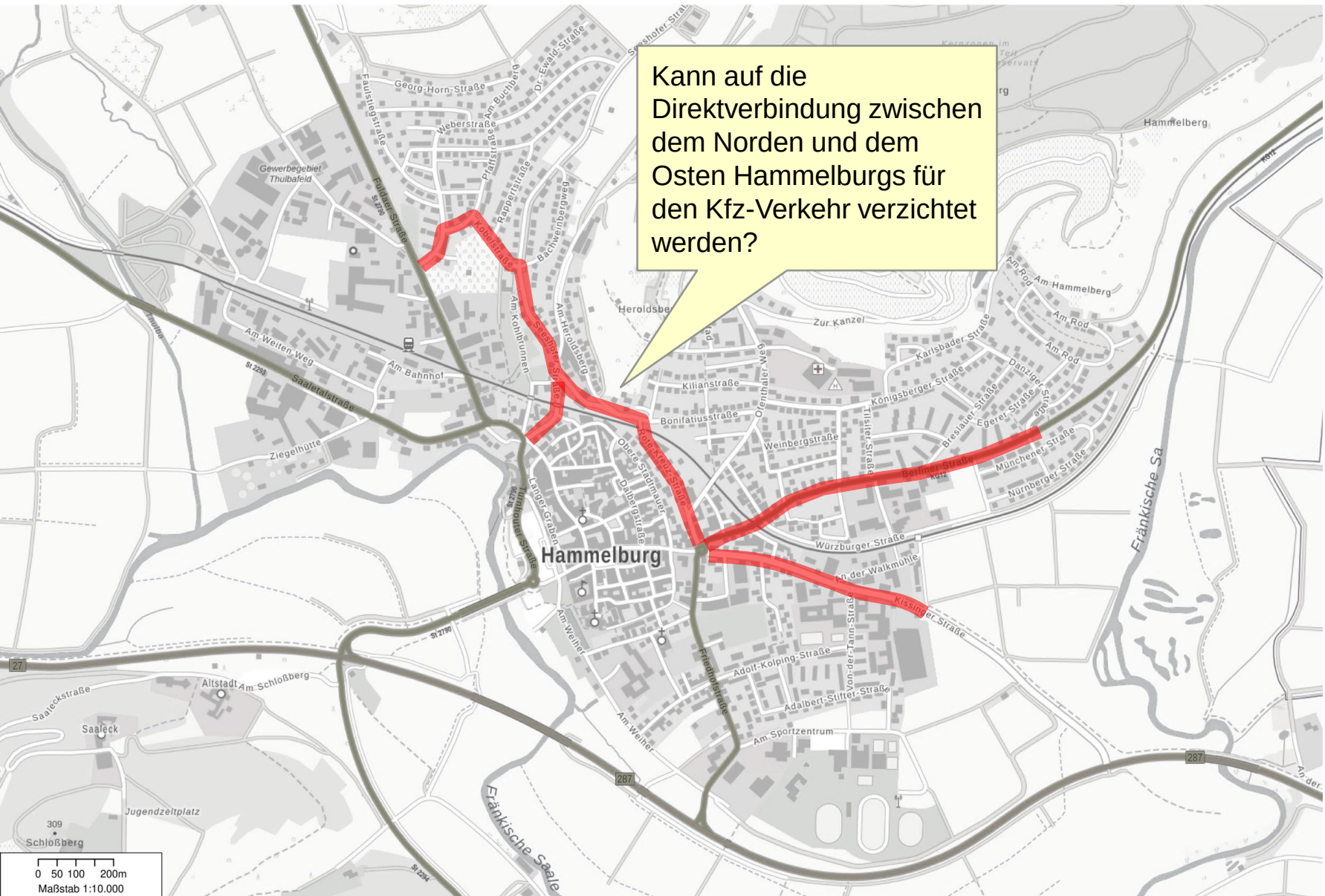
bei gleichzeitiger

**Aufwertung dieser Achse für den Radverkehr
und Beschleunigung des Kfz-Verkehrs auf der
„erwünschten Route“**

Feststellung „notwendiger Kfz-Verkehr“ auf der Nordostumfahrung der Altstadt

GESAMTSTRATEGIE OPTIMIERUNG NORDOSTUMFAHRUNG

Feststellung notwendiger Kfz-Verkehr



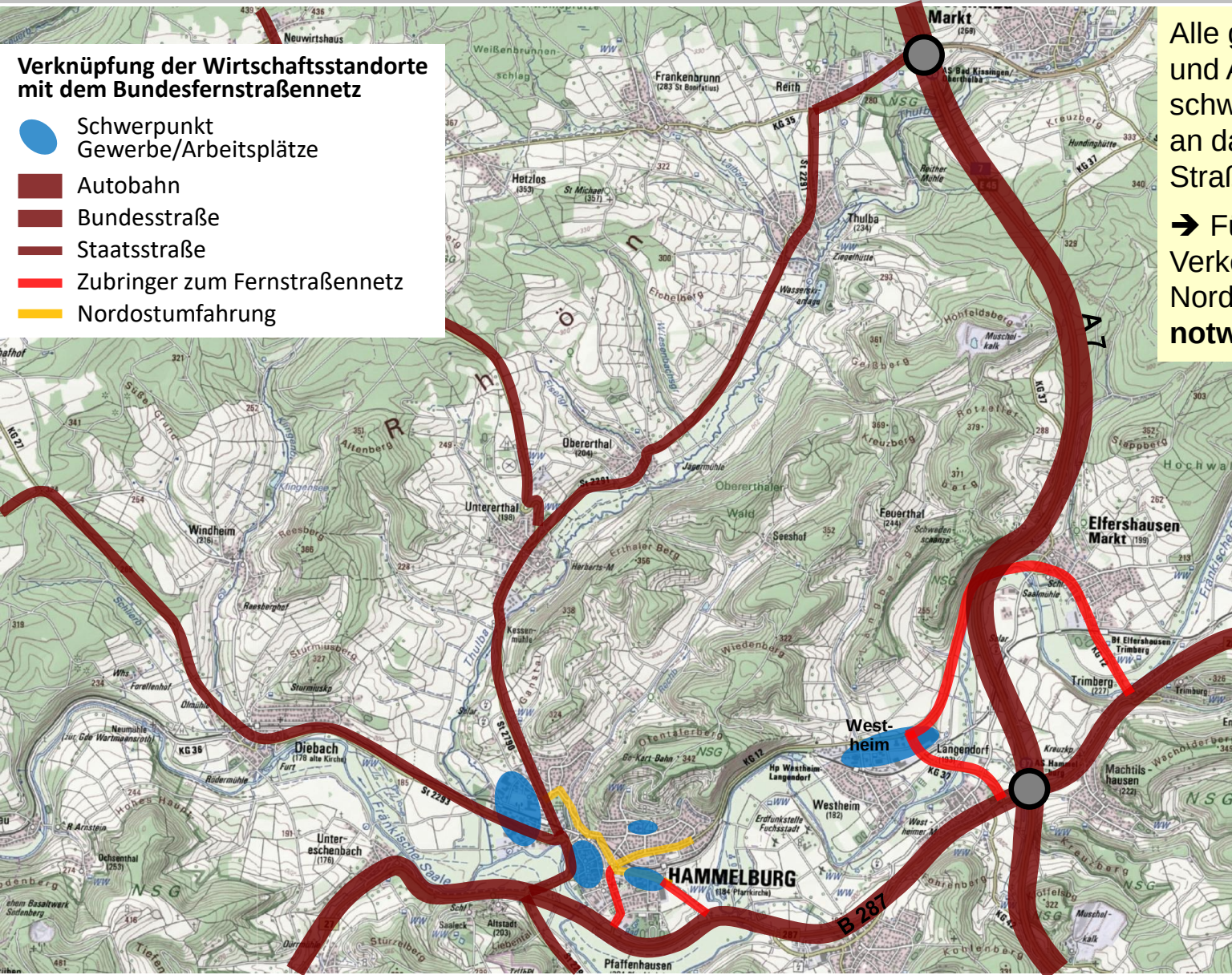
GESAMTSTRATEGIE OPTIMIERUNG NORDOSTUMFAHRUNG

Bedürfnisse des Kfz-Großraumverkehrs im Nordosten der Altstadt

Verknüpfung der Wirtschaftsstandorte mit dem Bundesfernstraßennetz

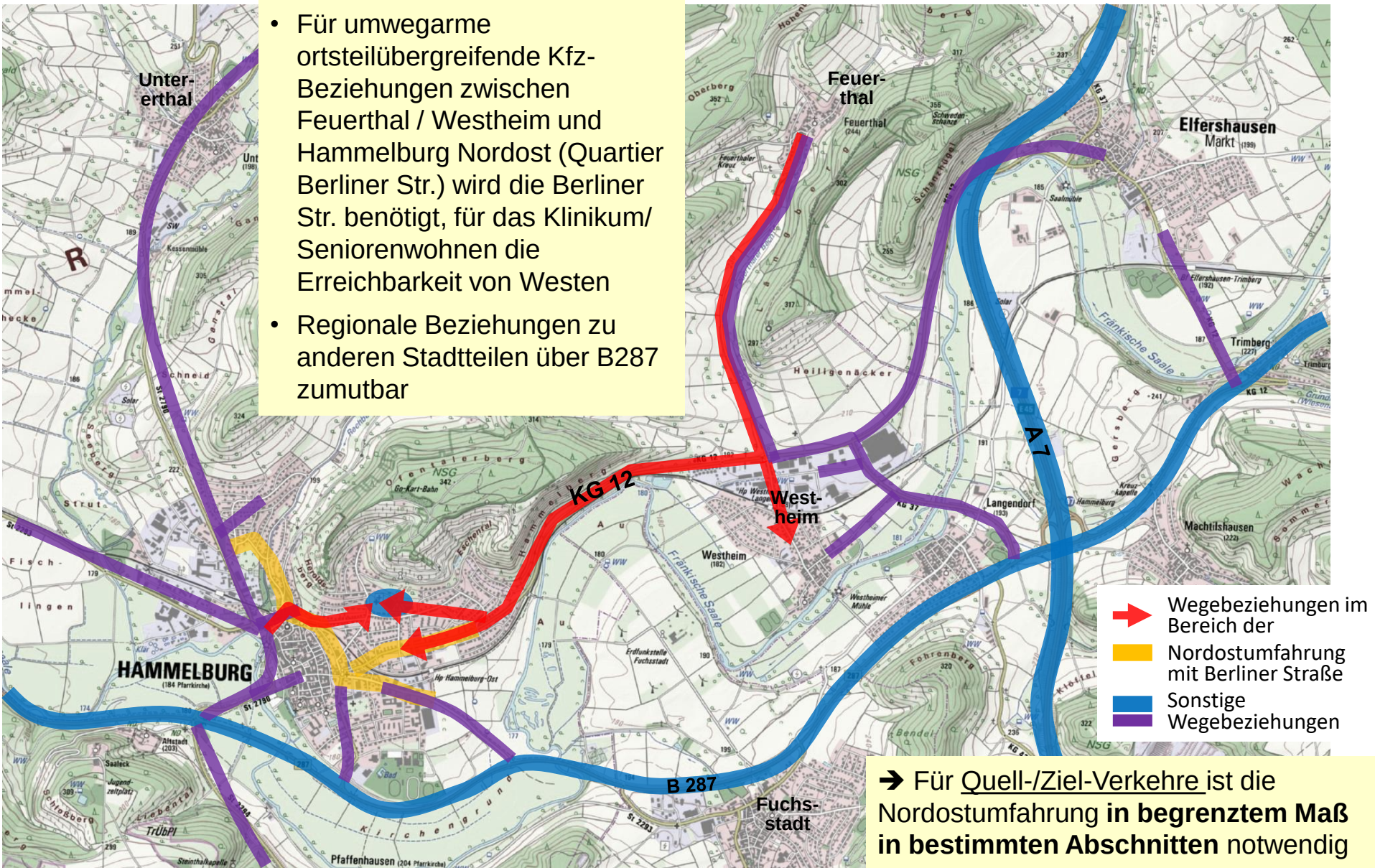
-  Schwerpunkt Gewerbe/Arbeitsplätze
-  Autobahn
-  Bundesstraße
-  Staatsstraße
-  Zubringer zum Fernstraßennetz
-  Nordostumfahrung

Alle größeren Gewerbe- und Arbeitsplatzschwerpunkte sind direkt an das übergeordnete Straßennetz angebunden
➔ Für großräumige Kfz-Verkehre ist die Nordostumfahrung **nicht** notwendig



GESAMTSTRATEGIE OPTIMIERUNG NORDOSTUMFAHRUNG

Bedürfnisse des regionalen Kfz-Verkehrs im Nordosten der Altstadt

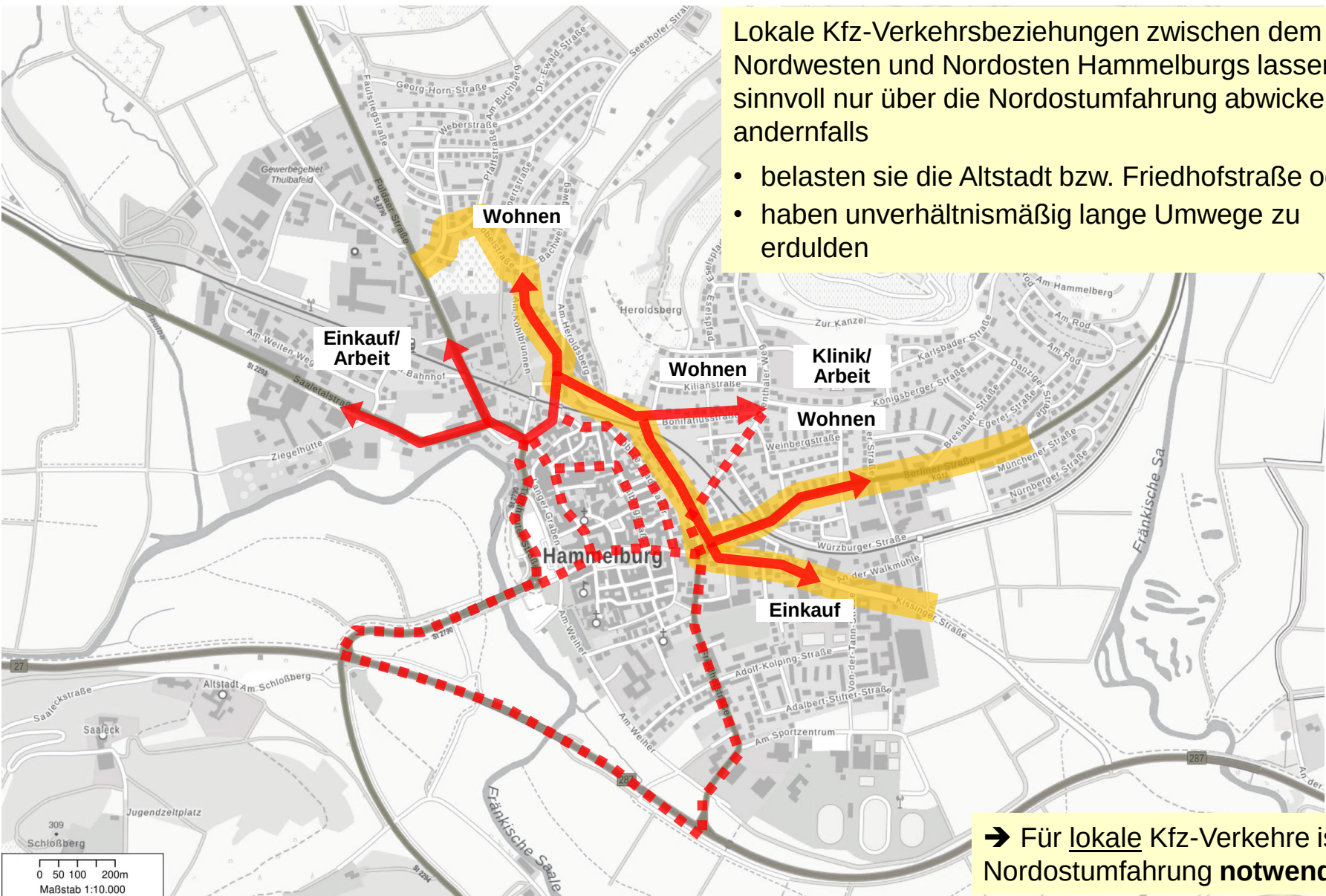


GESAMTSTRATEGIE OPTIMIERUNG NORDOSTUMFAHRUNG

Bedürfnisse des lokalen Kfz-Verkehrs im Nordosten der Altstadt

Lokale Kfz-Verkehrsbeziehungen zwischen dem Nordwesten und Nordosten Hammelburgs lassen sich sinnvoll nur über die Nordostumfahrung abwickeln, andernfalls

- belasten sie die Altstadt bzw. Friedhofstraße oder
- haben unverhältnismäßig lange Umwege zu erdulden



→ Für lokale Kfz-Verkehre ist die Nordostumfahrung **notwendig**

Fazit:

Die Nordostumfahrung wird

- für Durchgangsverkehre ohne Ziel oder Quelle in der Kernstadt von Hammelburg nicht benötigt
- für Quell-/Zielverkehre mit Bezug auf den Nordosten der Kernstadt in begrenztem Umfang benötigt
- für lokale Verkehre nur in der Beziehung zwischen der nördlichen und nordöstlichen Kernstadt benötigt

GESAMTSTRATEGIE OPTIMIERUNG NORDOSTUMFAHRUNG

Tatsächliche Routenwahl Durchgangsverkehr

Tatsächliche Routenwahl im Durchgangsverkehr:

Navigation von Untererthal nach Westheim zeigt weiterhin (ausschließlich) Route über Rote-Kreuz-Straße an

(ebenso: Diebach – Westheim, Untererthal - Elfershausen)



GESAMTSTRATEGIE OPTIMIERUNG NORDOSTUMFAHRUNG

Tatsächliche Routenwahl Durchgangsverkehr

Google Earth Pro

Datei Bearbeiten Ansicht

Suchen

from: Untererthal to: Elfershausen

Beispiel: 25990

Route berechnen

Untererthal 97762 Hammelburg

Elfershausen 97725

Vorgeschlagene Routen

Route	Abstand	Zeit
B27	11,6 km	14 min
B27 und B287	14,7 km	17 min

Untererthal

1. Auf **Von-Erthal-Straße** nach **Westen** starten
75 m
2. An der 1. Querstraße **links** abbiegen, um auf **Von-Erthal-Straße** zu bleiben
88 m

Rechts abbiegen auf Rote-Kreuz-Straße

Nach rechts abbiegen, um auf Rote-Kreuz-Straße zu bleiben

Ausfahrt (Berliner Str.) nehmen

Marktstraße verläuft nach rechts und wird zu August-Straße

Weiter auf Marktstraße

Elfershausen

Leicht links abbiegen auf Brückenauer Str./B27

St2291

Berliner Str.

Kissinger Str.

St2294

St287

St7

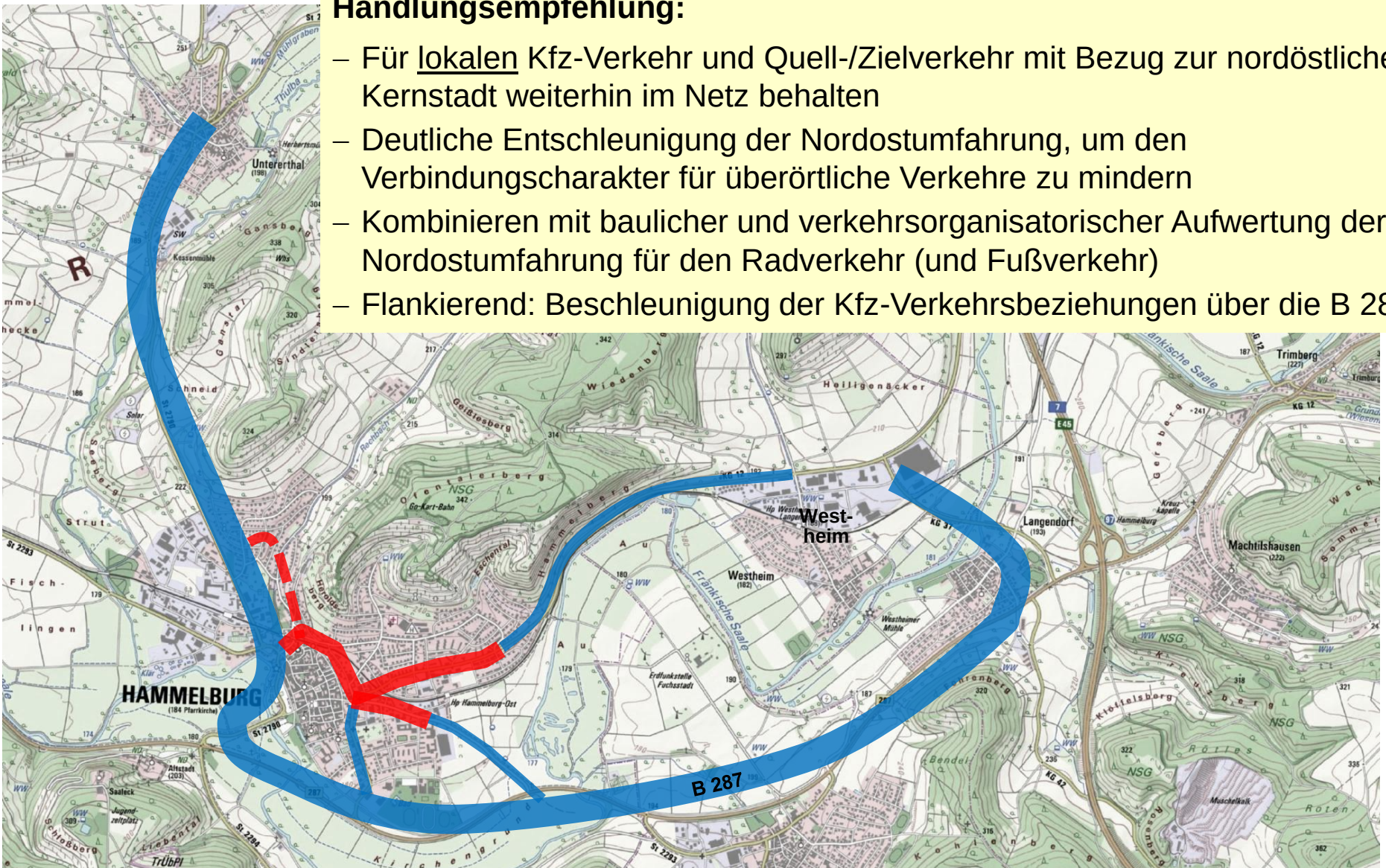
Hauptgrund für Navigation
Durchgangsverkehr über Nordostumfahrung
= Zeitersparnis gegenüber der B287
➔ Durchfahrt Kernstadt ist zügig möglich,
zum Nachteil Anwohner / nichtmotorisierter Verkehr

GESAMTSTRATEGIE OPTIMIERUNG NORDOSTUMFAHRUNG

Handlungsempfehlung zum Umgang mit der Achse

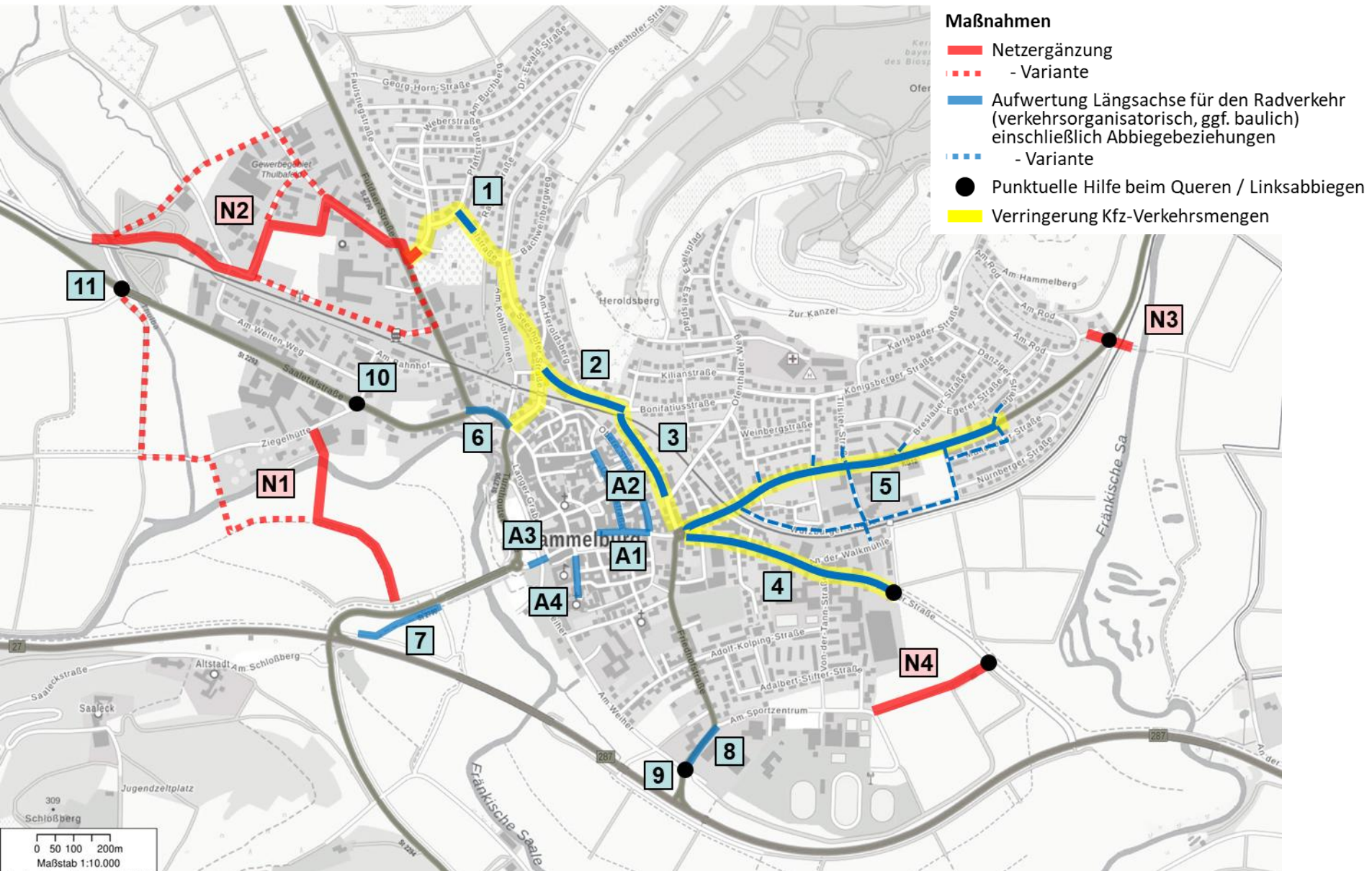
Handlungsempfehlung:

- Für lokalen Kfz-Verkehr und Quell-/Zielverkehr mit Bezug zur nordöstlichen Kernstadt weiterhin im Netz behalten
- Deutliche Entschleunigung der Nordostumfahrung, um den Verbindungscharakter für überörtliche Verkehre zu mindern
- Kombinieren mit baulicher und verkehrsorganisatorischer Aufwertung der Nordostumfahrung für den Radverkehr (und Fußverkehr)
- Flankierend: Beschleunigung der Kfz-Verkehrsbeziehungen über die B 287



MASSNAHMEN

MASSNAHMEN STADT Übersicht



	Folie
Straßenräume Kernstadt ohne Altstadt	40
1 Kobelstraße	41
2 Nördliche Rote-Kreuz-Straße	45
3 Südliche Rote-Kreuz-Straße	49
4 Äußere Kissinger Straße	52
5 Berliner Straße	56
6 Bahnhofstraße zwischen Kreisverkehr und Altstadtzugang	61
7 Beschleunigung Knoten St 2790 / B 287	69
8 Längsverkehr Am Sportzentrum West	72
9 Querung Am Sportzentrum im Zuge Am Weiher	75
10 Querung Saaletalstraße im Zuge Ziegelhütte	78
11 Querung Saaletalstraße im Zuge Thulbatal	81
Altstadt	84
A1 Innere Kissinger Straße	88
A2 Nord-Süd-Achse durch die östliche Altstadt	94
A3 Weihertorstraße	100
A4 Kirchgasse	105

	Folie
Netzergänzungen Kernstadt	108
N1 Tangente Südwest	109
N2 Tangente Nordwest	110
N3 Tangente Ost	111
N4 Tangente Süd	112
 Ruhender Radverkehr	 113

STRASSENÄRÄUME KERNSTADT OHNE ALTSTADT

Unterbrechen der Kobelstraße für den Kfz-Verkehr

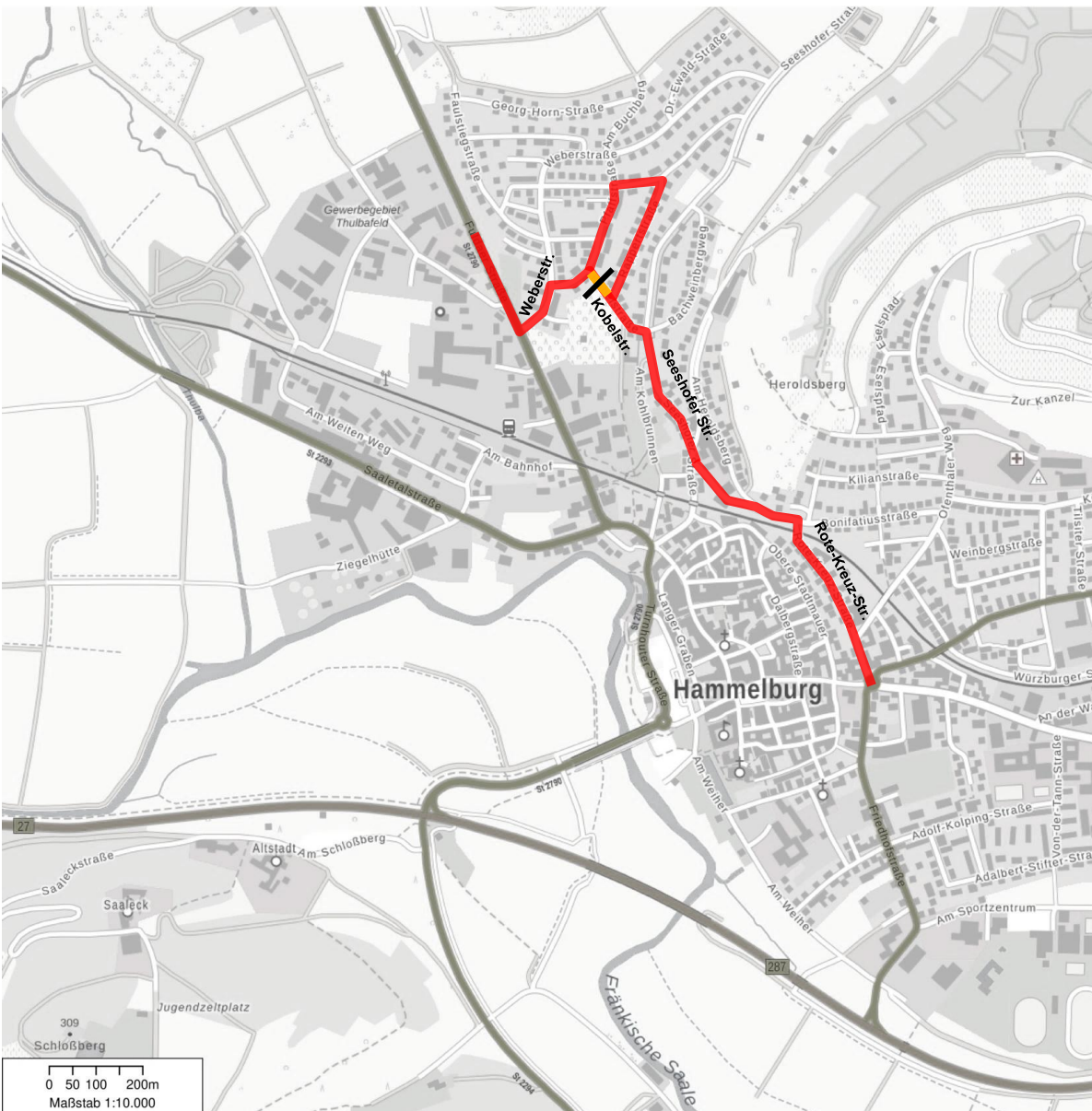
Handlungsansatz:

Unterbrechung Kobelstraße für den Kfz-Verkehr

- ➔ Abkürzung über Weberstr. deutlich weniger attraktiv
- ➔ Entlastung Weberstr. – Kobelstr. – obere Seeshofer Str., vermutlich ebenso Rote-Kreuz-Str.
- ➔ Hiervon profitieren Radfahrer im Mischverkehr ohne weitere Maßnahmen; obere Kobelstr. bleibt weitgehend autofrei
- ➔ Für Quartiersbewohner bleiben alle Kfz-Beziehungen erhalten

Mögliche Folgen

- Evt. Mehrbelastung Fuldaer Str. – Bahnhofstr. – Postamtskreuzung – untere Seeshofer Str.
- ➔ Ggf. flankierende Maßnahmen



Weitere zu beachtende Aspekte:

- Enger Zusammenhang mit langen Schließzeiten Bahnübergang Fuldaer Straße
- Vermeidung neuer Betroffenheiten im Quartier Weberstraße

Mögliches Vorgehen:

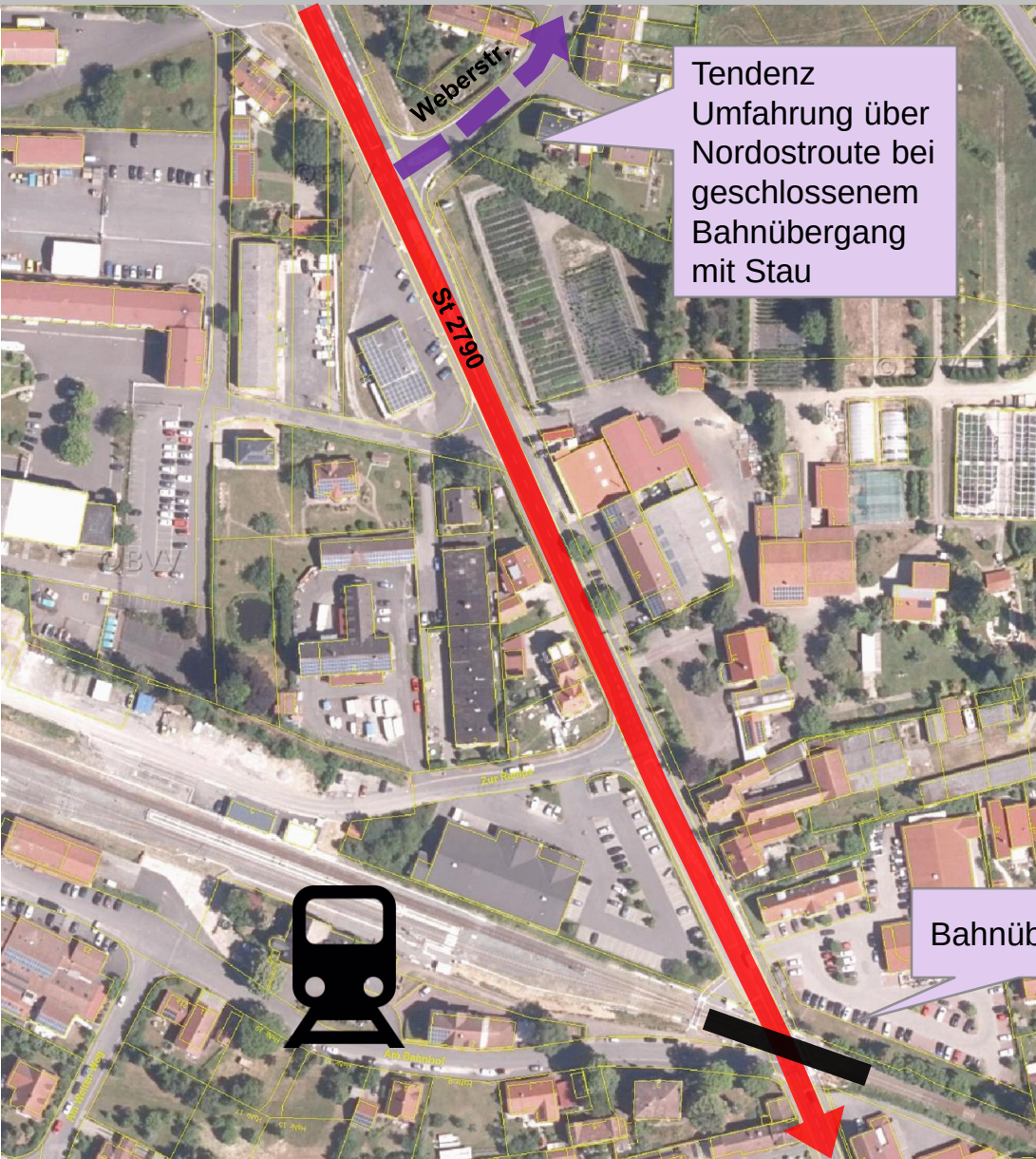
- Erarbeitung von Unterbrechungsvarianten mit jeweils zugehörigem Erschließungskonzept für das Quartier Weberstraße sowie Abschätzung der Auswirkungen auf das umgebende Straßennetz
- Ggf. Ableitung flankierender Schutzmaßnahmen für Straßenabschnitte mit vorübergehender oder dauerhafter Mehrbelastung
- Umsetzung der Vorzugsvariante probeweise, mit Verkehrszählungen vorher-nachher zur Wirkungskontrolle
- Parallel Dialog mit der Bahn, um Schließzeiten Bahnübergang auf notwendiges Minimum zu begrenzen

Empfehlung Lenkungsgruppe am 16.01.2024:

Einbeziehung einer Variante mit Einrichtungsverkehr von Ost nach West (= bergauf) in der Kobelstraße (Radverkehr frei) in die Variantenuntersuchung

1 – KOBELSTRASSE

Flankierend Verbesserung Nutzbarkeit St 2790



Defizit:

- „Unproduktive“ Zeit der Staatsstraße bei geschlossenem Bahnübergang, „gefühlte“ länger als notwendig
- Geschlossener Bahnübergang mit Stau fördert in Fahrtrichtung Süd Tendenz der Umfahrung der Altstadt über die Nordostroute

Handlungsansatz:

- Strukturierte Überprüfung der Schließzeiten
- Auf dieser Grundlage Dialog mit Bahn und Behörden zur Begrenzung auf das notwendige Minimum

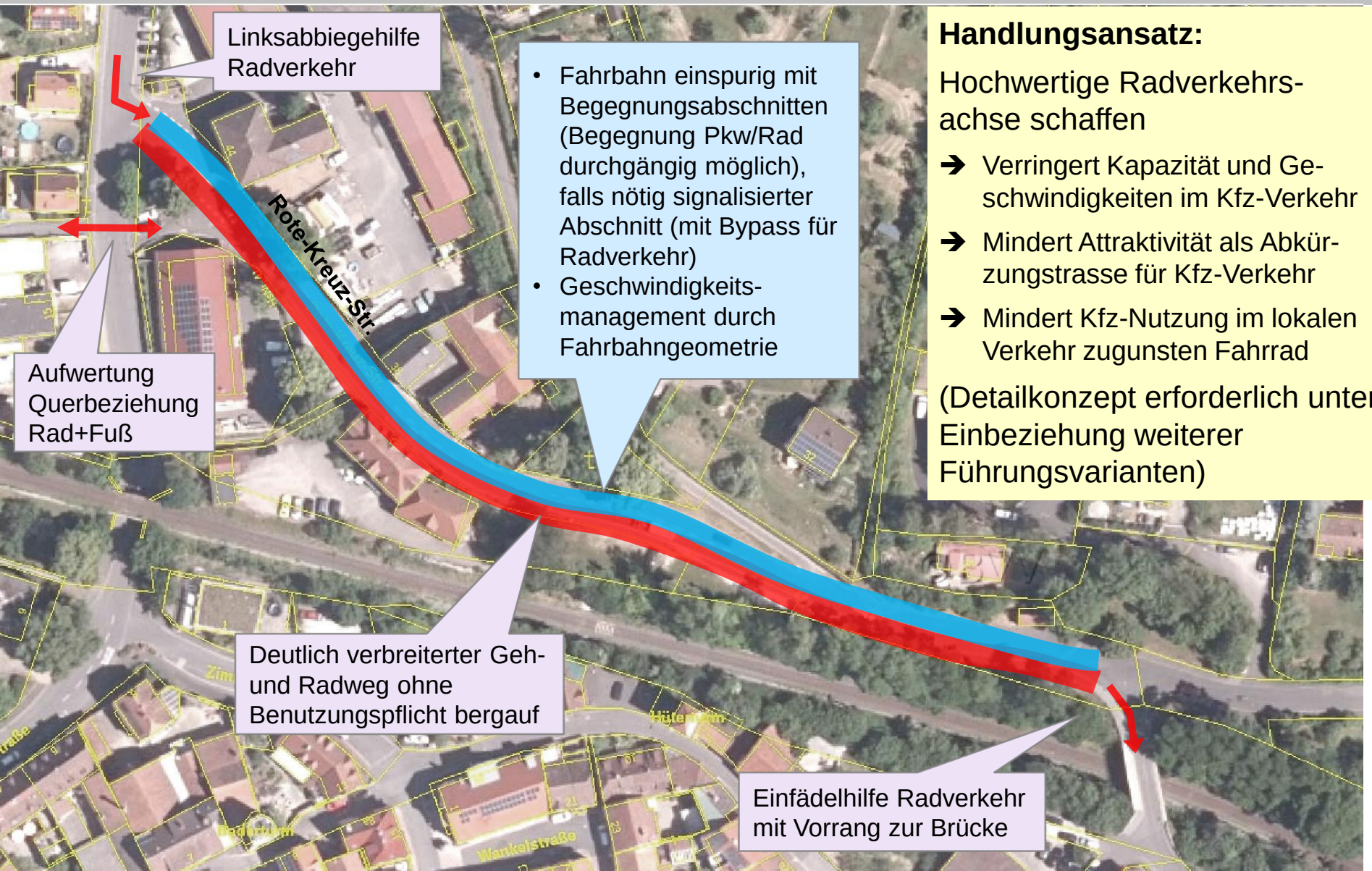
Aufwertung nördliche Rote-Kreuz-Straße für den Radverkehr



- Weitgehend ungehindertes, zweispuriges Fahren für Kfz, wenig Anlass zur Geschwindigkeitsdrosselung
- Charakter Tempo-30-Zone nicht erkennbar, Mittelleitlinie im Kurvenbereich betont den Fahrbahn-Charakter
- Auch sichere Radfahrer tendieren zur Nutzung des Gehwegs

2 – NÖRDLICHE ROTE-KREUZ-STRASSE

Handlungsansatz



Handlungsansatz:

Hochwertige Radverkehrsachse schaffen

- ➔ Verringert Kapazität und Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr
- ➔ Mindert Attraktivität als Abkürzungstrasse für Kfz-Verkehr
- ➔ Mindert Kfz-Nutzung im lokalen Verkehr zugunsten Fahrrad

(Detailkonzept erforderlich unter Einbeziehung weiterer Führungsverantwortungen)

2 – NÖRDLICHE ROTE-KREUZ-STRASSE Bewertung Voraussetzungen

Bewertung Voraussetzungen:

- Variierende, teils größere Straßenraumbreiten
 - Grundstücke im Seitenraum, die einbezogen werden können
- ➔ Handlungsspielraum vorhanden
- ➔ Aufmaß für Detailkonzept erforderlich



Aufwertung südliche Rote-Kreuz-Straße für den Radverkehr



- Grünelemente drosseln Kfz-Geschwindigkeiten, erzeugen jedoch auch für den Radverkehr Behinderungen und insbesondere Konfliktpunkte (gleichzeitiges Passieren der Engstellen für Kfz-Fahrrad i.d.R. nicht möglich, Fahrrad muss vor jedem Element auf der eigenen Seite in den Kfz-Verkehr einscheren mit Tendenz des Kfz-Verkehrs, das Fahrrad „schnell noch“ zu überholen)
- Gehweg zu schmal, um für unsicheren Radverkehr freizugeben

Denkbare Handlungsansätze (auch in Kombination):

1. Modifikation der Grünelemente mit Passagen für den Radverkehr (Detailkonzept erforderlich)
2. Anordnung als Fahrradstraße
3. Prüfung der Auswirkungen von Einrichtungsverkehr (Einbahnstraße)

(Umsetzung der Maßnahmen „Kobelstraße“ und „nördliche Rote-Kreuz-Straße“ erweitern voraussichtlich Handlungsspielraum für 2. und 3. → ggf. nach Umsetzung dieser Maßnahmen prüfen)

Aufwertung äußere Kissinger Straße für den Radverkehr



- Breite Einfallsachse mit hohem Querungsbedürfnis des Radverkehrs direkt am Ortseingang
- Ortseingang gestalterisch nicht wahrnehmbar, kein baulicher Anlass zur Drosselung der Einfahrtgeschwindigkeiten
- Auch ortsauswärts kein Anlass verhaltener Geschwindigkeiten auf Höhe der Edeka-Zufahrt, tendenziell Beschleunigung in Sichtweite des Ortschafts



- Breiter Straßenraum, abschnittsweise mit Straßenrandparken
- Hohes Radverkehrsbedürfnis, insbesondere auf Schul- und Kindergartenwegen, keine gestalterischen Elemente zur Sichtbarmachung dieses Bedürfnisses
- Breite Entwässerungsrinne mit Grobpflaster → „drückt“ insbesondere Gespann mit Kinderanhänger zur Fahrbahnmitte

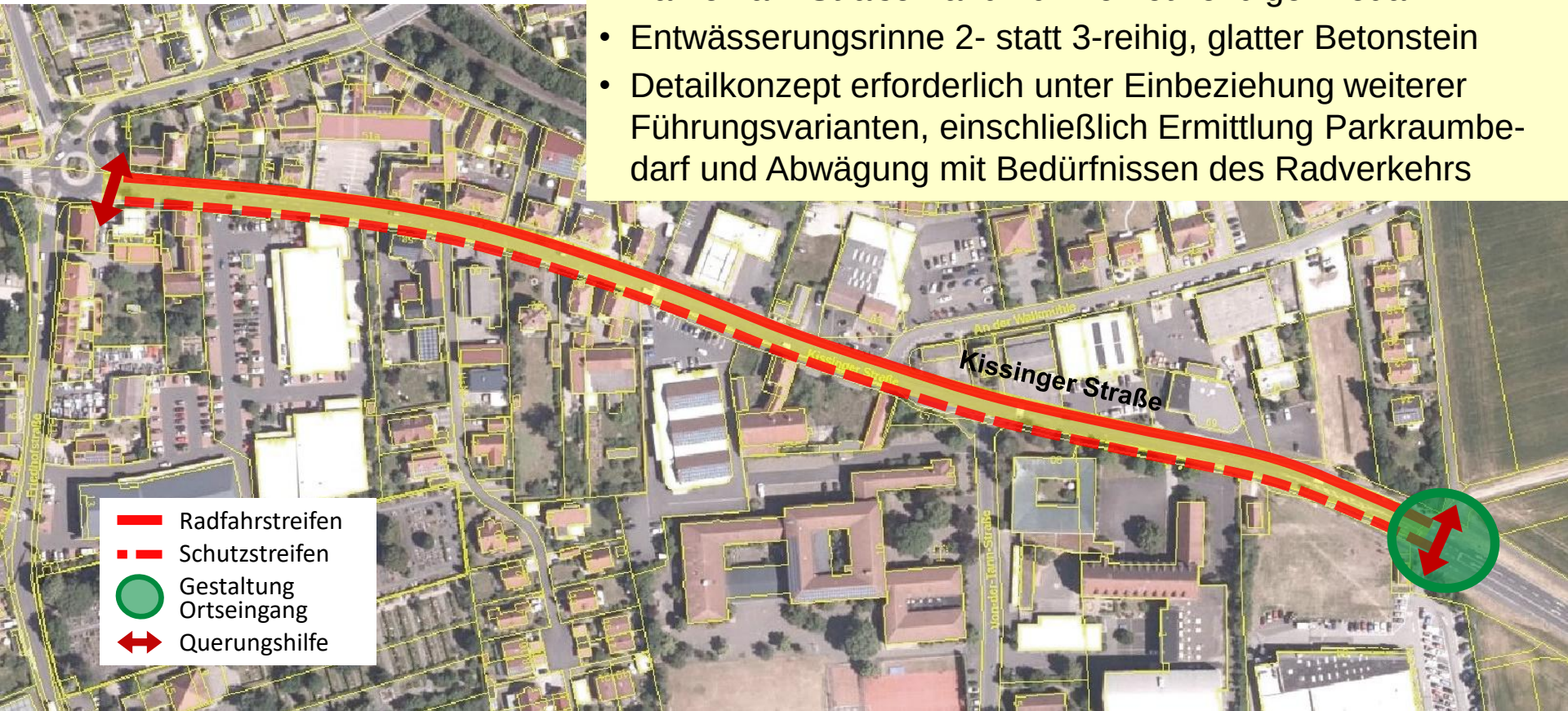
4 – ÄUSSERE KISSINGER STRASSE Handlungsansatz

Ausgangslage:

- Fast 1.000 Radfahrer/Tag, zahlreiche Schüler
- Fahrbahnquerschnitte ca. 8,3 - 8,5 m
- Meist große Anliegergrundstücke mit Parkmöglichkeit auf Privatfläche

Handlungsansatz:

- Stadteinwärts Radfahrstreifen, stadtauswärts Schutzstreifen
- Ergänzung FGÜ am Kreisverkehrsast
- Ortseingang Edeka: Bauliche Gestaltung Ortseingang mit Geschwindigkeitsbremse und Querungshilfe
- Parken am Straßenrand nur wo notwendiger Bedarf
- Entwässerungsrinne 2- statt 3-reihig, glatter Betonstein
- Detailkonzept erforderlich unter Einbeziehung weiterer Führungsvarianten, einschließlich Ermittlung Parkraumbedarf und Abwägung mit Bedürfnissen des Radverkehrs



Aufwertung Berliner Straße für den Radverkehr



- Ungeschützter Mischverkehr bei Tempo 50, Tendenz des einfahrenden Kfz-Verkehrs zu höheren Geschwindigkeiten
- Hohe Bedeutung der Radverkehrsbeziehungen zwischen Berliner Str. und den nördlich liegenden Wohngebieten, auch Querbeziehungen über die Berliner Straße → Wegebedürfnisse überwiegend nicht sichtbar, direktes wie indirektes Linksabbiegen für unsicheren Radverkehr erschwert

5 – BERLINER STRASSE Handlungsansatz

Handlungsansatz:

- Einseitiger Schutzstreifen bergauf (stadtauswärts) zwischen Kreisverkehr und Danziger Str.
- Tempo 30 (perspektivisch – entspr. Weiterentwicklung StVO / Regelwerke)
- Örtliche, situationsabhängige Prüfung von Hilfen beim Linksabbiegen und Queren, auch zum Erreichen der Alternativroute Würzburger/ Nürnberger Straße
- Detailkonzept erforderlich

Ziele:

- Führungshilfen und Sichtbarmachung der Bedürfnisse des Radverkehrs
- Faktische Drosselung der Geschwindigkeiten



Ausgangslage:

- Fahrbahnquerschnitte überwiegend ca. 7,0 m
- Kreisstraße mit Tempo 50

5 – BERLINER STRASSE

Handlungsansatz – Beispiel Schutzstreifen bergauf



Beispiel Schutzstreifen Markt Höchberg, Heidelberger Str.:

- Ehemals B 27, seit Ortsumgehung Gemeindestraße
- Fahrbahnquerschnitt wie Berliner Straße
- Mit ÖPNV und Fußgänger-Querbeziehungen
- Heute: Schutzstreifen bergauf, Tempo 30 (Streckenbegrenzung)
- Erfahrungen Schutzstreifen: Zunächst Gewöhnungsphase für Kfz-Verkehr (Aufklärung nötig), heute gute Akzeptanz



Stand der fachlichen Abstimmung:

- Maßnahmen im Längsverkehr (Schutzstreifen) werden aktuell von den Verkehrsbehörden kritisch bewertet, Detailprüfung steht jedoch noch aus.
- Empfehlung der Verkehrsbehörden: Nutzung der Würzburger Straße als Hauptachse für den Radverkehr. Einschätzung der Verkehrsverbände: Verweis auf hierbei entstehende größere Umwege und die Umlaufsperre am Bahnhofsteppunkt Hammelburg Ost als Barriere für Kinderanhänger und Lastenräder.

Mögliches Vorgehen:

- Detaillierte Verifizierung des Vorrangroutennetzes für Kinder und Jugendliche aus dem Quartier nördlich der Berliner Straße (s. Folien 11-13) gemeinsam mit betroffenen Eltern / Schülern und den Verkehrsbehörden und -verbänden
- Ableitung der konkreten Routenempfehlung für die einzelnen Ziele (3 Kindergärten, Grund- und Mittelschule, weiterführende Schulen, wichtige Freizeitziele)
- Feststellung des Handlungsbedarfs auf diesen Routen mittels gemeinsamer Befahrung
- Erarbeitung von Detaillösungen für den Handlungsbedarf

Bahnhofstraße zwischen Kreisverkehr und Altstadtzugang (St 2790):

**Aufwertung für den Rad- und Fußverkehr mit
Beschleunigung für den Kfz-Geradeausverkehr**

6 – BAHNHOFSTRASSE ZWISCHEN KREISVERKEHR UND ALTSTADTZUGANG Ausgangslage / Defizite



Fahrradroute Alltag und Freizeit auf der Fahrbahn der St 2790

6 – BAHNHOFSTRASSE ZWISCHEN KREISVERKEHR UND ALTSTADTZUGANG = Teil des „Bayernnetz für Radler“

Nördliche Bahnhofstraße:

Führung „Radwanderweg Fränkische Saale“ auf der Fahrbahn der St 2790 mit ca. 11.000 Kfz → **Verbesserung notwendig**

Qualitätskriterien „Bayernnetz für Radler“

Verkehrssicher, vernetzt und einheitlich beschildert

Die Routen, die in das Bayernnetz für Radler aufgenommen werden, müssen verschiedene Qualitätskriterien erfüllen.

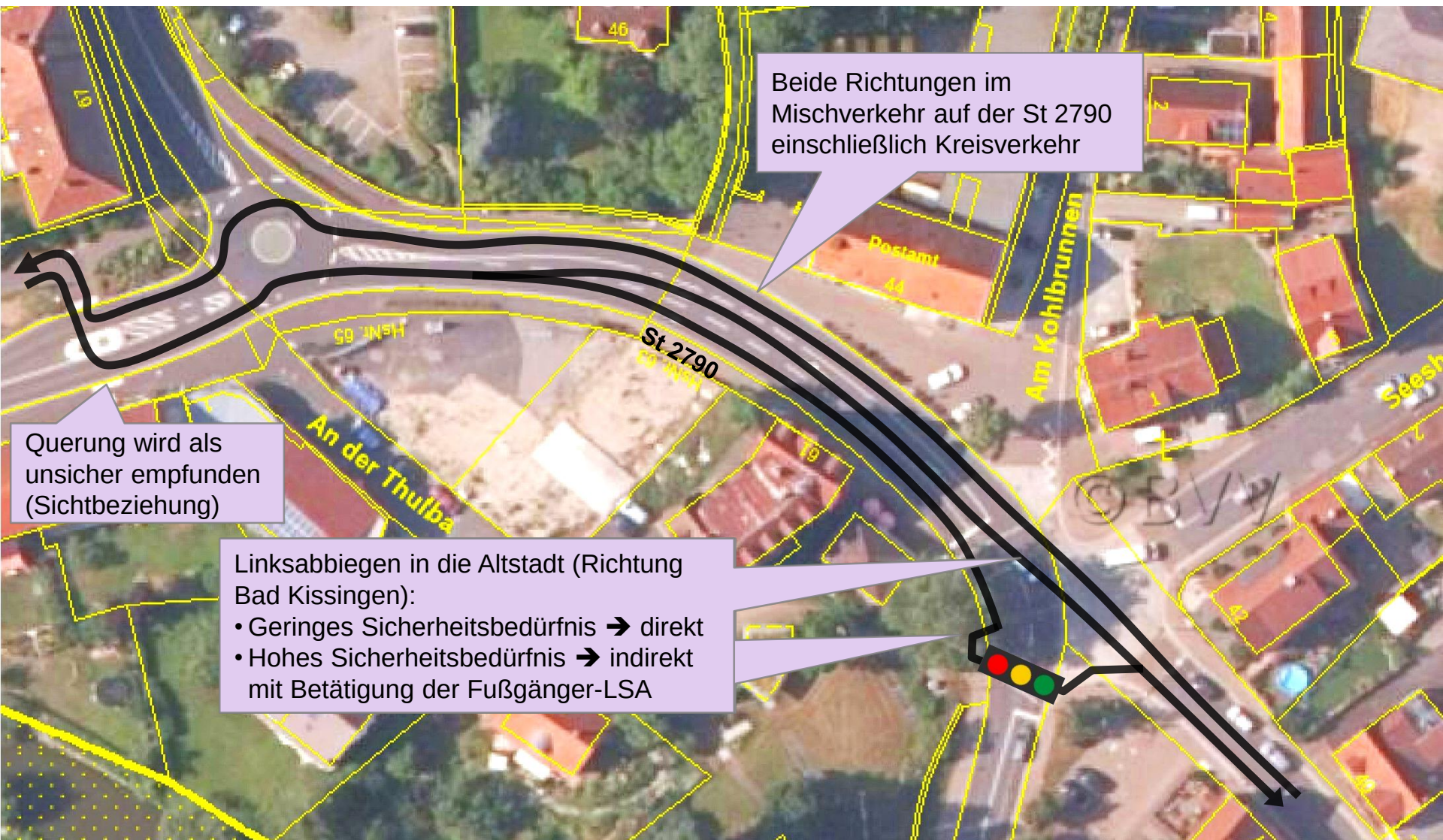
Grundvoraussetzung sind eine verkehrssichere Wegeführung und ein verkehrssicherer Zustand der Route. Die Route darf nur über eigenständige Radwege, landwirtschaftliche Wege oder wenig befahrene Straßen führen.



Äußere Kissinger Straße:

Führung auf der Fahrbahn (ca. 8.500 Kfz)

6 – BAHNHOFSTRASSE ZWISCHEN KREISVERKEHR UND ALTSTADTZUGANG Ausgangslage / Defizite



6 – BAHNHOFSTRASSE ZWISCHEN KREISVERKEHR UND ALTSTADTZUGANG Ausgangslage / Defizite



Grundschul-/Kindergartenwege aus dem Norden in Richtung Altstadt:

Fahrrad muss über größere Strecke zu Fußgänger werden, mit 2 Signalanlagen

- ➔ Hoher Zeitaufwand
- ➔ Tendenz Befahrung Gehweg
 - ➔ Potenzielle Gefährdung Fußverkehr
 - ➔ Mit Kinderanhänger beschwerlich / beengt

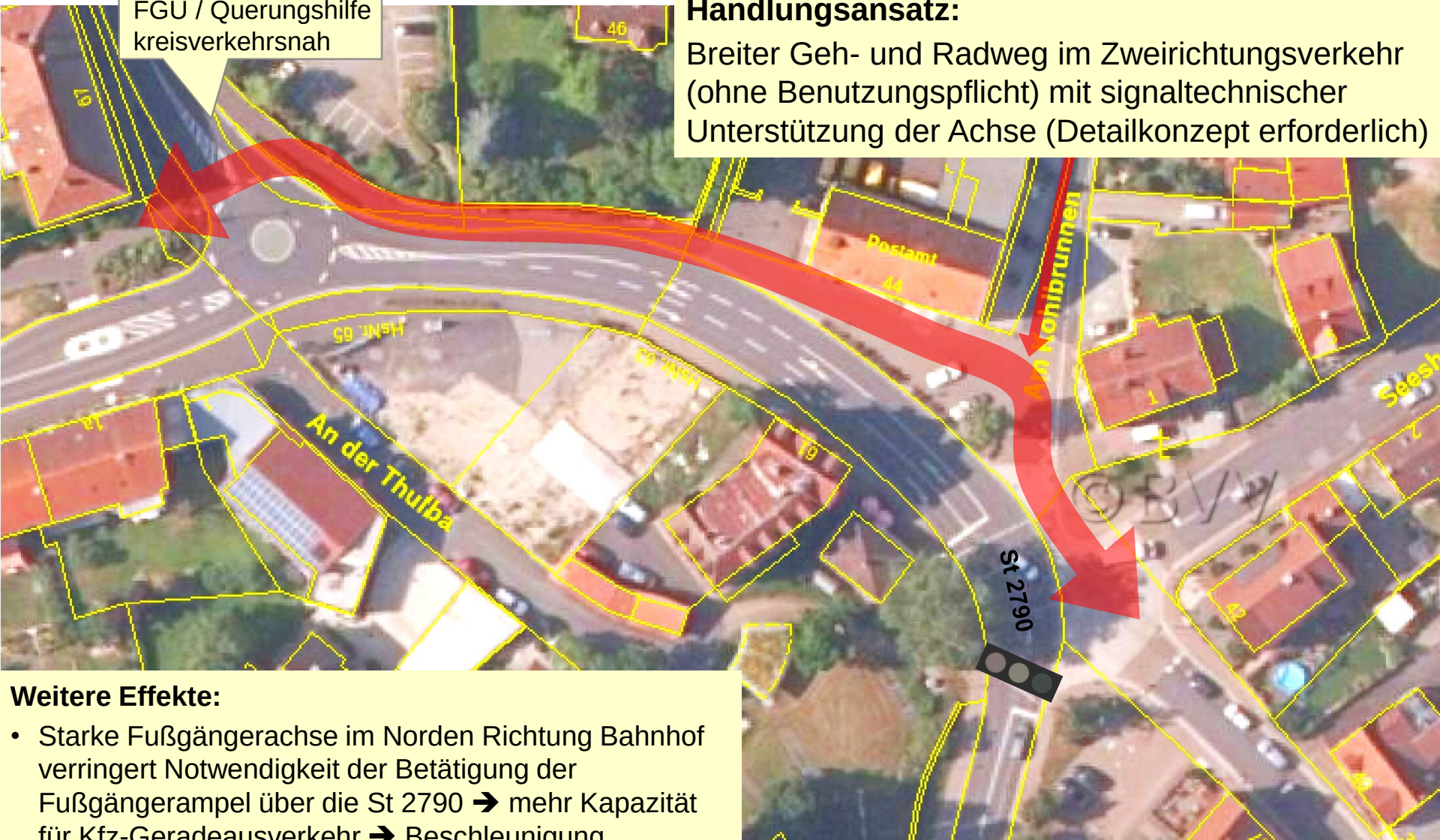
6 – BAHNHOFSTRASSE ZWISCHEN KREISVERKEHR UND ALTSTADTZUGANG

Handlungsansatz

FGÜ / Querungshilfe
kreisverkehrsnah

Handlungsansatz:

Breiter Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr (ohne Benutzungspflicht) mit signaltechnischer Unterstützung der Achse (Detailkonzept erforderlich)



Weitere Effekte:

- Starke Fußgängerachse im Norden Richtung Bahnhof verringert Notwendigkeit der Betätigung der Fußgängerampel über die St 2790 → mehr Kapazität für Kfz-Geradeausverkehr → Beschleunigung Umfahrung Altstadt auf Staats-/Bundesstr.

6 – BAHNHOFSTRASSE ZWISCHEN KREISVERKEHR UND ALTSTADTZUGANG Voraussetzungen

Ggf. Verschiebung eines
Fahrbahnabschnitts nach Süden zu
Lasten des südlichen Gehwegs möglich
(dieser hat geringere Bedeutung)

Breite Gehweg = ca. 2,70 m
→ relativ geringfügige
Verbreiterung ausreichend



6 – BAHNHOFSTRASSE ZWISCHEN KREISVERKEHR UND ALTSTADTZUGANG Voraussetzungen



Großes Flächenpotenzial
abseits der Staatsstraße
vorhanden

Beschleunigung Knoten St 2790 / B 287 für den Radverkehr und den Kfz-Verkehr

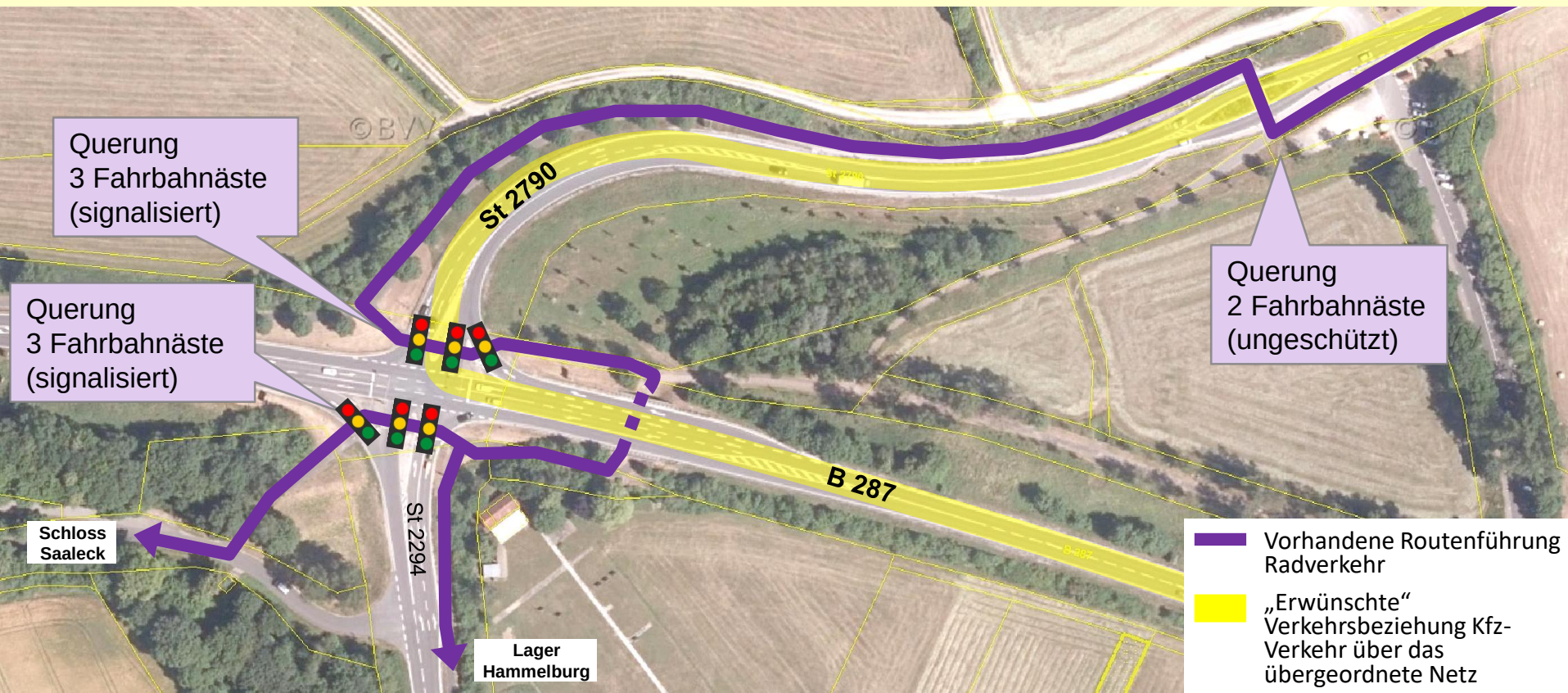
7 – BESCHLEUNIGUNG KNOTEN ST 2790 / B 287 Defizite

Defizit:

Beschilderte Route quert auf den Beziehungen Altstadt – Schloss Saaleck und Altstadt – Lager Hammelburg an der Einmündung der St 2790 in die B 287 drei bzw. sechs signalisierte Fahrbahnäste und zwei weitere nicht signalisierte Äste

→ Hoher Zeitaufwand für den Radverkehr

→ Betätigung Fußgängersignale führt zu erhöhten Rot-Anteilen beim Kfz-Verkehr, auch auf der „erwünschten“ Kfz-Route St 2790 – B 287 mit dem Ziel der Vermeidung von Abkürzungsverkehren durch die Wohngebiete

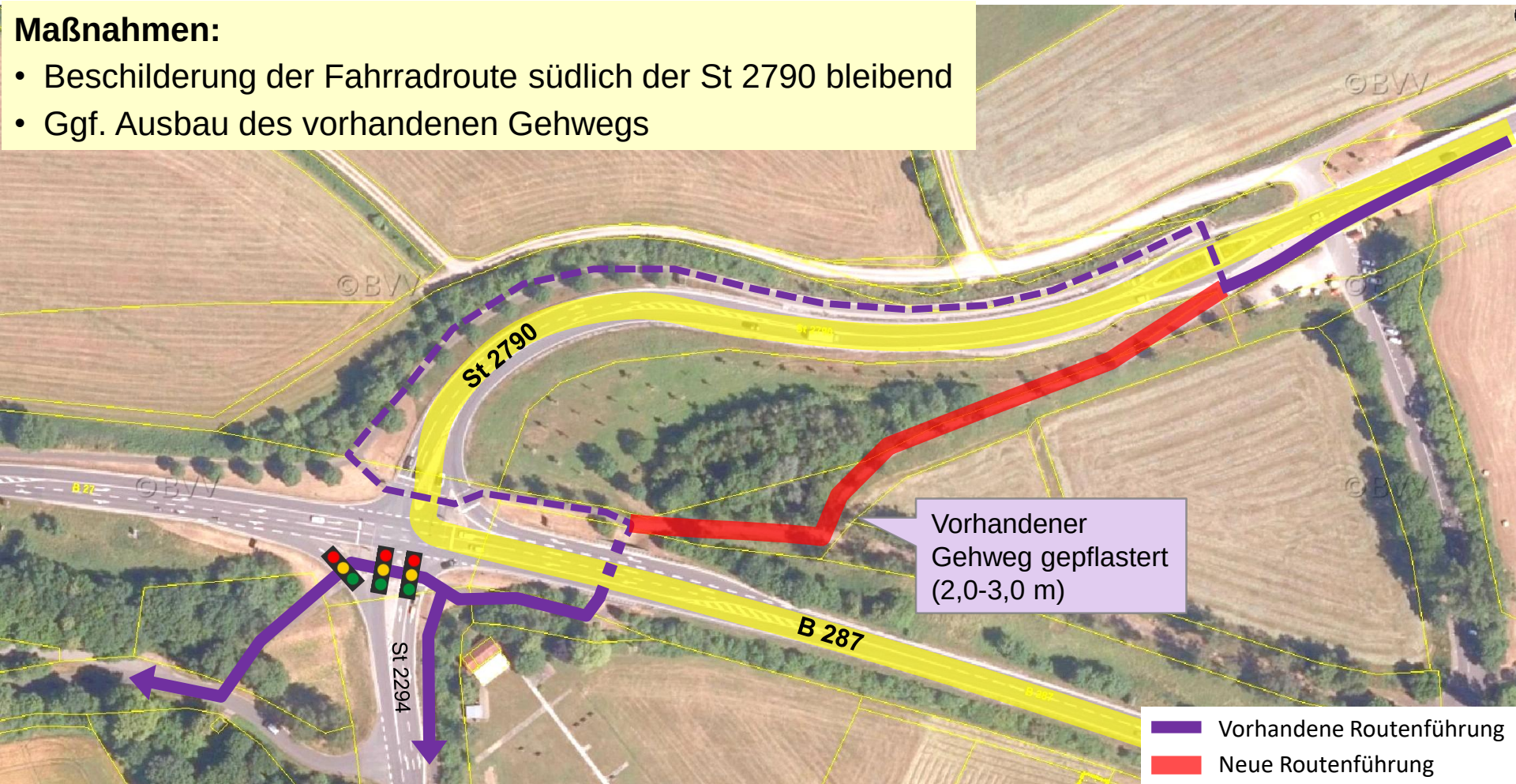


7 – BESCHLEUNIGUNG KNOTEN ST 2790 / B 287

Handlungsansatz

Maßnahmen:

- Beschilderung der Fahrradroute südlich der St 2790 bleibend
- Ggf. Ausbau des vorhandenen Gehwegs



Effekte:

- Verringerung der Anzahl zu querender Fahrbahnäste um fünf Äste, keine ungeschützte Querung mehr
- Weniger Fußgängersignal-Betätigungen quer zur St 2790 → geringere Verzögerung der Kfz-Umfahrung der Altstadt über Staats- und Bundesstraße

Aufwertung der Längsachse Am Sportzentrum (West)

8 – LÄNGSVERKEHR AM SPORTZENTRUM WEST

Defizite



Langgezogene Sperrmarkierung mit durchgezogener Mittelleitlinie betont Fahrbahncharakter und fördert Beschleunigung (auch aufgrund Nähe Bundesstraße)

- ➔ Nutzung Fahrbahn wird häufig gemieden, insbesondere auf Beziehung Am Sportzentrum Ost zu den Einkaufsmärkten / nach Pfaffenhausen
- ➔ Mitbenutzung Gehweg

8 – LÄNGSVERVERKEHR AM SPORTZENTRUM WEST

Handlungsansatz



Handlungsansatz:

- Mitnutzung Gehweg durch unsicheren Radverkehr bei verbesserten Bedingungen erlauben, gleichzeitig
- Nutzung der Fahrbahn durch „indifferenten“ Radverkehr fördern

Verbreiterung Gehweg, Ermöglichung
konfliktarme Mitnutzung durch
Radverkehr in beide Richtungen (ohne
Benutzungspflicht)



Querungshilfe Am Sportzentrum im Zuge Am Weiher

9 – QUERUNG AM SPORTZENTRUM IM ZUGE AM WEIHER Defizite



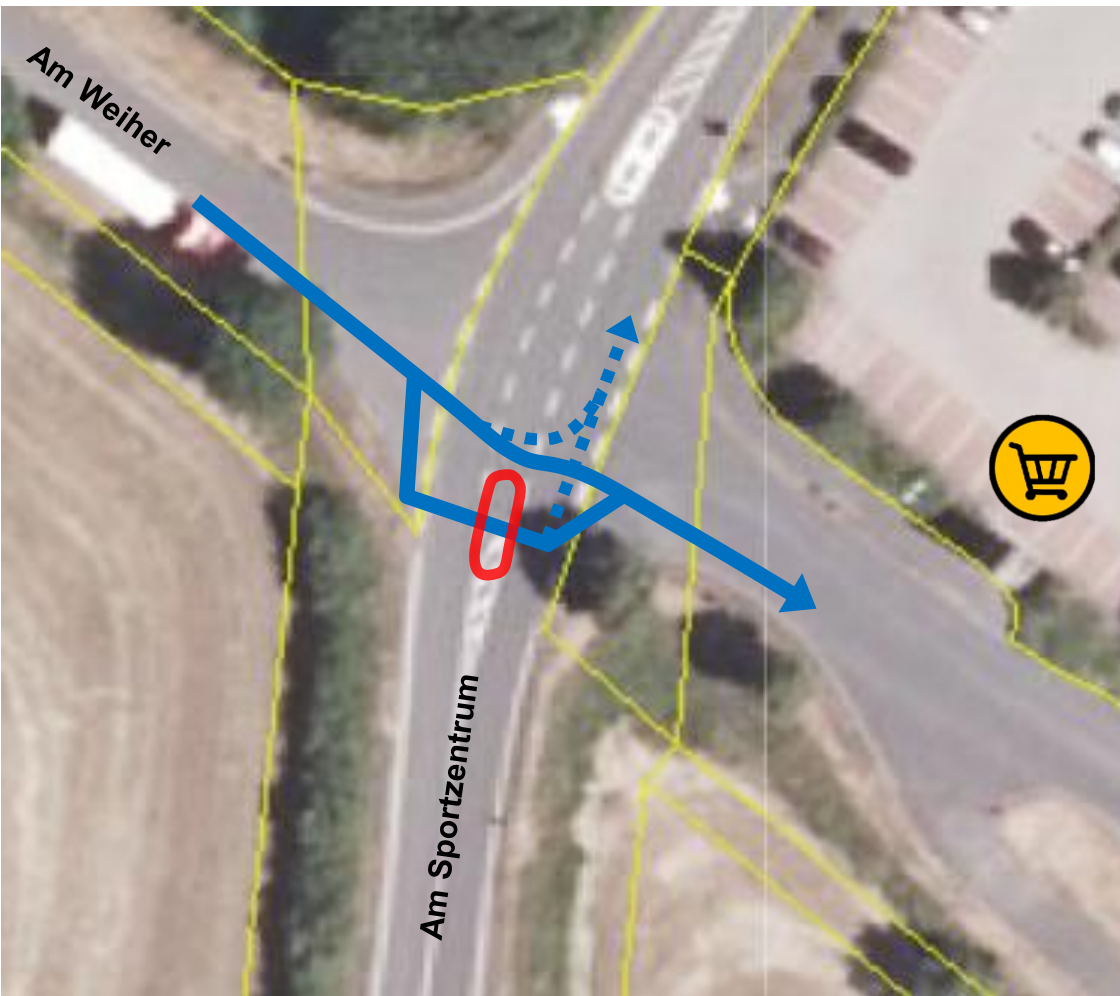
Geradeausbeziehung von Am Weiher zu den Einkaufsmärkten:

- Wird ungeschützt als unsicher empfunden (beschleunigende Fahrbahnmarkierungen, Nähe Bundesstraße)
- Ist geschützt nur als Fußgänger unter zweimaliger Querung der Einmündungen möglich

(gilt auch für Linksabbiegebeziehung)

9 – QUERUNG AM SPORTZENTRUM IM ZUGE AM WEIHER

Handlungsansatz



Handlungsansatz:

Ergänzung Querungshilfe auf der Südseite der Einmündungen

- Bei höherem Sicherheitsbedürfnis Nutzung der Querungshilfe
- Bei geringerem Sicherheitsbedürfnis zügige Querung im Schatten der Verkehrsinsel möglich
- Nutzbar für Geradeaus und Linksab aus Richtung Am Weiher

**Geschützte Querung der Saaletalstraße (St 2293)
im Zuge Ziegelhütte / Am Weiten Weg**

10 – QUERUNG SAALETALSTRASSE IM ZUGE ZIEGELHÜTTE

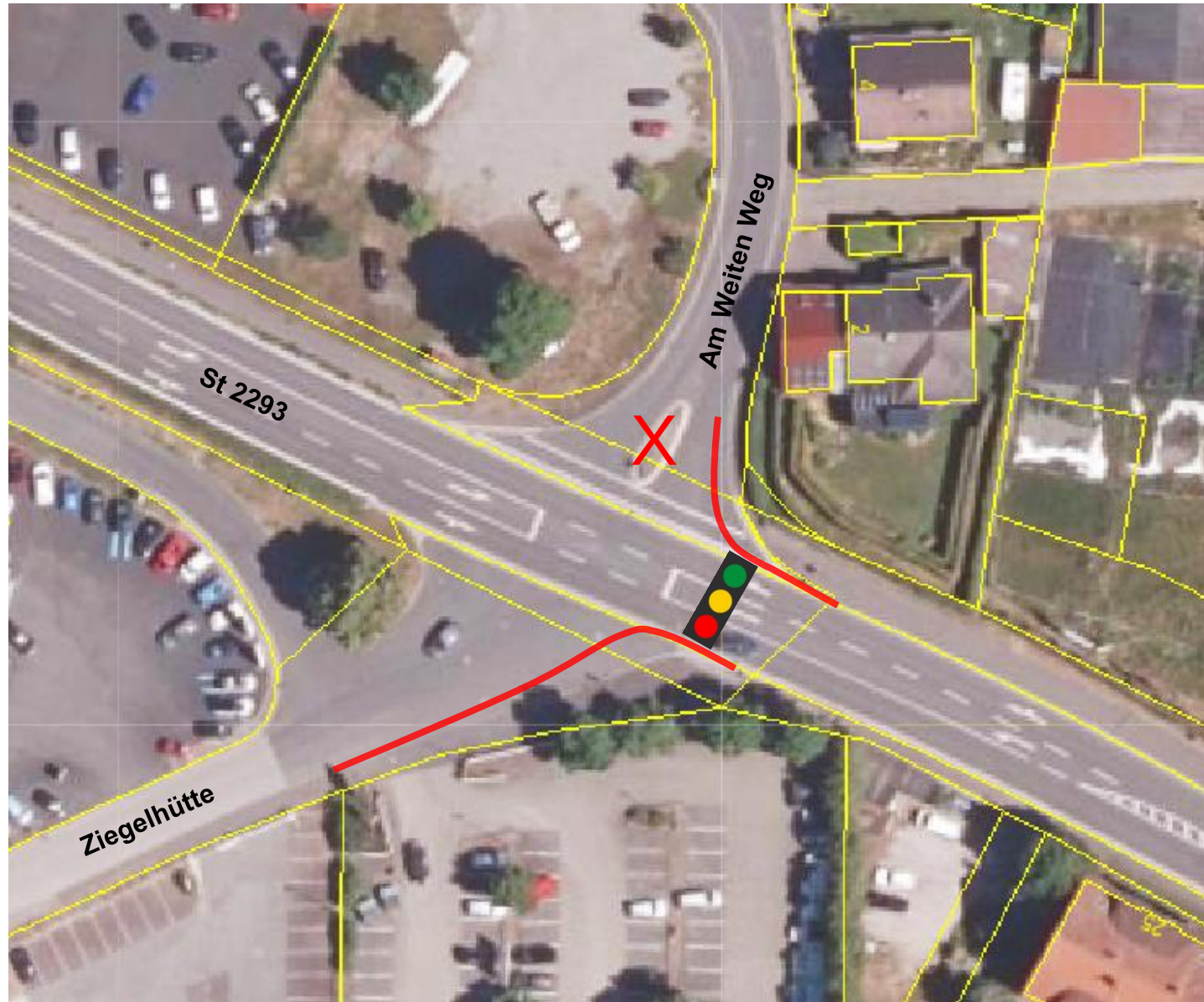
Ausgangslage / Defizite



- Wichtige Verbindung zu Bahnhof, Naherholung und in die nördliche Innenstadt quert St 2293 ungeschützt in Höhe Ziegelhütte
- Weite Einmündungsbereiche erschweren Querung und bieten Flächenpotenzial für unterstützende Anlagen

10 – QUERUNG SAALETALSTRASSE IM ZUGE ZIEGELHÜTTE

Handlungsansatz

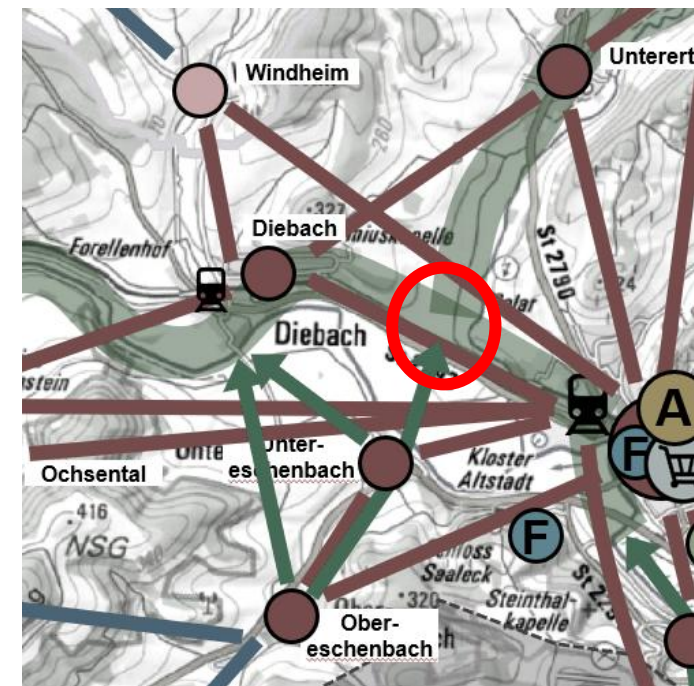


Verbesserung der Sicherheit bei der Querung der Saaletalstraße (St 2293) im Zuge Thulbatal

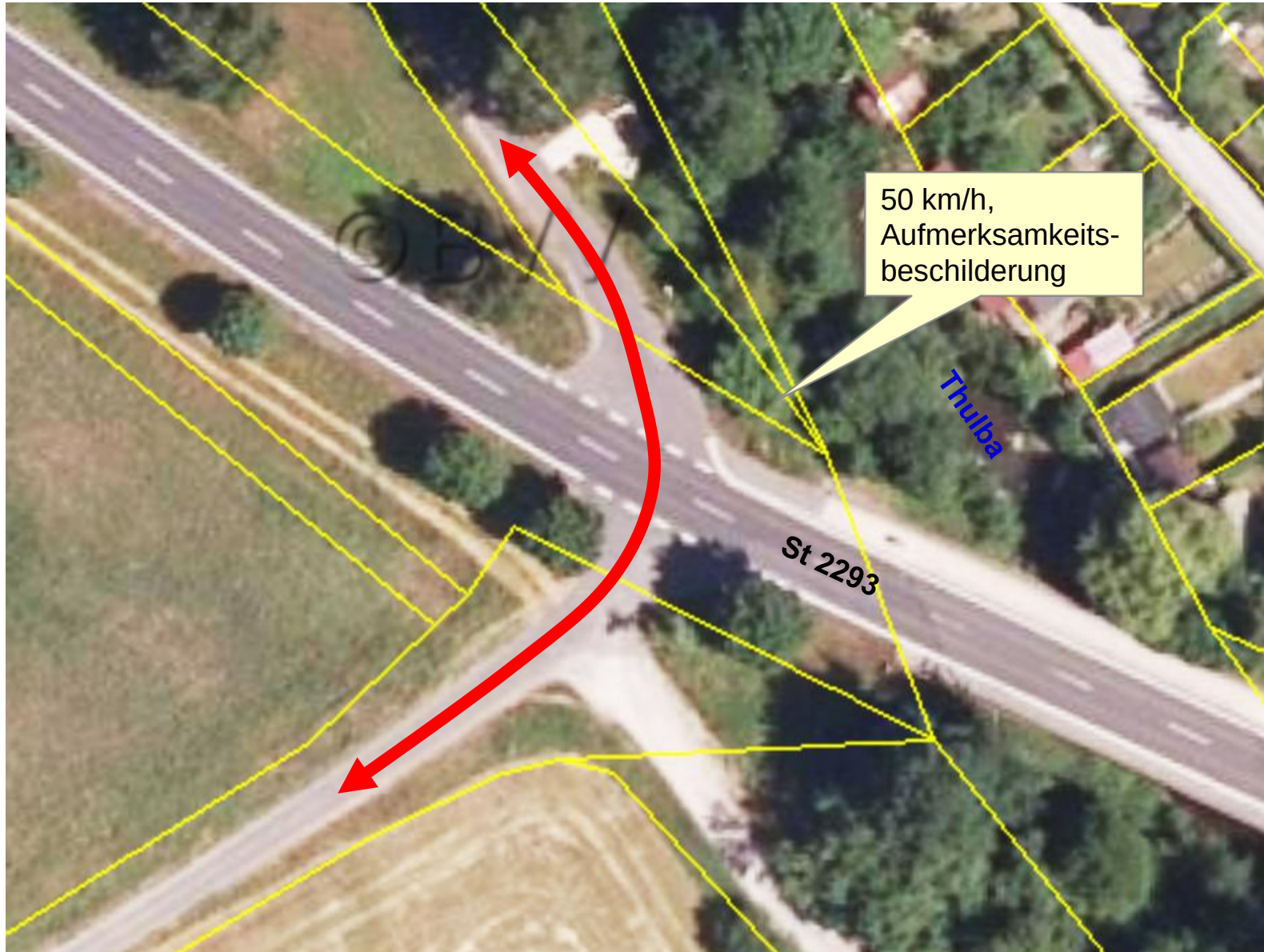
11 – QUERUNG SAALETALSTRASSE IM ZUGE THULBATAL Ausgangslage / Defizite



- St 2293 in Höhe Thulbabrücke = wichtiger Gelenkpunkt im Naherholungsnetz
- 80 km/h, Querungsbedarf aus Sicht Kfz-Verkehr nicht erkennbar



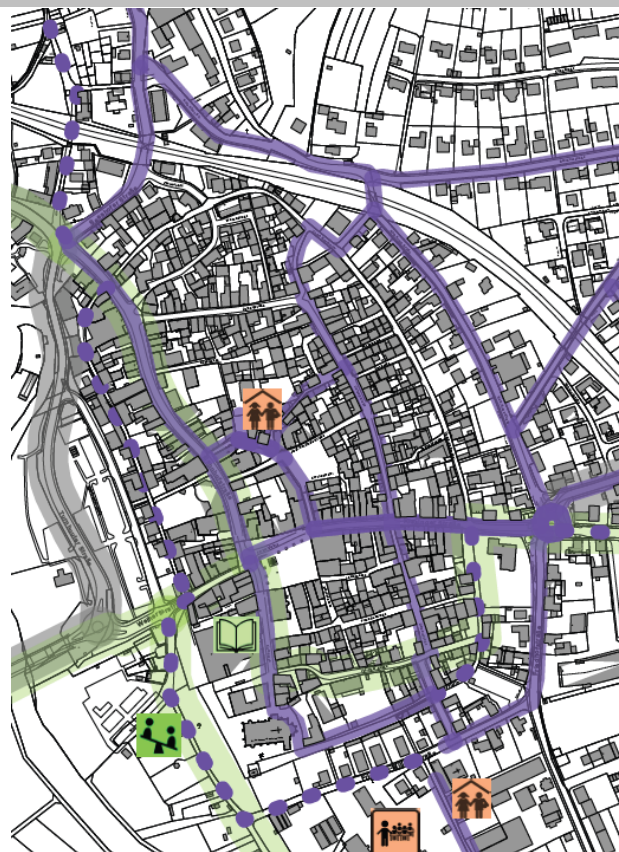
11 – QUERUNG SAALETALSTRASSE IM ZUGE THULBATAL Handlungsansatz



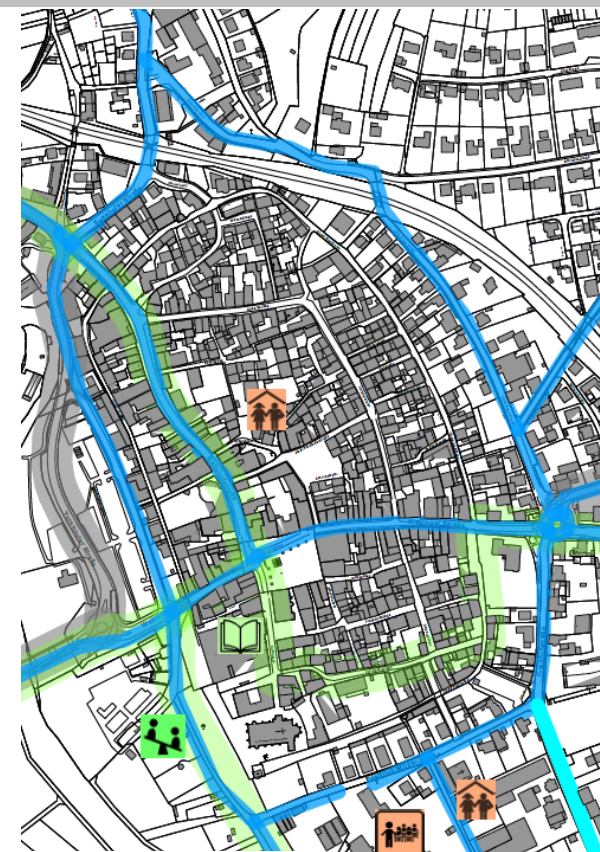
ALTSTADT



Grundschule



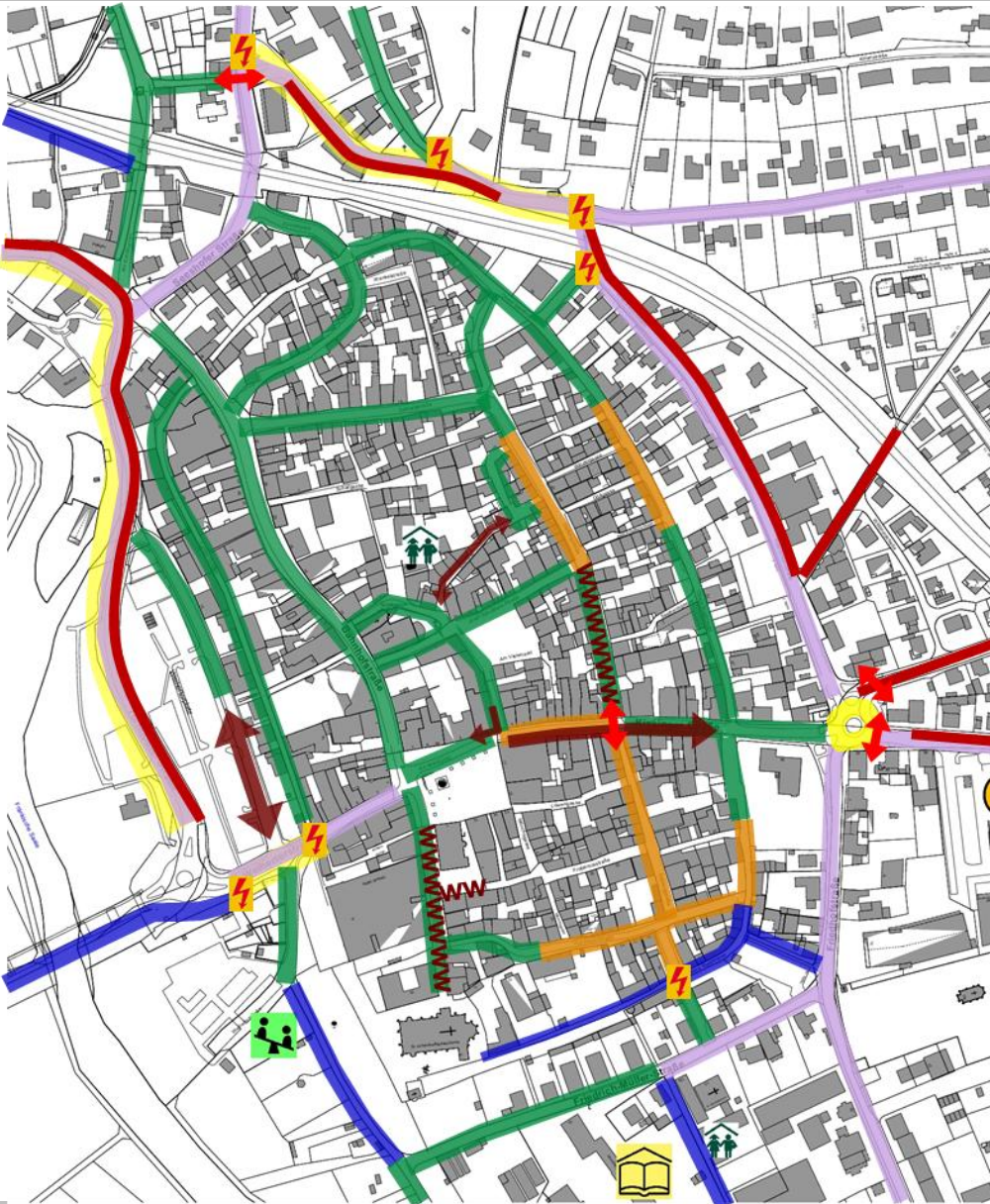
Kindergarten



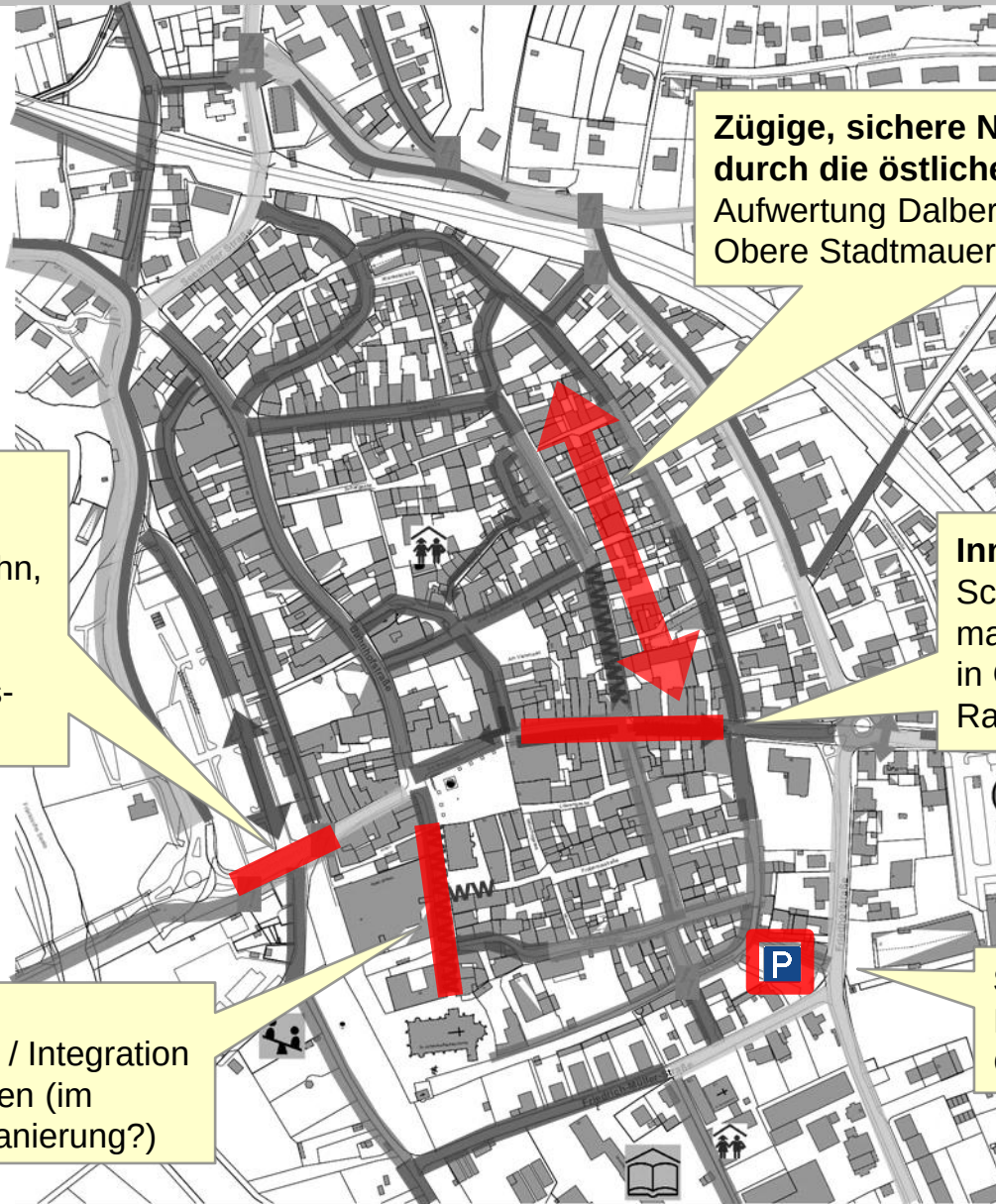
Weiterführende
Schulen

Freizeit
Kind & Jugend





- Verkehrs- und konfliktarme Route im Mischverkehr
- Geh- und Radweg oder selbständige Verbindung mit Fußverkehr, i. d. R. konfliktarm
- Selbständige Verbindung mit Fußverkehr, zeitweise beengt
- Wichtige Achse mit Konfliktpotenzial (häufige bevorrechtigte Einmündung, dichtes Parken im Straßenraum etc.)
- Situationsbedingt hohe Kfz-Belastung im Mischverkehr
- Situationsbedingt unangepasste Kfz-Geschwindigkeiten
- Beengter Bewegungsraum im Mischverkehr bei situationsbedingt hohen Kfz-Mengen
- ↔ Lücke im Wegenetz
- ↔ Wichtige Straßenquerung mit Sicherheitsdefizit
- ⚡ Konflikträchtige Kreuzung/Einmündung, unsicheres/erschwertes Linksabbiegen
- www Unebener Belag
- 🚲 Fehlende/ungenügende Abstellmöglichkeit



Weihertorstraße:

Minderung der Dominanz als Fahrbahn, Sichtbarmachung der Bedürfnisse des Radverkehrs in Längs- und Querrichtung

Zügige, sichere Nord-Süd-Achse durch die östliche Altstadt:

Aufwertung Dalbergstraße und/oder Obere Stadtmauer für den Radverkehr

Innere Kissinger Str.:

Schrittweise Wiedernutzbar-machung der Einbahnstraße in Gegenrichtung für den Radverkehr

Kirchgasse:

Verbesserung Belag / Integration ebener Pflasterstreifen (im Rahmen nächster Sanierung?)

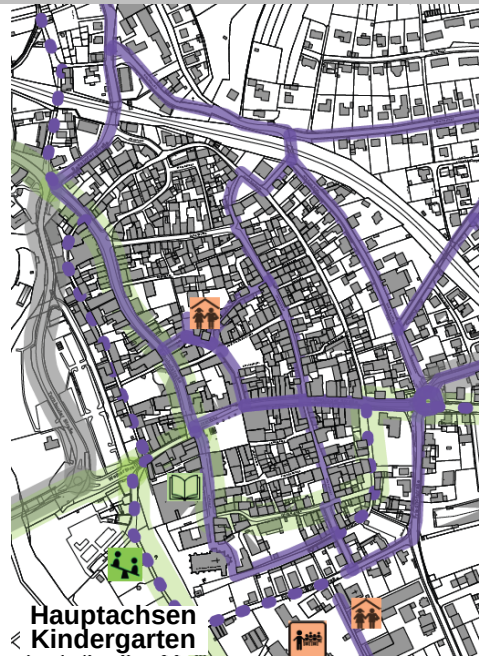
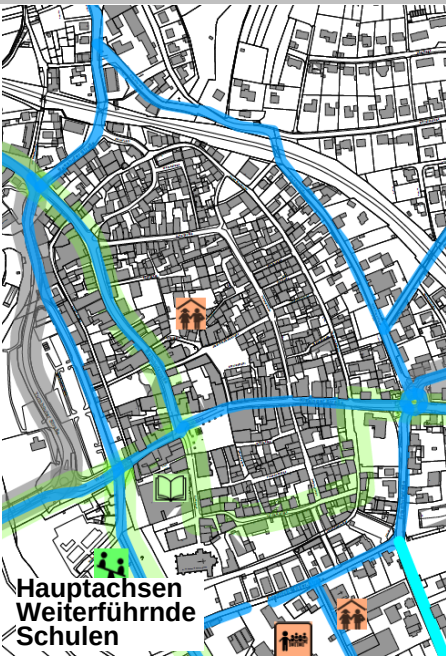
Schule:

Kiss & Go am Parkplatz Obere Stadtmauer

**Innere Kissinger Straße:
Schrittweise Wiedernutzbarmachung der
Einbahnstraße in Gegenrichtung für den
Radverkehr**

ALTSTADT A1 – INNERE KISSINGER STRASSE

Ausgangslage



Ausgangslage:

- Erhebliche Bedeutung für den Radverkehr in beiden Richtungen
- Aktuell unechte Einbahnstraße zw. Viehmarkt und Obere Stadtmauer mit Einfahrverboten für den Radverkehr aus Dalbergstr. und Viehmarkt
- Radverkehr in Gegenrichtung der Einbahnstraße ursprünglich vorgesehen, aufgrund der Flachborde i.V.m. Stellplätzen (5+2) jedoch konflikt-/unfallträchtig → aufgehoben



ALTSTADT A1 – INNERE KISSINGER STRASSE

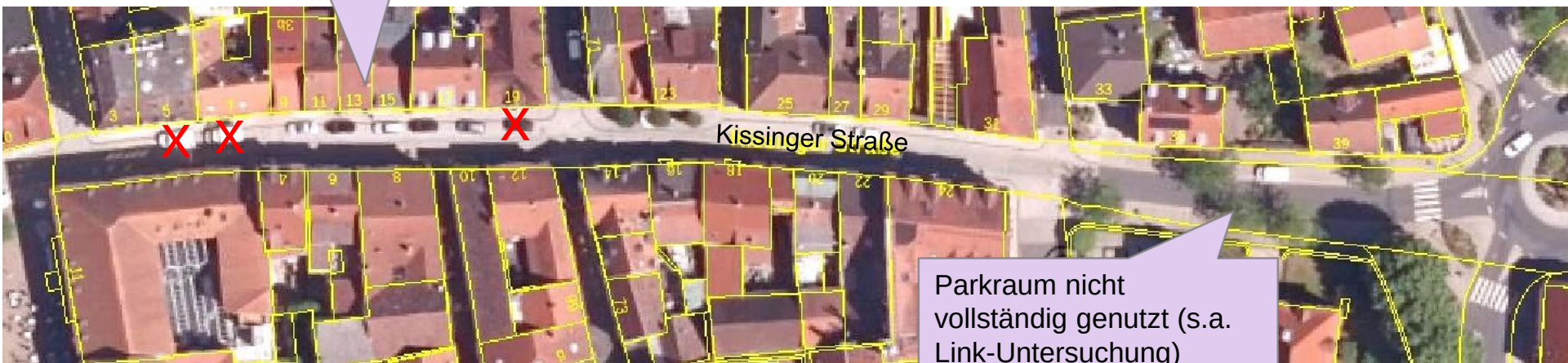
Ausgangslage



Ausgangslage:

- Intensive Nutzungsmischung auf engem Raum, Haltevorgänge auch außerhalb der markierten Stellplätze, auch im Engstellenbereich am Westende
- Gleichzeitig weitere Pkw-Stellplätze in unmittelbarer Nähe vorhanden (10 Plätze zwischen Kreisverkehr und Oberer Stadtmauer), meist nicht vollständig belegt
- Keine Lieferzone
- Hoher, nicht gedeckter Parkraumbedarf für Fahrräder im Umfeld der Bäckerei

Parkraum überbelegt



Parkraum nicht vollständig genutzt (s.a. Link-Untersuchung)

ALTSTADT A1 – INNERE KISSINGER STRASSE

Ausgangslage



Ausgangslage:

- Hoher Querungsbedarf sensibler Nutzergruppen im Zuge der Dalbergstraße, bei teils unangepassten Kfz-Geschwindigkeiten / geringer Aufmerksamkeit aufgrund Bevorrechtigung der Kissinger Straße

Handlungsansatz langfristig, beim nächsten Umbau:

- Pultprofil mit einseitiger Entwässerung nach Norden, niveaugleicher Übergang zum Gehweg im Süden
- Zweiteilung der geschlossenen 5er-Parkreihe mit Lücke für Begegnung Pkw-Fahrrad, Lieferzone zum Be- und Entladen, ggf. Verlegung 1-2 Stellplätze in den Abschnitt östlich der Dalbergstraße (Detailkonzept erforderlich)
- Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Rechts-vor-Links an der Dalbergstr. (→ Entschleunigung, s. a. Maßnahme Dalbergstraße)
- Für Radverkehr alle Richtungen und Abbiegebeziehungen frei

Ansatz für Zwischenlösung (Versuchsanordnung):

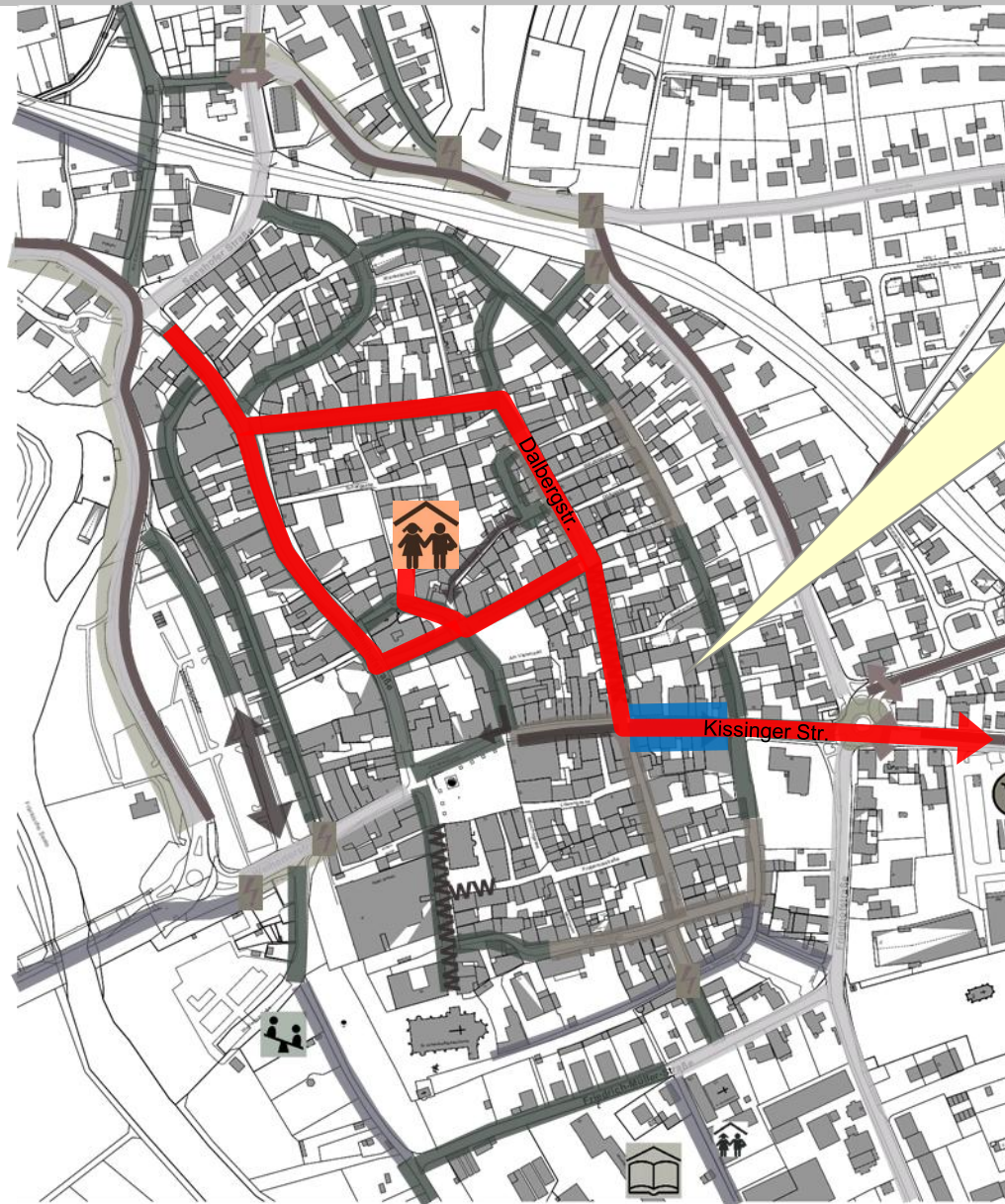
- Freigabe der Einbahnstraße für den Radverkehr zwischen Dalbergstraße und Obere Stadtmauer, mit
- Entfernen der südlichen Gehwegkante auf diesem Abschnitt mit Umwandlung der Entwässerung in niveaufrei befahrbare Rinne

parallel:

- Parkraumbefragungserhebung für die gesamte innere Kissinger Str. als Grundlage für längerfristige Maßnahmen

ALTSTADT A1 – INNERE KISSINGER STRASSE

Handlungsansatz



Effekte Zwischenlösung „Öffnung Einbahnstraße Kissinger Str. zwischen Dalbergstr. und Oberer Stadtmauer für den Radverkehr“:

- **Funktionierende Radverkehrsachse von Nord nach Ost innerhalb der Altstadt (s. a. Maßnahme A2)**
- **Halbierung der Schiebestrecke Kissinger Straße von 150 auf 75 Meter**

In der Lenkungsgruppe am 16.01.2024 empfohlene Sofortmaßnahmen:

- Fahrradabstellanlage bei Ortloff / Kim´s Bistro
- 1 Parkplatz als Lieferzone für Bäckerei und Apotheke
- Begrenzung Parkzeit auf 20 Minuten mit Brötchentaste
- Absolutes Halteverbot gegenüber Raiffeisenbank

**Aufwertung einer
Nord-Süd-Achse durch die östliche Altstadt
(Dalbergstraße / Obere Stadtmauer)**

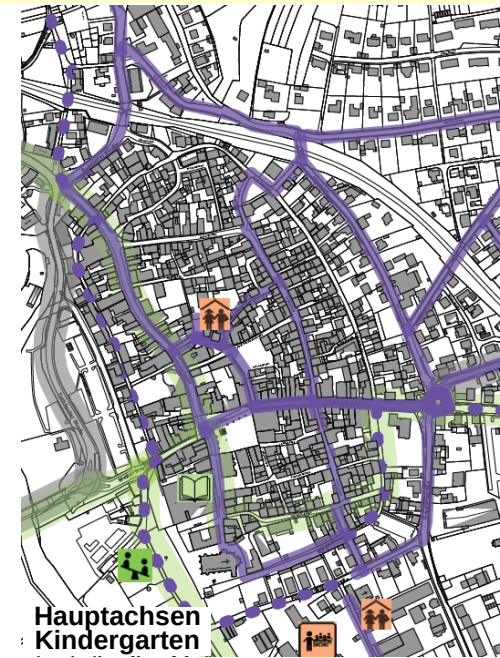
ALTSTADT A2 – NORD-SÜD-ACHSE DURCH DIE ÖSTLICHE ALTSTADT

Ausgangslage



Ausgangslage:

- Radverkehr benötigt 1 haupterschließende Achse von Norden nach Süden innerhalb der östlichen Altstadt
- Wg. vieler einmündender Seitengassen bei Rechts-vor-Links, hohem Parkdruck und teils unebenem Belag erfüllen aktuell **weder Dalbergstraße noch Obere Stadtmauer** diese Funktion
- Auch die Anordnung „Verkehrsberuhigter Bereich“ mit Schrittgeschwindigkeit steht einem zügigen Radverkehr entgegen



ALTSTADT A2 – NORD-SÜD-ACHSE DURCH DIE ÖSTLICHE ALTSTADT

Ausgangslage Dalbergstraße



Ausgangslage Dalbergstraße

- Verkehrsberuhigter Bereich, im Norden jedoch Tendenz zu höheren Geschwindigkeiten
- Von Norden nach Süden abnehmende Straßenraumbreite
- Im Süden unebenes Kopfsteinpflaster (ca. 100 m)
- Hoher Parkdruck im gesamten Verlauf, Sichtbeziehung zu Einmündungen Seitengassen teils verdeckt
- Im Süden Fahrradabstellbedarf mit Ziel Bäckerei Kissinger Str. 19

ALTSTADT A2 – NORD-SÜD-ACHSE DURCH DIE ÖSTLICHE ALTSTADT

Ausgangslage Obere Stadtmauer



Ausgangslage

- Ebene Fahrbahn
- Verkehrsberuhigter Bereich, jedoch (insbes. im Norden) Tendenz zu höheren Geschwindigkeiten
- Einmündende bevorrechtigte Seitengassen
- Hoher Parkdruck im gesamten Verlauf



➔ Handlungsansatz:

- Festlegung der bevorzugten Route
- Zusammenstellung des Handlungsbedarfs und möglicher Lösungen für diese Route

Vorläufiges Fazit der Lenkungsgruppe am 16.01.2024:

Die beste Route von Nord nach Ost sollte gemeinsam mit betroffenen Eltern und Schülern erarbeitet werden.

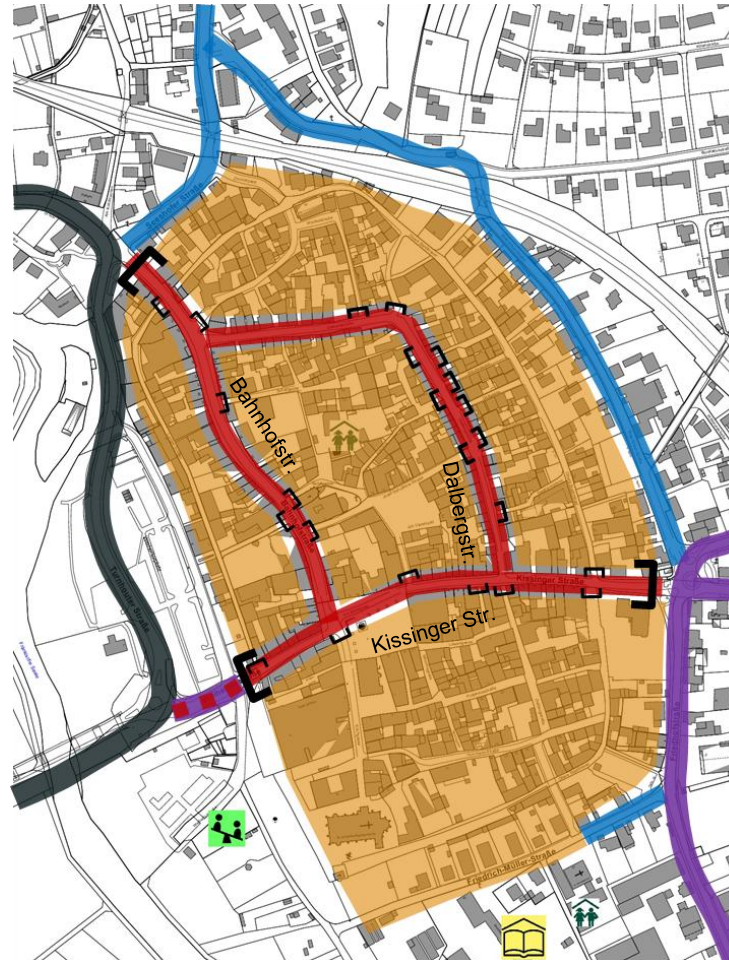
ALTSTADT A2 – NORD-SÜD-ACHSE DURCH DIE ÖSTLICHE ALTSTADT

Handlungsansatz – Beispiel



Beispiel mögliche Lösungen Dalbergstraße

Integration der Dalbergstraße in ein zweistufiges Zonenkonzept für die gesamte Altstadt (Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich + Verkehrsberuhigte Bereiche)



→ Dalbergstraße gegenüber Gassen bevorrechtigt bei Tempo 20 (analog zu Bahnhofstr. und Kissinger Str.) (Ggf. Verdeutlichung durch „Haifischzähne“, Z 342)

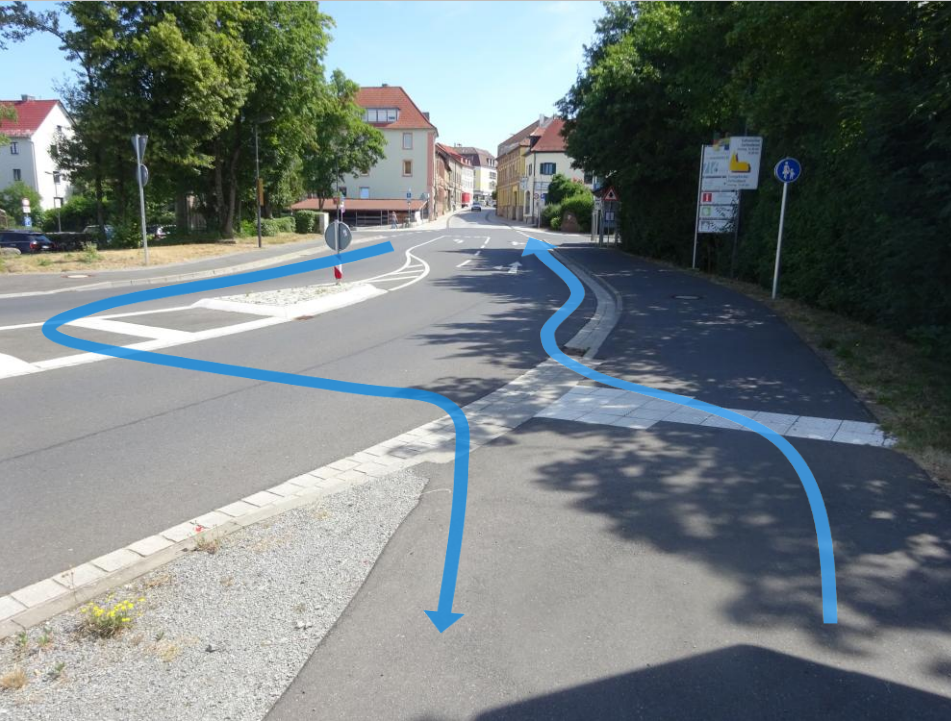
Zonenkonzept Altstadt

- Tempo 50
- Tempo 30 (Vorfahrt)
- Tempo 30 Zone (RvL)
- Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (= Tempo 20 Zone, RvL), mit
- Zoneneingang
- Verkehrsberuhigter Bereich (Schrittgeschwindigkeit)

Aufwertung der Weihertorstraße zwischen Kreisverkehr und Weihertorplatz für den Radverkehr

ALTSTADT A3 – WEIHERTORSTRASSE

Ausgangslage / Defizite



Langgezogene Markierungen zwischen Kreisverkehr und Altstadtzugang betonen den Fahrbahncharakter für Kfz
➔ Beschleunigung wird nahegelegt (beide Richtungen)

Geh- und Radweg entlang der Saalebrücke endet am Kreisverkehr ➔ Fahrrad wechselt auf die Fahrbahn
➔ Verlauf Fahrradrouten nicht sichtbar



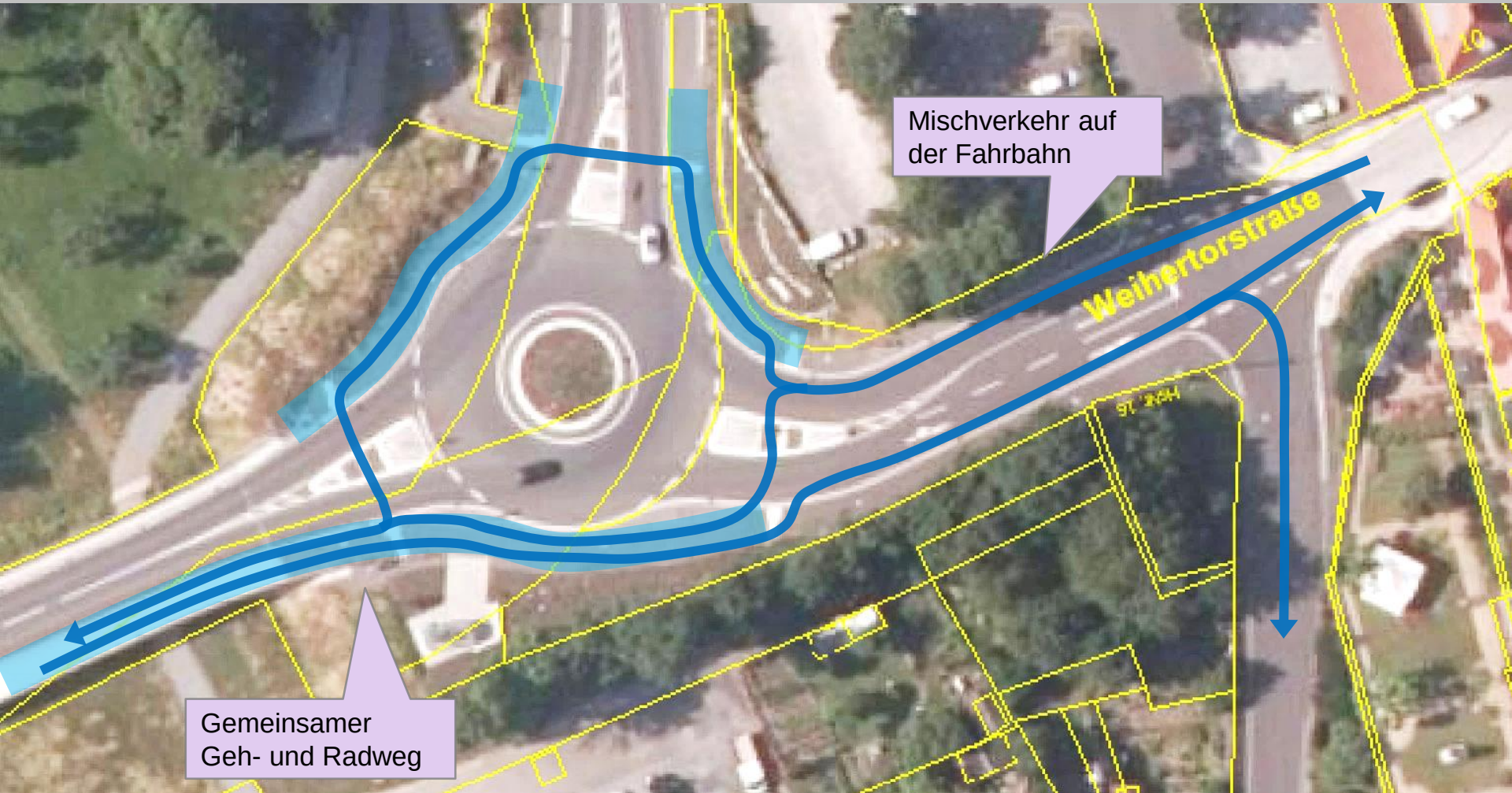
ALTSTADT A3 – WEIHERTORSTRASSE Ausgangslage / Defizite



Wichtige Querbeziehung Lange Gasse – Am Weiher nicht sichtbar

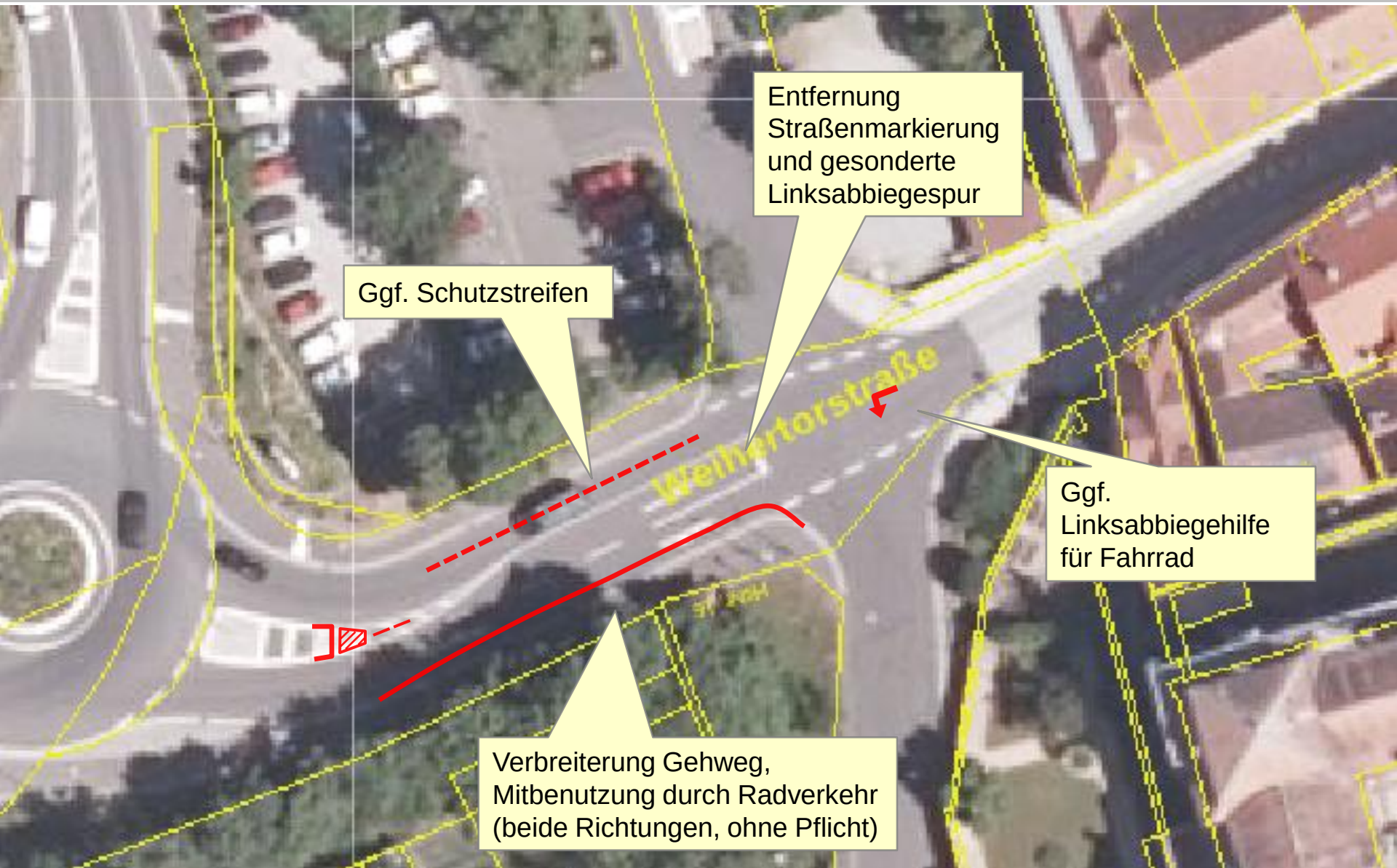
ALTSTADT A3 – WEIHERTORSTRASSE

Ausgangslage / Defizite



ALTSTADT A3 – WEIHERTORSTRASSE

Handlungsansatz



**Kirchgasse:
Verbesserung Belag bzw.
Integration ebener Pflasterstreifen**



Unebenes Pflaster auf ca. 120 m langem Abschnitt

- ➔ Insbesondere für Kindergartenwege komfort- und sicherheitsrelevant (Kinderanhänger, Kindersitz)
- ➔ Derzeit als Hauptroute beschildert (Umfahrung Einbahnstraße innere Kissinger Straße)
- ➔ Verkehrsberuhigter Bereich, ebener Seitenbereich wird vom Radverkehr jedoch als Gehwegachse interpretiert



Margetshöchheim



Ochsenfurt



Gerolzhofen

Alternative links:

Integration „Mobilitätsstreifen“ ins vorhandene Pflaster

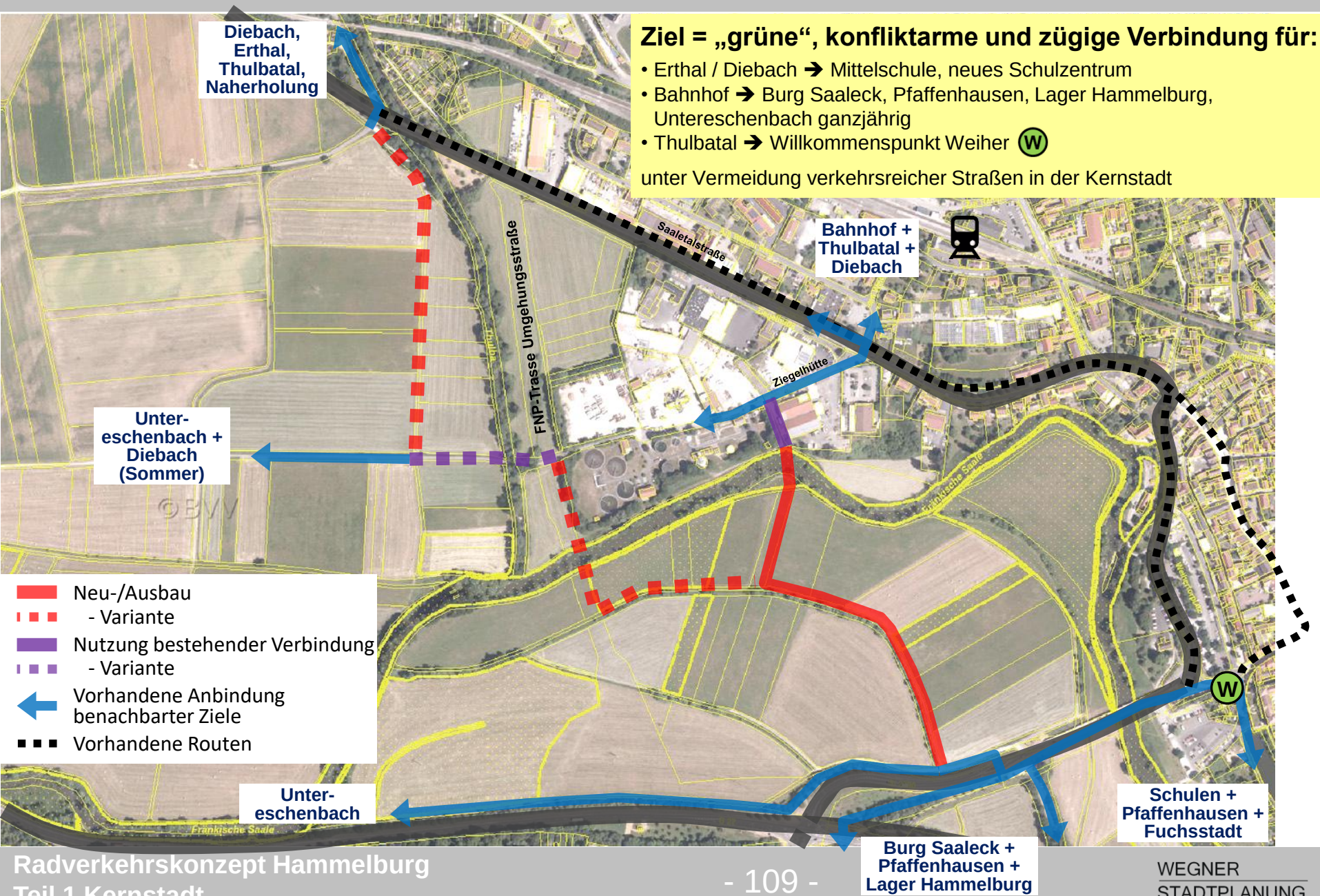
Alternative rechts:

Glatter Pflasterbelag im gesamten Bewegungsbereich mit weichem Übergang zum Grobpflaster im Randbereich



Ochsenfurt

NETZERGÄNZUNGEN KERNSTADT





Ziel = Erschließen des Saaletal-Radwegs für den Osten Hammelburgs für Alltag und Freizeit



- Neu-/Ausbau
- - - - Variante
- ← Vorhandene Anbindung benachbarter Ziele

**Wohngebiet
Berliner Straße**

ca. 1.500 m²

**Innenstadt,
neues Schulzentrum,
Edeka, Sportzentrum**

**Westheim
(Arbeitsplätze,
Kindergarten),
Bad Kissingen,
Naherholung**

**Wanderweg Richtung
Würzburger Straße**

Fränkische St.



Ziel =

- Direkterschließung des neuen Schulzentrums von außen und innen mit gesichertem Übergang über die Kissinger Straße
- Verbesserte Erreichbarkeit des Sportzentrums aus Richtung Westheim / Fuchsstadt

Ruhender Radverkehr

- Ergänzung von Fahrradabstellanlagen an beiden Bahnhaltepunkten

EMPFEHLUNGEN

Radverkehrskonzept Hammelburg =

Entwicklungskonzept für die nächsten ca. 15 Jahre

➔ Die Umsetzung konkreter Maßnahmen erfolgt jeweils im Rahmen gesonderter Beschlüsse

➔ **Einstufung der vorgeschlagenen Handlungsansätze in Umsetzungs-kategorien:**

1. **Kurzfristige Maßnahmen** / kleine Sofortmaßnahmen / provisorische Maßnahmen mit Testphase
2. **Kleinere bauliche Maßnahmen**
3. Maßnahmen, für die ein **vertiefendes Konzept** / eine Detailplanung erforderlich ist
4. Maßnahmen, die nur im Rahmen einer **integrierten Straßenraumplanung** unter Einbeziehung aller verkehrlichen und sonstigen Nutzungsanforderungen sinnvoll sind
➔ Umsetzung z. B. im Rahmen anstehender Straßensanierung
5. Maßnahmen für die **Zukunft**, für die ggf. notwendige **Flächen gesichert** werden sollen (Flächenerhalt/-erwerb, bei Veränderungen im Umfeld Prüfung möglicher konkurrierender Auswirkungen)

1. Sofortmaßnahmen bzw. kurzfristig/provisorisch umsetzbare Maßnahmen:

- Maßnahme A1 Innere Kissinger Straße: Fahrradparken im Umfeld Bäckerei, Kurzzeitparken mit „Brötchentaste“, 1 Parkplatz als Lieferzone für Bäckerei/Apotheke
- Maßnahme 7 Beschleunigung Knoten St 2790 / B 287: Änderung wegweisende Beschilderung, falls nötig bauliche Verbesserung des neuen Abschnitts
- Maßnahme 9 Querung Am Sportzentrum im Zuge Am Weiher: provisorische Querungshilfe als Test/Vorbereitung für bauliche Herstellung
- Maßnahme 11 Querung Saaletalstraße im Zuge Thulbatal: Ergänzung Gefahrenzeichen querender Radverkehr, örtliche Geschwindigkeitsbegrenzung 50 km/h

2. Prüfung kleinerer baulicher Maßnahmen (Machbarkeit/Kostenaufwand):

- Maßnahme A1 Zwischenlösung Innere Kissinger Straße zwischen Dalbergstraße und Obere Stadtmauer: Prüfung Umwandlung Bordsteinkante in niveaufrei befahrbare Rinne
- Maßnahme 8 Längsverkehr am Sportzentrum West: Prüfung Verbreiterung Gehweg

3. Vertiefende Konzepte:

- Maßnahme A2 Nord-Ost-Achse durch die Altstadt: Öffentliche Befahrung mit dem Ziel, die bevorzugte Achse vom nördlichen Altstadteingang (Bahnhofstraße) zum östlichen Altstadtausgang (Kissinger Straße) zu finden. Auf dieser Grundlage Zusammenstellung des Handlungsbedarfs und Detailplanung für diese Achse.
- Maßnahme A3 Aufwertung Weihertorstraße: Prüfung des skizzierten Handlungsansatzes mittels Detailkonzept auf der Grundlage eines Aufmaßes
- Maßnahme 1 Unterbrechung Kobelstraße: Prüfung Unterbrechungsvarianten/Einbahnstr. oder andere Widerstände einschl. jeweiliger Auswirkungen/flankierender Maßnahmen
- Maßnahme 2 Aufwertung nördliche Rote-Kreuz-Straße: Grobkonzept mit Führungsvarianten auf der Grundlage eines Aufmaßes
- Maßnahme 4 Äußere Kissinger Straße: Vertiefendes Konzept mit Varianten auf der Grundlage eines Aufmaßes, Prüfung des Stellplatzbedarfs im öffentlichen Straßenraum
- Maßnahme 5 Berliner Straße / Würzburger Straße / Bahnübergang HAM-Ost: Vertiefung des konkreten Handlungsbedarfs anhand einer öffentlichen Befahrung
- Maßnahme 6 Bahnhofstraße zwischen Kreisverkehr und Altstadtzugang: Grobkonzept auf der Grundlage eines Aufmaßes unter Beachtung Entwicklung Tankstellengrundstück
- Maßnahme 10 Querung Saaletalstraße im Zuge Ziegelhütte: Vertiefendes Konzept auf der Grundlage eines Aufmaßes

4. Prüfung und Umsetzung von Maßnahmen im Rahmen des Ausbaus / der Sanierung von Straßen:

- Maßnahme A1 Innere Kissinger Straße: Prüfung der skizzierten langfristigen Maßnahmen im Rahmen der nächsten Sanierung
- Maßnahme A4 Kirchgasse: Belagsverbesserung im Rahmen der nächsten Sanierung
- Maßnahme N4 Tangente Süd: Umsetzung im Rahmen der Erschließung des neuen Schulzentrums

5. Prüfung von Flächenverfügbarkeiten / Sicherung von Flächen für mögliche künftige Maßnahmen:

- Maßnahme N1 Tangente Südwest: Machbarkeitsstudie mit Prüfung des Erwerbs notwendiger Flächen
- Maßnahme N2 Tangente Nordwest: Machbarkeitsstudie für eine Querung der Thulba unterhalb der Bahnbrücke mit Prüfung der Baulasträgerschaft im Falle einer Umsetzung

IMPRESSUM

März 2024

Auftraggeber:

Stadt Hammelburg
Am Marktplatz 1
97762 Hammelburg

Bearbeitung:

WEGNER

STADTPLANUNG

Tiergartenstraße 4c
97209 Veitshöchheim
Tel. 0931 99 13 870
E-Mail: info@wegner-stadtplanung.de
www.wegner-stadtplanung.de

Dipl.-Ing. Bertram Wegner, Architekt, Stadtplaner SRL
Dipl.-Geogr. Eva Liebich, Verkehrsentwicklungsplanerin

Quelle für Kartendarstellungen und Fotografien, wenn nicht anders angegeben: Büro Wegner Stadtplanung

Kartengrundlage für alle im Bericht aufgenommenen Themenkarten, wenn nicht anders angegeben:

Geobasisdaten © Bayerische Vermessungsverwaltung 2023; Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung