



HANBRUCHER STRASSE 9

D-52064 AACHEN

TELEFON 0241-7 05 50-0

TELEFAX 0241-7 05 50-20

MAIL@BSV-PLANUNG.DE

WWW.BSV-PLANUNG.DE

UST-IDNR.DE 121 688 630

Verkehrsentwicklungsplan

Große Kreisstadt Kitzingen am Main

Schlussbericht

Bearbeitung:

Dr.-Ing. Reinhold Baier
Dipl.-Ing. Alexander Göbbels
Dipl.-Ing. Yvonne Reul

Aachen, im Oktober 2013

N:\2010_10\100600_Kitzingen VEP\Texte\Berichte\Schlussbericht\100600_VEP-
Kitzingen_Schlussbericht_v19.doc

Inhaltsverzeichnis

1	Aufgabenstellung und Arbeitsprogramm	4
2	Stadtstruktur und historische Entwicklung	6
3	Analyse	8
3.1	Straßenräumliche Verträglichkeit für Fußgänger und Radfahrer	8
3.1.1	Fußgängerverkehr	10
3.1.2	Radverkehr	16
3.2	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	19
3.3	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	22
3.3.1	Analyse-Verkehrsmodell 2010	24
3.3.2	Ruhender Kfz-Verkehr	31
3.4	Schlussfolgerungen und Ziele	38
4	Gesamtstädtische Mobilitätsstrategie	39
5	Zielkonzepte	41
5.1	Zielkonzept Fußgängerverkehr	41
5.1.1	Allgemeines	41
5.1.2	Straßenräumliches Handlungskonzept	43
5.1.3	Überquerungsbereich Alte Mainbrücke	45
5.2	Zielkonzept Radverkehr	47
5.2.1	Allgemeines	47
5.2.2	Zielkonzept für den Radverkehr	49
5.3	Zielkonzept Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	55
5.3.1	Ausgangslage	55
5.3.2	Stadtbus	57
5.4	Zielkonzept Motorisierter Individualverkehr (MIV)	62
5.4.1	Gesamtstädtisches Straßennetz	62
5.4.2	Bahnunterführungen	65
5.4.3	Innenstadtkonzept	67
5.4.4	Konzept für den ruhenden Kfz-Verkehr	69
6	Wirkungsanalysen	73
6.1	Prognoseszenarien Kfz-Verkehr	73
6.1.1	Prognose-Nullfall 2025	73
6.1.2	Prognose-Szenario I	77
6.1.3	Prognose-Szenario II	81
6.1.4	Prognose-Szenario III	85
6.2	Stadtbus-Szenarien	90
7	Querschnittsgestaltung	94
7.1	Umgestaltung bestehender Straßenquerschnitte	94
7.2	Neugestaltung von Straßenquerschnitten	96
8	Bürgerbeteiligung	98
8.1	Bürgerinformationsveranstaltung	98
8.2	Bürgerworkshop	99

9	Leitlinien	102
9.1	Leitlinien zum Fußgängerverkehr (LF)	102
9.2	Leitlinien zum Radverkehr (LR)	103
9.3	Leitlinien zum Öffentlichen Personennahverkehr (LÖ)	105
9.4	Leitlinien zum Motorisierten Individualverkehr (LM)	106
10	Programme und Handlungsprioritäten	108
	Anhang	112

1 Aufgabenstellung und Arbeitsprogramm

Der Verkehr und seine Auswirkungen beherrschen die öffentliche Diskussion in den meisten Städten. Damit vorhandene Probleme langfristig gelöst oder zumindest deutlich verringert werden können und die städtische Verkehrssituation entsprechend definierter Ziele gestaltet werden kann, ist ein Gesamtkonzept für die Zukunft – ein sogenannter „Verkehrsentwicklungsplan“ – notwendig.

Der Verkehrsentwicklungsplan

- leitet die Bedürfnisse und Anforderungen der Stadt an ihre Verkehrsinfrastruktur aus der Analyse des heutigen Zustandes ab,
- stellt die lang- und mittelfristig angestrebte Entwicklung aller Verkehrssysteme im gesamten Stadtgebiet unter Berücksichtigung regionaler Aspekte dar,
- macht Aussagen darüber, welche zukünftigen Strukturentwicklungen in welchem Maße verkehrlich wünschenswert oder welche problematisch sein könnten,
- macht nur exemplarisch Aussagen über konkrete Planungen oder Lösungsvorschläge für räumlich begrenzte Probleme.

Im Verkehrsentwicklungsplan werden im gesamstädtischen Zusammenhang Maßnahmenprogramme entwickelt, die

- die Attraktivität und Erreichbarkeit der Innenstadt für alle Verkehrsarten fördern,
- die Stadt in ihrer Funktion als Wohn- und Wirtschaftsstandort stärken,
- zur Aufwertung der Straßenräume und des Stadtbildes beitragen und
- die Umweltbelastungen durch den Verkehr vermindern und die Verkehrssicherheit verbessern sollen.

In der Verkehrsentwicklungsplanung werden die verschiedenen Verkehrsmittel gleichrangig und mit ihren jeweiligen „Leistungsprofilen“ berücksichtigt. Durch ihre Verknüpfung entsteht ein in sich geschlossenes Gesamtkonzept.

Grundlage der Planung ist zunächst eine intensive Analyse des bestehenden Verkehrsgeschehens. Ziel ist ein integriertes und ein alle Verkehrsarten umfassendes Konzept, das mit dem Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzept¹ und dem Integrierten Handlungskonzept für den Stadtteil Kitzingen-Siedlung² als eine strategische Grundlage für zukünftige Planungen der Stadt Kitzingen dienen soll.

¹ Drees & Sommer und planungsgruppe 4, Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) Kitzingen Von der Garnisons- zur Innovationsstadt, Dezember 2006

² Wegner Stadtplanung und Zentrum für Regionalforschung der Julius-Maximilians-Universität Würzburg, Integriertes Handlungskonzept für den Stadtteil Kitzingen-Siedlung, Oktober 2008

Teil A

AP 1 Ermittlung der Planungsgrundlagen Auswertung vorh. Daten und Materialien Durchführung von Erhebungen Datenaufbereitung	Beteiligungsverfahren (Workshop, Bürgerbeteiligung, politische Gremien)
AP 2 Analyse der Verkehrsstruktur	
AP 3 Analyse der Verkehrssituation und Bewertung Fußgängerverkehr Radverkehr ÖPNV Fließender Kfz-Verkehr Ruhender Kfz-Verkehr Sektoale Bewertung für den Bereich Sulzfelder Straße - Amalienweg - Bahnhofstraße - Kaltensondheimer Straße	
AP 4 Schlussfolgerungen, Ziele, Leitbild	

Teil B

AP 1 Prognose und Bewertung der Verkehrssituation 2025	Beteiligungsverfahren (Workshop, Bürgerbeteiligung, politische Gremien)
AP 2 Gesamtstädtische Strategie	
AP 3 Erstellung von Einzelkonzepten Fließender und Ruhender Kfz-Verkehr Radverkehr Fußverkehr ÖPNV Maßnahmenplan mit Prioritätenreihung und Kosten	

Bild 1: Arbeitsprogramm

Die Bearbeitung erfolgt in 2 Teilen, wie in Bild 1 dargestellt. Dabei enthält Teil A die Analyse der Bedingungen für alle Verkehrsarten und den Aufbau eines makroskopischen Verkehrsmodells. In Teil B werden neben einem Prognose-Verkehrsmodell die Konzepte für alle Verkehrsarten entwickelt, die Wirkungen geprüft und Einzelkonzepte abgeleitet.

Parallel zur Bearbeitung erfolgten regelmäßige Termine mit dem Arbeitskreis, dem Stadtrat und Informationsveranstaltungen für die Bürger.

2 Stadtstruktur und historische Entwicklung

Die Stadt Kitzingen am Main liegt in Unterfranken. Der historische Stadtkern befindet sich am Westufer des Mains. Kitzingen hat ca. 20.000 Einwohnern und eine Größe von 47 km². Vier Straßenbrücken (zwischenzeitlich wurde eine für den Kraftfahrzeugverkehr gesperrt) und eine Eisenbahnbrücke verbinden die Stadtteile rechts und links des Mains. Zudem liegt Kitzingen mit der BAB 7 und der BAB 3 in einer verkehrsgünstigen Lage. Weiterhin wird Kitzingen in nur 20 Minuten vom Würzburger Hauptbahnhof erreicht und hat somit einen guten Anschluss an regionale und überregionale Schienenverbindungen.

Der Ursprung Kitzingens geht bis in das Jahr 745 zurück, als die Benediktinerinnen ein Kloster von der Fluchtburg aus gründeten. 1443 war es der Marktgraf Albrecht Achilles, der Kitzingen zu einem Brückenkopf ausbaute und die Stadt wirtschaftlich förderte. Seitdem stand die Stadt unter mehrfach wechselnden religiösen Einflüssen. So wurde um 1530 in der Stadt der protestantische Glaube eingeführt. Der Würzburger Bischof konnte den Ort 1629 wiederum in seinen katholischen Einflussbereich lenken. Schließlich war es die Religionsfreiheit unter Fürstbischof J. Philipp, die einen wirtschaftlichen Aufstiegs Kitzingens ermöglichte. Die Stadt wurde folglich ein bedeutsamer Handelsplatz. Zudem kamen im 19. Jahrhundert Industrieanlagen hinzu. Um 1945 wurde Kitzingen Garnisonsstadt mit Kasernen der US-Armee (bis 2006).

Die Bevölkerungszahl in Kitzingen ist seit Mitte des 20. Jahrhunderts in etwa gleich geblieben (Bild 2). Den größten Zuwachs in den letzten 50 Jahren verzeichnet die Stadt zwischen 1990 und 2000, was hauptsächlich mit der Wiedervereinigung Deutschlands erklärt werden kann. Seitdem ist ein geringer Bevölkerungsrückgang zu verzeichnen.

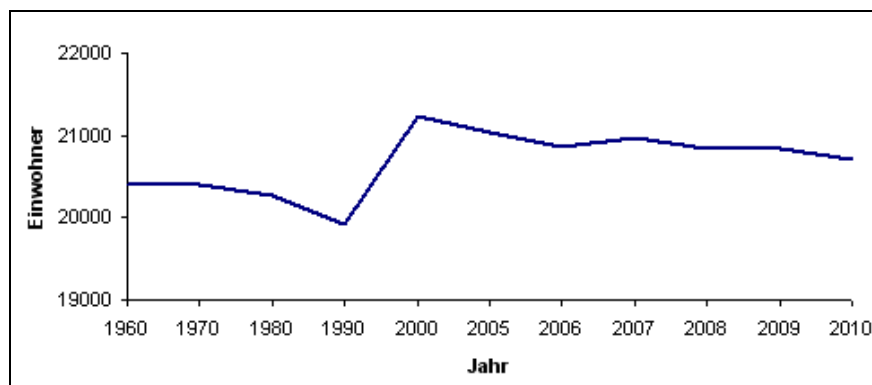


Bild 2: Bevölkerungsentwicklung in Kitzingen (ohne US-Streitkräfte)

Quelle: <https://www.statistikdaten.bayern.de/genesis/online/logon>

Für den Altstadtbereich Kitzingens sind schon mehrfach Konzepte erstellt und teilweise inzwischen auch umgesetzt worden. Hier waren neben der Verkehrsberuhigung inklusive dem Bau einer Fußgängerzone (Umsetzung in den 1980er Jahren) und die Vollendung des Tangentenrings („Conradi-Konzept“, 2011 umgesetzt), aber auch die Verlagerung von Dauerparkplätzen vom Main an die Feuerwehr bzw. Bleichwasen wichtige Zielgrößen³.

³ Stadt Kitzingen, Altstadtsanierung – Dokumentation der Maßnahmen 1976-1996, 1997

Detailliertere Planungen gab es auch schon zur Schrankenstraße/Herrnstraße⁴, die ähnlich gelagerte Zielsetzungen hatten. Die wichtigste Netzänderung war hier die Idee der Abbindung der Schrankenstraße südlich der Alten Mainbrücke zur Realisierung eines Platzbereiches ggf. mit Markt und im weiteren Verlauf Möglichkeiten zum Parken mit Grünflächen.

Rückblick Generalverkehrsplan Kitzingen

Im Jahr 1984 wurde ein Generalverkehrsplan (GVP) für die Stadt Kitzingen vom Planungsbüro Billinger Verkehrsplaner Stuttgart erarbeitet.

Der überwiegende Teil befasst sich dabei mit dem Kraftfahrzeugverkehr und der Erkenntnis, dass die Verkehrssituation in Kitzingen ohne den Bau einer dritten Mainbrücke eine kaum spürbare Verbesserung erfahren würde.

Jede weitere Brücke habe verschiedene Folgeeffekte. Die Nordbrücke in Verbindung mit einer Nordtangente eigne sich, um die Altstadt maßgeblich zu entlasten und erlaube eine Sperrung der Alten Mainbrücke für den Kraftfahrzeugverkehr. Die Südbrücke mit West- und Südtangente würde in erster Linie die Südstadt entlasten und könnte einen großen Teil des Schwerverkehrs von der Konrad-Adenauer-Brücke abziehen.

Die optimale Situation ergäbe sich, wenn beide Brücken realisiert würden. Da der gleichzeitige Bau von beiden Brücken jedoch zu teuer wäre, könnte zunächst nur eine realisiert werden. Aus diesem Grund wäre die Entwicklung einer bahnparallelen Stadttangente sinnvoll, die im Fall des Baus einer Brücke dieser möglichst viel Verkehr zuführe und im Fall des Baus zweier Brücken eine sinnvolle Sammel- und Verteilerfunktion übernehme.

Die Südbrücke mit einem Teil der bahnparallelen Tangente bis zur Kaltensondheimer Straße sei jedoch leichter zu finanzieren und könnte daher schneller realisiert werden. Die Empfehlung des GVP lautete daher, die Chance der früheren Realisierung der Südbrücke zu nutzen. Die Vervollständigung der Tangente und der Bau der Nordbrücke wären im Nachhinein noch möglich.

Der Generalverkehrsplan enthält weiterhin ein Verkehrskonzept für die Innenstadt. Neben Vorschlägen zu verkehrsarmen Geh- und Radwegeverbindungen wird ein Parkierungskonzept empfohlen, das an den Haupteinfahrungsstraßen der Innenstadt Kurzparkregelungen vorsehe, Langzeitbesucher bzw. Arbeitspendler an den Rand der Innenstadt verdränge und Dauerparkstände für Bewohner im Erschließungsstraßennetz sehe.

Zuletzt werden für die Kaiserstraße Querschnittsgestaltungen und Lärmschutzmaßnahmen für den Stadtteil Siedlung vorgeschlagen.

In den letzten drei Jahrzehnten wurde vieles aus dem GVP realisiert. So gibt es mittlerweile neben der Südbrücke und der Nordbrücke auch die anschließenden Tangenten, und die Alte Mainbrücke ist für den Kraftfahrzeugverkehr gesperrt.



⁴ Conradi, Braum & Bockhorst, Altstadtsanierung – Vorbereitende Untersuchungen Schrankenstraße/Herrnstraße, 1997

3 Analyse

3.1 Straßenräumliche Verträglichkeit für Fußgänger und Radfahrer

Als Basis für die konzeptionelle Gestaltung des zukünftigen Straßennetzes im Hinblick auf die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer, also Fußgänger und Radfahrer, erfolgte eine Verträglichkeitsanalyse, bei der systematisch die Verträglichkeit des Kraftfahrzeugverkehrs mit dem Fußgänger- und Radverkehr untersucht wird. Grundlage der Bewertung ist eine Begehung des Untersuchungsnetzes. Dieses setzt sich überwiegend aus dem innerörtlichen angebauten Netz der Hauptverkehrsstraßen einschließlich ergänzender Straßen mit besonderer Verkehrsbedeutung z. B. im Linienbusverkehr zusammen (Bild 3).

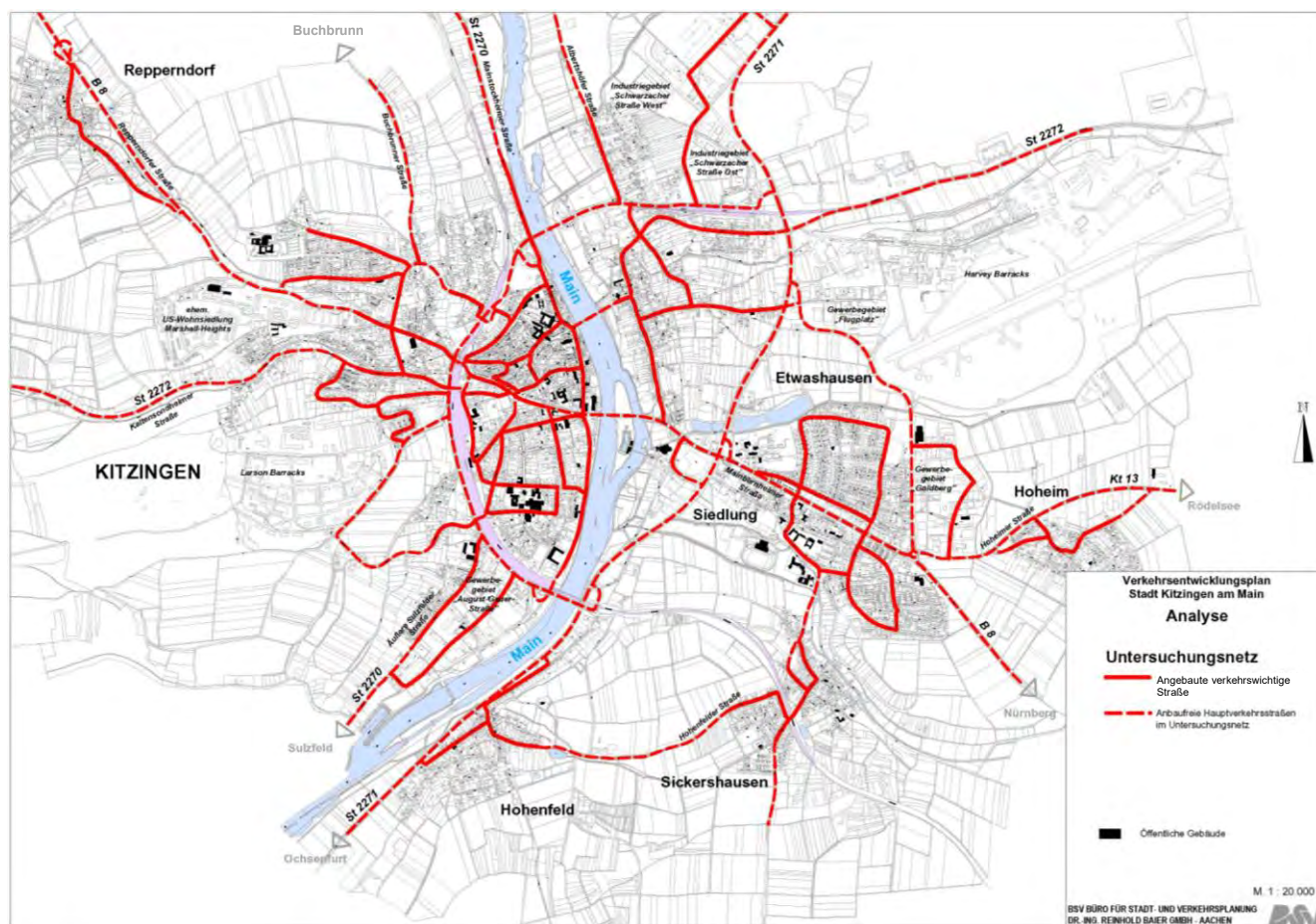


Bild 3: Untersuchungsgebiet VEP Kitzingen

Aufgenommen werden für die angebauten Streckenabschnitte die nutzbare Gehwegbreite, das Vorhandensein, die Art und die Wirksamkeit von Überquerungshilfen und das Vorhandensein, die Art und die nutzbare Breite von Radverkehrsanlagen. Die für die Bewertung wichtige Fahrbahnbreite wird aus dem vorliegenden CAD-Plan⁵ der Stadt Kitzingen gemessen.

⁵ In dem CAD-Plan der Stadt Kitzingen waren teilweise keine Borde eingetragen, so dass diese aus den punktuellen Vor-Ort-Aufnahmen rekonstruiert wurden. Daher kann es bei der Zuordnung zu Abweichungen der tatsächlich vorhandenen Fahrbahnbreiten kommen.

Für wichtige Knotenpunkte im Straßennetz werden ebenfalls alle relevanten Gegebenheiten je nach Knotenpunkttyp (signalisiert, vorfahrtregelt oder Kreisverkehr) erhoben. In Abhängigkeit von den Verursacherdaten und den Ansprüchen der Betroffenen (Einkaufsbereiche in der Innenstadt erfordern zum Beispiel größere Gehwegbreiten als Straßen in Außenbereichen) werden anhand von Bewertungstabellen Problempunkte vergeben. Grundlage für die Bewertung sind die Anforderungen, die in den aktuell geltenden Regelwerken der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) an die Fuß- und Radverkehrsanlagen aus Sicherheits- und Komfortgründen gestellt werden. Dies sind u.a. die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), die Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA 2002) und die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010). In die Bewertung fließt ebenfalls die Kraftfahrzeugbelastung mit ein. Die Vor-Ort-Aufnahme fand vor dem Netzschluss der Nordtangente und mit der für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) geöffneten Alten Mainbrücke statt. Da die weitere Bearbeitung auf das Straßennetz mit Lückenschluss der Nordtangente und der für den MIV gesperrten Alten Mainbrücke aufbaut, werden die Kfz-Belastungszahlen für die Bewertung aus dem Verkehrsmodell (Analyse-Plusfall) entnommen.

Für die Strecken in verkehrsberuhigten Bereichen bzw. Tempo 30-Zonen oder zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h (siehe Bild 21) sind gemäß der geltenden Regelwerke keine Radverkehrsanlagen erforderlich. Die Anforderungen für Fußgänger sind individuell abzuwägen, da diese auch abhängig von den Kraftfahrzeugbelastungen und den anliegenden Nutzungen sind.

Die außerhalb liegenden Ortsteile Repperndorf, Hohenfeld, Sickershausen und Hoheim liegen jeweils abseits der Hauptverkehrsstraßen und haben somit weitestgehend kein Problem mit Durchgangsverkehr. Für alle diese Ortsteile ist zumindest im Ortskern der dörfliche Charakter typisch. So findet man hier des Öfteren keinen oder einen sehr schmalen Gehweg vor, keine Radverkehrsanlagen und parkende Fahrzeuge auf der Fahrbahn.

Zu betrachten sind auch die Radverkehrsverbindungen zwischen den Ortschaften bis hin zum Stadtzentrum von Kitzingen. Hier liefert das Integrierte Stadtentwicklungskonzept bereits einige Vorschläge zur Erweiterung eines attraktiven Radnetzes, das dem Alltagsverkehr gleichermaßen wie dem Freizeitverkehr inkl. Tourismus bzw. Naherholung dient.

Die Gesamtbewertung des Untersuchungsnetzes nach M.A.R.S.⁶ fällt vergleichsweise positiv aus. Hohe Unverträglichkeiten (= maximale Anzahl an Problempunkten) gibt es in Kitzingen nicht, geringe Unverträglichkeiten sind auf dem Hindenburgring, Fischer-gasse, Innere Sulzfelder Straße, Kaltensondheimer Straße und Repperndorfer Straße vorzufinden.

⁶ M.A.R.S. ist ein von BSV entwickeltes **M**odell der **a**utonen und **r**elativen **S**tandards mit dem die straßenräumliche Verträglichkeit in Kitzingen im Hinblick auf die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer (Fußgänger und Radfahrer) analysiert und bewertet wurde. Hierzu ist zu Beginn der Projektbearbeitung eine umfangreichen Bestandsaufnahme und Dokumentation des Untersuchungsnetzes durchgeführt worden.

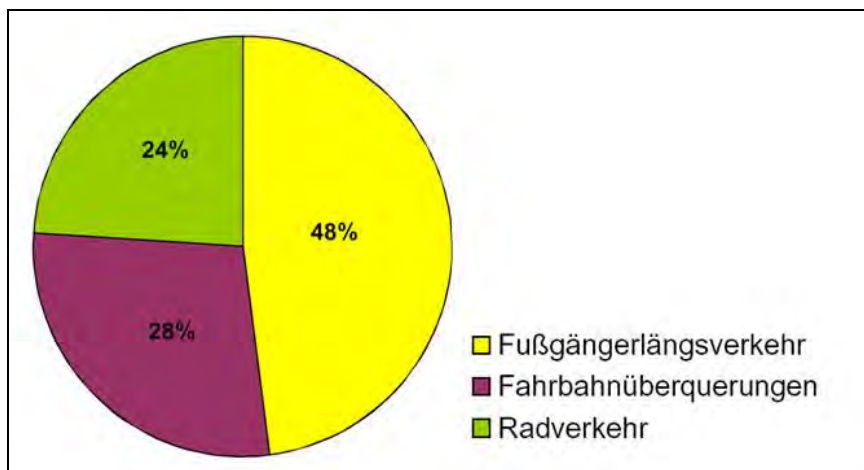


Bild 4: „Problemklima“ in Kitzingen (Verteilung der Problempunkte der Strecken mit einer Kfz-Belastung > 200 Kfz/Stunde)

In der Summe zeigt sich in Kitzingen, im Gegensatz zu anderen bisher untersuchten Städten, dass die Hälfte der Problempunkte im Fußgängerlängsverkehr zu verzeichnen sind, wohingegen die Fahrbahnüberquerungen und der Radverkehr jeweils ungefähr ein Viertel der Punkte ausmachen (Bild 4). In anderen Städten entfallen die meisten Problempunkte in der Regel auf den Radverkehr.

3.1.1 Fußgängerverkehr

Im Untersuchungsstraßennetz wurden das Vorhandensein und die Breite der Gehwege aufgenommen und in verschiedene Breitenklassen eingeteilt (Bild 6). In den RAS 06 wird eine Regelbreite des Seitenraumes von 2,50 m als notwendig erachtet, damit sich 2 Personen mit ausreichenden Sicherheitsabständen im Seitenraum begegnen können bzw. das Begegnen mit Rad fahrenden Kindern, die bis zum Alter von 8 Jahren auf dem Gehweg fahren müssen und bis zum Alter von 10 Jahren dort fahren dürfen, zu ermöglichen. (Bild 5)

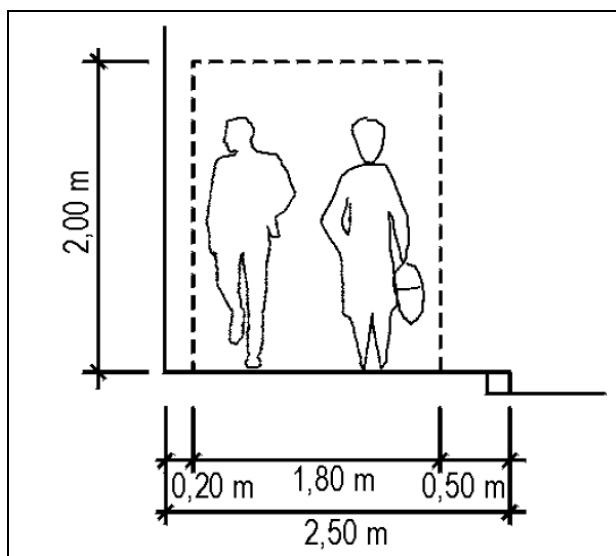


Bild 5: Regelbreite für Fußgängergehwege nach RAS 06

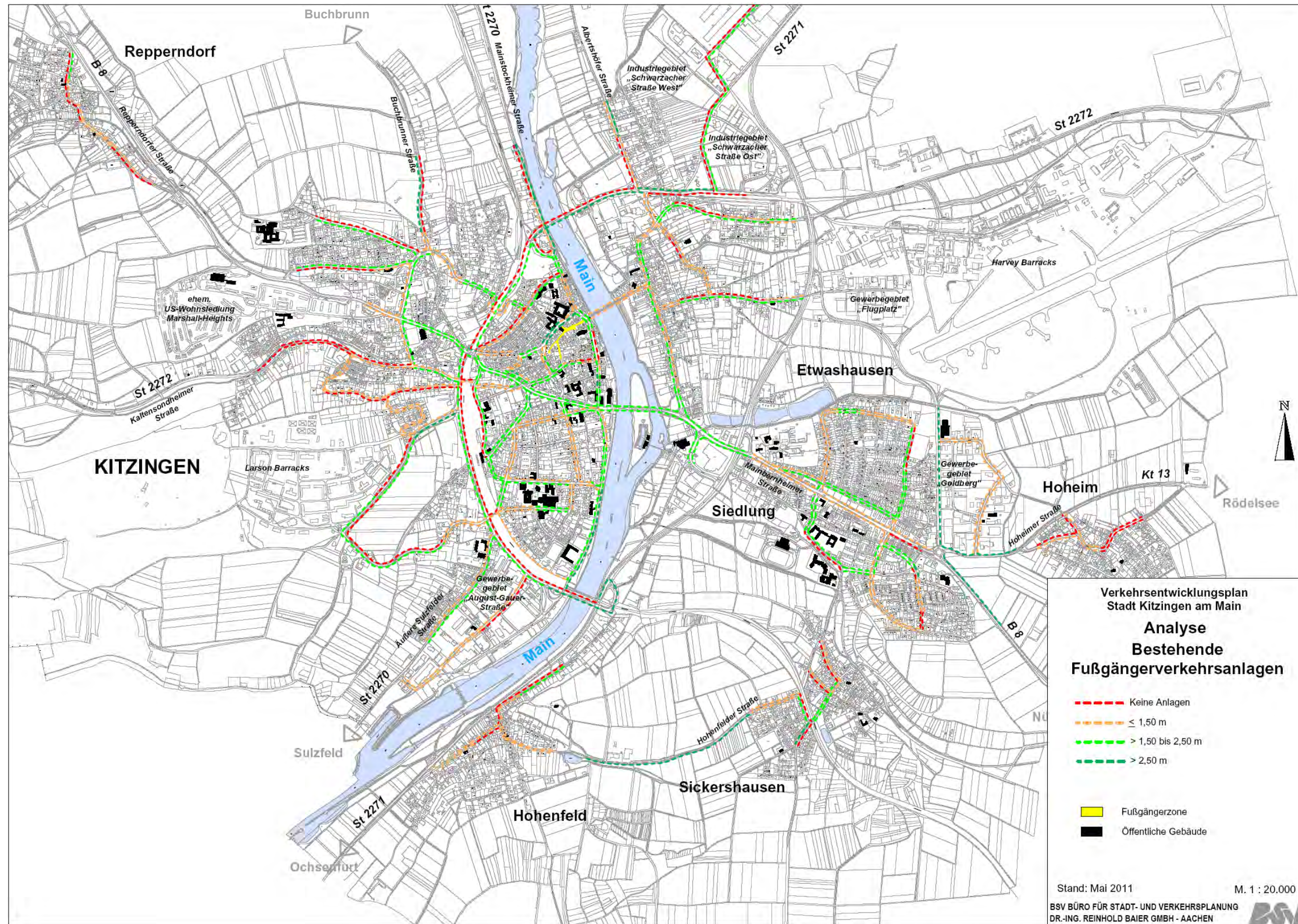


Bild 6: Bestehende Fußgängerverkehrsanlagen im Untersuchungsnetz

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass in den außen liegenden Ortsteilen Hoheim, Sickershausen, Repperndorf und Hohenfeld mit teilweise dörflichem Charakter häufig keine oder nur einseitige Gehwege vorhanden sind. (Bild 7) Keine, einseitige oder unbefestigte Gehwege gibt es aber auch z. B. in Etwashausen in der Gartenstraße.



Bild 7: Markstefer Straße (Hohenfeld)



Bild 8: Bismarckstraße



Bild 9: Fischergasse



Bild 10: Ritterstraße

An mehreren Straßenabschnitten sind die nutzbaren Gehwegbreiten durch parkende Fahrzeuge eingeschränkt z. B. in der Innere Sulzfelder Straße, Kaltensondheimer Straße, Bismarckstraße (Bild 8) und Wörthstraße. Ebenfalls sehr schmale Gehwegbreiten sind abschnittsweise in der Mainbernheimer Straße, der Fischergasse (Bild 9) und Ritterstraße (Bild 10) vorzufinden.

Ein weiterer wichtiger Punkt im Fußgängerverkehr sind die Überquerungshilfen (Bild 11). Neben den Furten an den signalisierten Knotenpunkten gibt es in Kitzingen Fußgänger-Lichtsignalanlagen, Fahrbahnteiler an diversen Knotenpunkten und Mittelinseln (Bild 12). Im Kitzinger Stadtbild sind ebenfalls viele Fußgängerüberwege („Zebrastrifen“) vorhanden (Bild 13); teilweise sogar „Rundum-Zebrastrifen“ an Knotenpunkten im untergeordneten Straßennetz. (Bild 14)

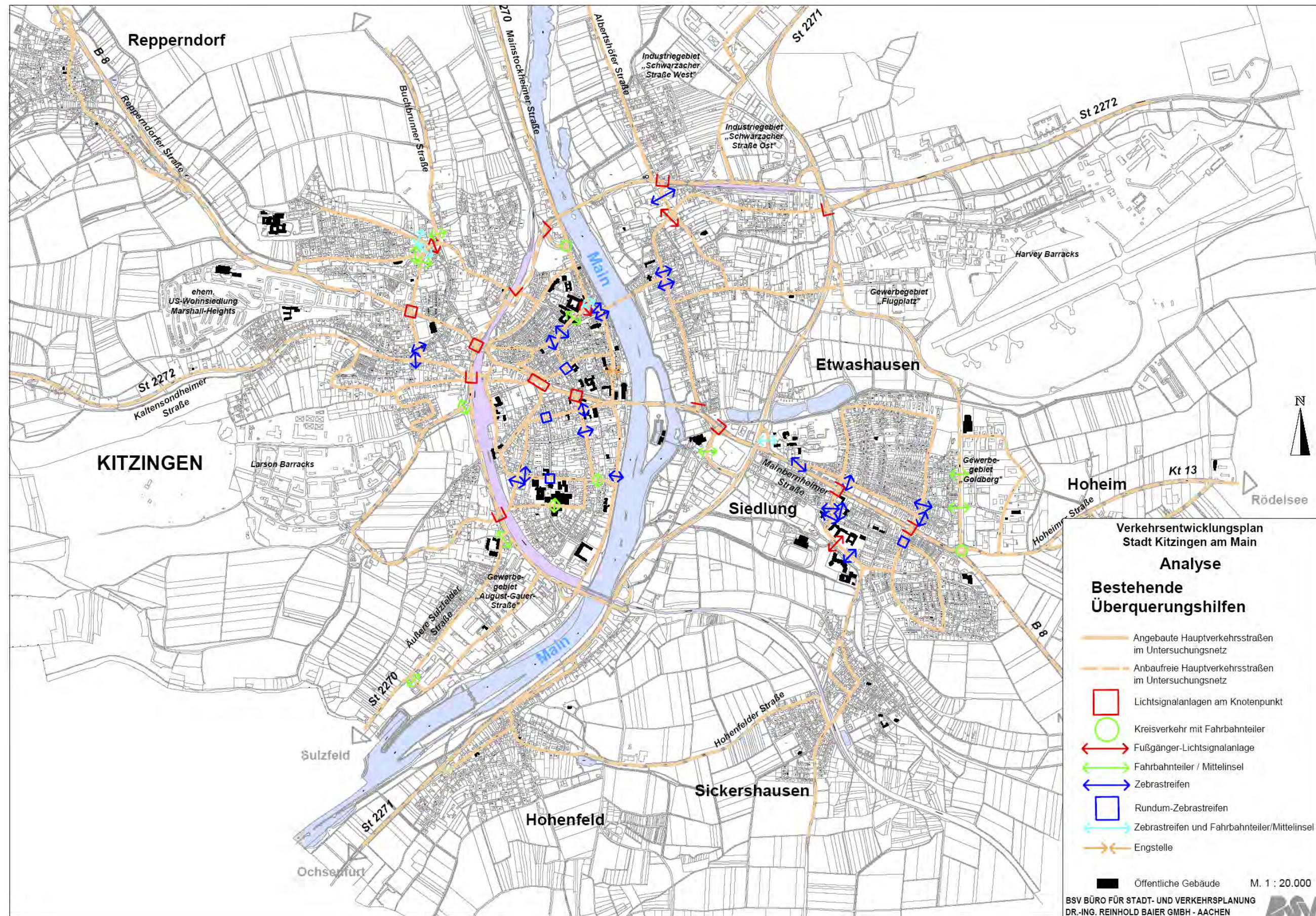


Bild 11: Bestehende Überquerungshilfen im Untersuchungsnetz



Bild 12: Mittelinsel Kanzler-Stürtzel-Straße



Bild 13: Fußgängerüberweg Schrankenstraße



Bild 14: Fußgängerüberwege Böhmerwaldstraße



Bild 15: Furten Repperndorfer Straße

An manchen der signalisierten Knotenpunkte im Zuge der B 8 sind die Wartezeiten für die Fußgänger (ggf. Radfahrer) ziemlich lang. Dadurch erhöht sich die Gefahr von Rotläufern, was auch für die Fußgänger-Lichtsignalanlagen gilt.

Neben den langen Wartezeiten sind die Wege für Fußgänger an den Furten (inkl. Fahrbahnteiler, Mittelinseln) sehr lang (Bild 15), teilweise nicht in einer Grünphase zu begehen und daher unkomfortabel. Dies gilt durch die Führung der Radfahrer im Seitenraum ebenfalls für diese. Weiterhin sind durch fehlende Furten z. B. in der Mainbernheimer Straße Umwege für die Fußgänger in Kauf zu nehmen.

Vor Ort beobachtet wurde die auch von der Polizei als gefährlich eingestufte Überquerungssituation an der Bushaltestelle „Ehemaliges Krankenhaus“ am Hindenburgring Süd (nebenstehendes Foto). Hier nutzen vor allem Schüler, aber auch andere Personen den Linksabbiegestreifen als „Wartebereich“ um dann weiter über den Parkplatz „Altes Krankenhaus“ auf kurzem Wege in die Innenstadt zu gelangen. Die Verlegung der Bushaltestelle wird in der Konzeptentwicklung weitergehend behandelt.



Bezogen auf das Fuß- und Radwegenetz fallen die starken Barriereeffekte der Gleisanlagen und des Mains auf. Da diese nur an bestimmten Punkten gequert werden können, ist darauf zu achten, dass diese Quermöglichkeiten auch sicher und komfortabel zu nutzen sind (vgl. Kapitel 5.4.2).

Ein großes Plus für die Fußgänger und Radfahrer hat sich zwischenzeitlich durch die Sperrung der Alten Mainbrücke für den Kraftfahrzeugverkehr ergeben. In Verlängerung der Brücke ist nun auch der Übergang zur Fußgängerzone der Kitzinger Innenstadt neu und sicher zu gestalten. Hierfür wurde ein Konzept entwickelt.

3.1.2 Radverkehr

Das Vorhandensein, die Art und die Breite der Radverkehrsanlagen im Untersuchungsnetz wurden vor Ort im Mai 2011 aufgenommen und kartiert (siehe Bild 20).

Dabei fällt auf, dass die vorhandenen Radverkehrsanlagen im Seitenraum zu finden sind und daher im weitesten Sinne eine Kontinuität der Führungsform vorzufinden ist. (Bild 16 bis Bild 19) Weiterhin gilt im untergeordneten Straßennetz oftmals eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h (Bild 21), womit dort keine Radverkehrsanlagen erforderlich sind. An Hauptverkehrsstraßen sind überwiegend Radwege und gemeinsame Geh- und Radwege im Zweirichtungsverkehr vorhanden, die fast alle („nur“) den (Mindest-)Maßen der StVO⁷ genügen. Lücken der Radverkehrsanlagen im Hauptverkehrsstraßennetz sind auf der Repperndorfer Straße, dem Hindenburgring und der Kaltensondheimer Straße zu finden.

Durch Kitzingen verläuft der touristische Mainradweg, der vom westlichen Mainufer über die Alte Mainbrücke auf das östliche Ufer wechselt und überwiegend auf einem separaten Radweg abseits der Straßen verläuft. Für einen Aufenthalt in der Kitziinger Innenstadt befinden sich am Eingang zur Fußgängerzone Marktstraße Schließfächer, in denen Helme, Radtaschen etc. verstaut werden können.

Nachfolgende Fotos zeigen eine Auswahl an Radverkehrsanlagen.



Bild 16: Radweg Mainbernheimer Straße (B 8)



Bild 17: Radweg am Main (parallel zur Glauberstraße)



**Bild 18: Gemeinsamer Geh- und Radweg
Flugplatzstraße**



**Bild 19: neue Regelung der Alten Mainbrücke
Gehweg, Radfahrer frei (Stand: 2011)**

⁷ Eine Übersicht der Standards im Radverkehr nach RAST 06 und StVO befindet sich im Anhang

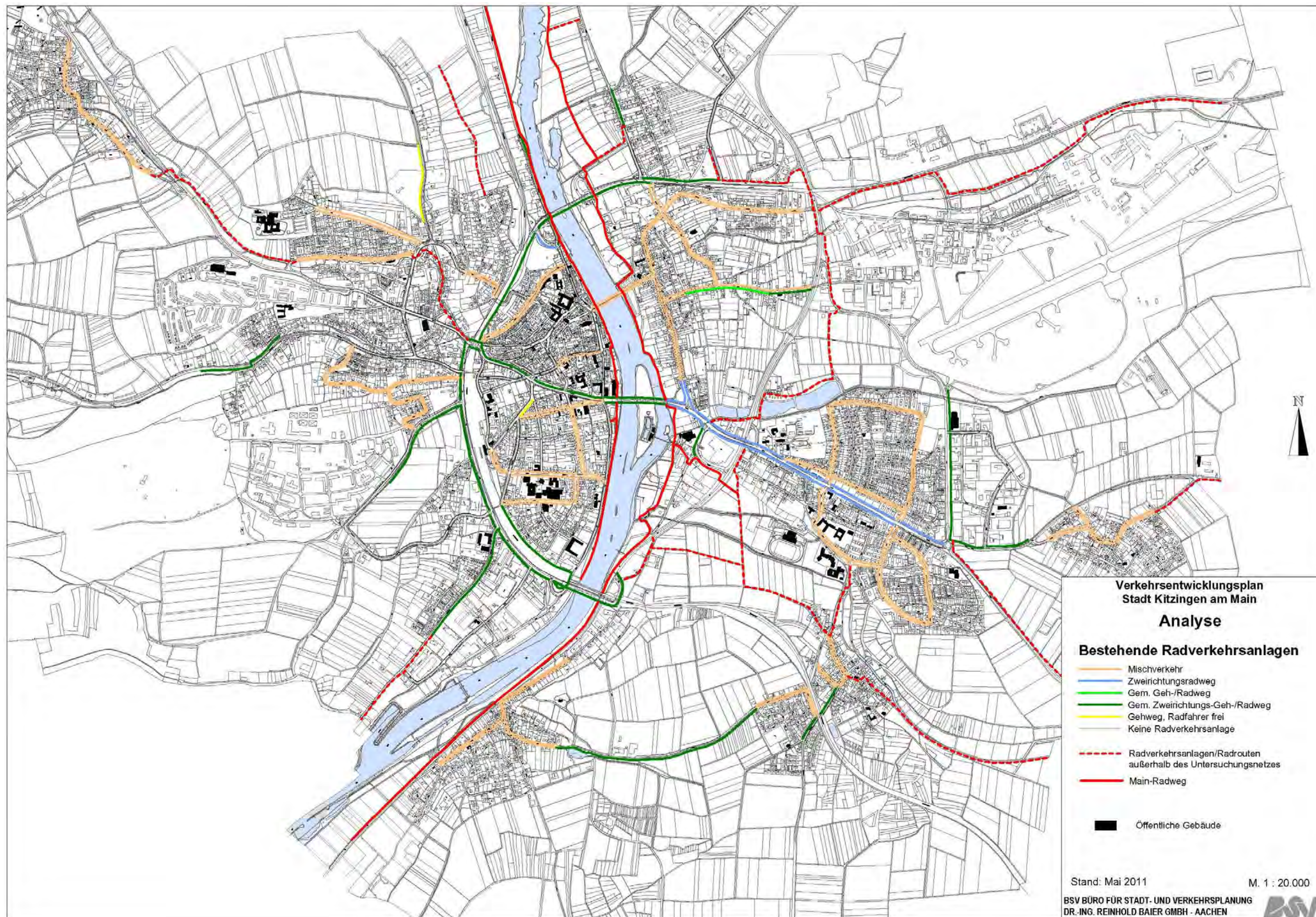


Bild 20: Bestehende Radverkehrsanlagen im Untersuchungsnetz

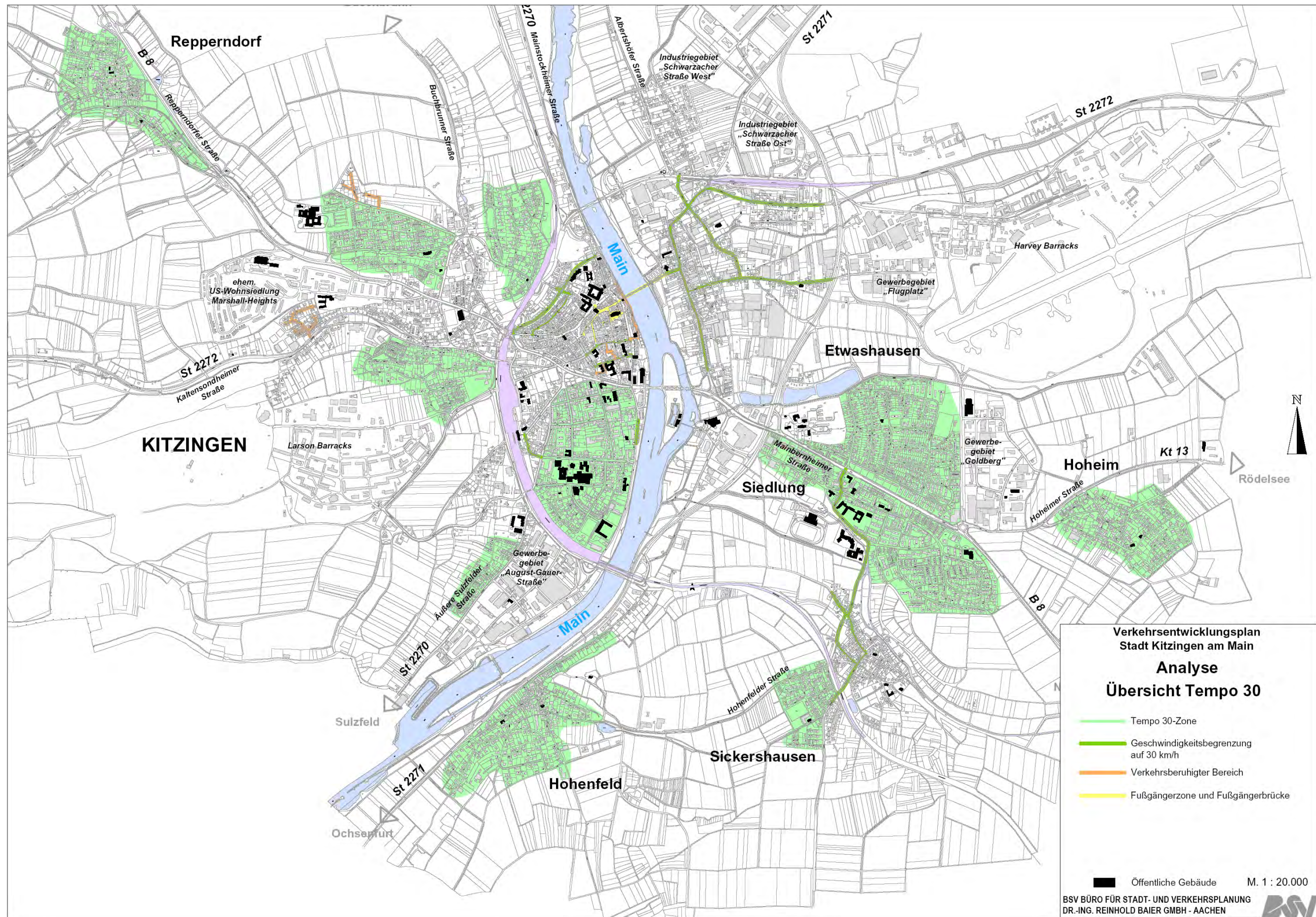


Bild 21: „Tempo-30“ Plan

3.2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Durch den Regionalexpress und die Regionalbahn ist Kitzingen an das Netz der Deutschen Bahn angebunden. Zudem wird die Stadt durch Regionalbuslinien erschlossen (Bild 22), die die Verbindung zum nächsten Oberzentrum Würzburg und dem Landkreis darstellen. Der Busverkehr in Kitzingen ist durch die Beförderung der Schüler und die regelmäßige Bedienung des Kitzinger Bahnhofs geprägt.

Da die Stadt Kitzingen über kein eigenes Stadtbussystem verfügt, besteht das Angebot des Busverkehrs im Wesentlichen aus 3 Regionalbuslinien, die innerhalb des Landkreises Kitzingens fahren und 5 Regionalbuslinien, die zwischen den Landkreisen Kitzingen und Würzburg verkehren. Zudem gibt es in Kitzingen eine Stadtverkehrslinie, die sich aus Fahrten nur innerhalb des Stadtgebietes und aus Fahrten der Regionalbusse zusammensetzt.

In Ergänzung zum Buslinienverkehr wird von dem Verkehrsunternehmens-Verbund Mainfranken in den Landkreisen Kitzingen und Würzburg zusätzlich ein Anruf-Sammel-Taxi und ein Ruf-Bus auf einigen Strecken angeboten. Dieses nachfrageorientierte Angebot dient im Wesentlichen zur Personenbeförderung in den verkehrsschwachen Zeiten (abends und am Wochenende) und kann nur nach vorheriger Anmeldung in Anspruch genommen werden.

Die Darstellung des Kitzinger Busverkehrs mit den Einzugsbereichen der Haltestellen mit einem Radius von 300 m und farblicher Unterscheidung, wie viele Buslinien die jeweilige Haltestelle anfahren zeigt, dass vor allem an den Schulbereichen die Haltestellen auch von mehreren Buslinien angefahren werden. (Bild 23) Mit Bushaltestellen nicht abgedeckt ist der südliche Bereich von Etwashausen, der nördliche Stadtteil Siedlung und der Eselsberg (dies gilt für den normalen Linienbusverkehr, Haltestellen des AST sind hier derzeit noch vorhanden).

Bereits im Nahverkehrsplan (Stand 11/2006) ist dokumentiert, dass in Kitzingen über den Umfang der Schülerbeförderung und der Anfahrt des Bahnhofs notwendigen Fahrten hinaus nur ein ÖPNV-Grundangebot im Rahmen der Daseinsvorsorge vorgehalten wird. Außerhalb der Schulanfangs- und -endzeiten, an den Wochenenden sowie in den Ferien bestehen z. T. deutliche Lücken in der Bedienung.

Ausgeprägte Bedienungssachsen und Taktverkehre sind in der gesamten Region außerhalb der Verdichtungsräume nur sehr selten vorzufinden. Dies führt dazu, dass in Kitzingen Einzelfahrten mit wechselnden Linienrouten und variierenden Haltezeiten das Bild des öffentlichen Busverkehrs prägen, worunter zum einen die Klarheit und Transparenz und zum anderen die Einprägsamkeit des Fahrplans stark leiden.

Von Seiten der Stadt Kitzingen ist die Errichtung eines Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) am Bahnhof geplant. Hierzu gibt es derzeit erste Ideen. Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans wird eine grobe Aussage zur Wirtschaftlichkeit eines Stadtbusses auf Grundlage eines Prognoseszenarios getroffen.

Linienetzplan Stadtverkehr Kitzingen

Linienverzeichnis

AST	Anruf-Sammeltaxi der Stadt Kitzingen
8047	Zeubelfried - Kitzingen - Michelfeld
8101	Würzburg - Kitzingen - Markt Bibart
8103	Stadtverkehr Kitzingen
8107	Nenzenheim - Kitzingen
8110	Volkach - Schwarzach / Dettelbach - Kitzingen
8111	Kitzingen - Wiesentheid - Geiselwind
8112	Kitzingen - Marktbreit - Ochsenfurt
8150	Kitzingen - Gerolzhofen

Zeichenerklärung

	Öffentliche Bushaltestelle
	Haltestelle des Anruf-Sammeltaxis
	Bahnhof
	Bahnlinie
	Buslinie
	Fahrstrecke des Anruf-Sammeltaxis

Haltestellenübersicht

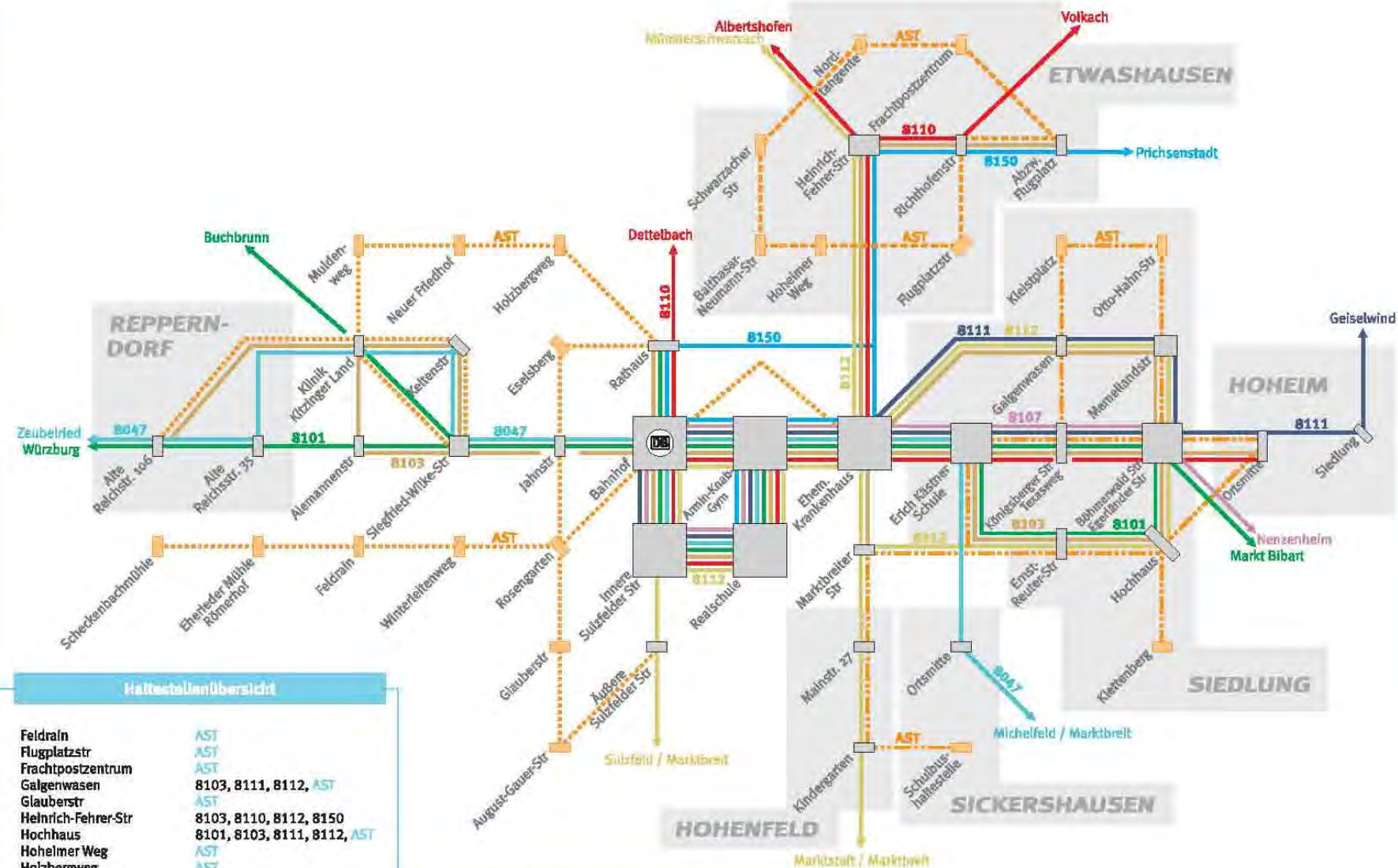
Abzw. Flugplatz	8103, 8150, AST
Äußere Sulzfelder Str	8112, AST
Alte Relchsstr 35 (Repperndorf)	8047, 8101, 8110
Alte Relchsstr 106 (Repperndorf)	8047, 8101, 8103, 8110, AST
Alemannenstr	8101, 8103
Amin-Knab-Gym.	8047, 8061, 8101, 8103, 8107, 8110, 8111, 8112, 8150
August-Gauer Str	AST
Bahnhof	8047, 8061, 8101, 8103, 8107, 8110, 8111, 8112, 8150, DB 805, AST
Balthasar-Neumann-Str	AST
Böhmerwaldstr	8101, 8103, 8107, 8111
Egerländer Str	8101, 8103, 8107, 8110, 8111, AST
Ehem. Krankenhaus	8047, 8061, 8101, 8103, 8107, 8110, 8111, 8112, 8150, AST
Eher. Mühle / Römerhof	AST
Erich Kästner Schule	8047, 8061, 8101, 8103, 8107, 8110, 8150, AST
Ernst-Reuter-Str	8101, 8103, 8107, 8111, 8112, AST
Eselsberg	AST

Haltestellenübersicht

Feldrain	AST
Flugplatzstr	AST
Frachtpostzentrum	AST
Galgenwasen	8103, 8111, 8112, AST
Glauberstr	AST
Heinrich-Fehrer-Str	8103, 8110, 8112, 8150
Hochhaus	8101, 8103, 8111, 8112, AST
Hohelmer Weg	AST
Holzbergweg	AST
Innere Sulzfelder Str	8047, 8101, 8103, 8107, 8110, 8111, 8112
Jahnstr	8047, 8101, AST
Keltenstr	8047, 8101, 8103, AST
Kindergarten (Hohenfeld)	8112, AST
Kleisplatz	AST
Klettenberg	AST
Königsberger Str	8101, 8103, 8107, 8111
Klinik Kitzinger Land	8047, 8101, 8103, AST
Marktbreiter Str	8103, 8112, AST
Mainstr 27 (Hohenfeld)	8112, AST
Memellandstr	8103, 8111, 8112, AST
Muldenweg	AST
Neuer Friedhof	AST
Nordtangente	AST
Ortsmitte (Hohelm)	8103, 8110, 8111, AST
Ortsmitte (Sickershausen)	8047
Otto-Hahn-Str	AST

Haltestellenübersicht

Rathaus	8101, 8103, 8110, 8112, AST
Realschule	8047, 8061, 8101, 8103, 8107, 8110, 8111, 8112, 8150, 8103, 8110, 8150, AST
Richtthofenstr	AST
Römermühle	AST
Rosengarten	AST
Rudolf-Diesel-Str	8103
Scheckenbachmühle	AST
Schulbushst. (Sickersh.)	AST
Schwarzacher Str	AST
Siedlung (Hohelm)	8111
Siegfried-Wilke-Str	8047, 8101, 8103, 8110, AST
Texasweg	8101, 8103, 8107, 8111, AST
Winterleitenweg	AST



VVM-Servicetelefon
01801 886 886
(0,9 Ct./Min. aus dem dt. Festnetz,
 Mobilfunk max. 42 Ct./Min.)
mail@vvm-info.de

Stand: Dezember 2010
 Entwurf und Zeichnung: Dipl.-Geogr. Petra Sauer

Bild 22: Liniennetzplan und Haltestellenübersicht Stadtverkehr Kitzingen (Stand Dez. 2010) – Quelle: VVM (Verkehrsunternehmens-Verbund Mainfranken GmbH)

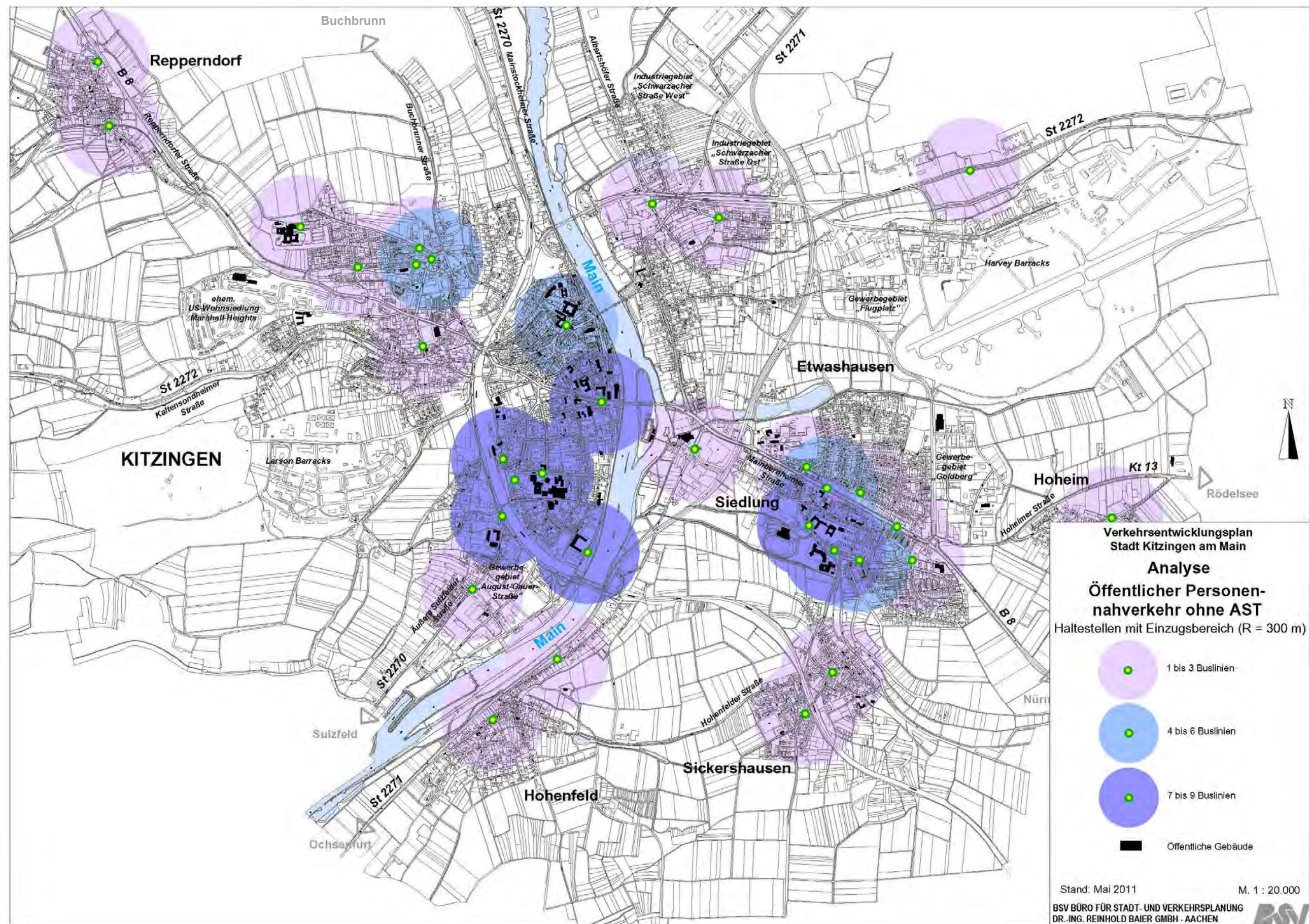


Bild 23: Einzugsbereiche und Bedienungsqualität im Busverkehr

3.3 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

In Kitzingen hat sich in den letzten Jahrzehnten das Straßennetz deutlich weiterentwickelt.

Die Vorschläge des Generalverkehrsplans Kitzingen⁸ wurden bereits in Kapitel 2 beschrieben. Wie schon erwähnt sind zwischenzeitlich die Vorschläge des GVP - zuletzt mit der Sperrung der Alten Mainbrücke für den Kraftfahrzeugverkehr und dem Lückenschluss der Nordtangente im Jahr 2011 - umgesetzt worden. Somit können die Verkehre jetzt den Innenstadtbereich umfahren, jedoch bleibt die Trennwirkung durch die Bundesstraße B 8 bestehen.

Über die B 8 ist Kitzingen sowohl direkt mit Würzburg verbunden als auch an die Autobahn BAB 7 (Anschlussstelle Kitzingen) angeschlossen. Eine weitere Anschlussstelle (Kitzingen/Schwarzach) an die Autobahn BAB 3 ist über die Staatsstraße St 2271 zu erreichen.

⁸ Planungsbüro Billinger Verkehrsplaner Stuttgart, Generalverkehrsplan Kitzingen 1983, Februar 1984

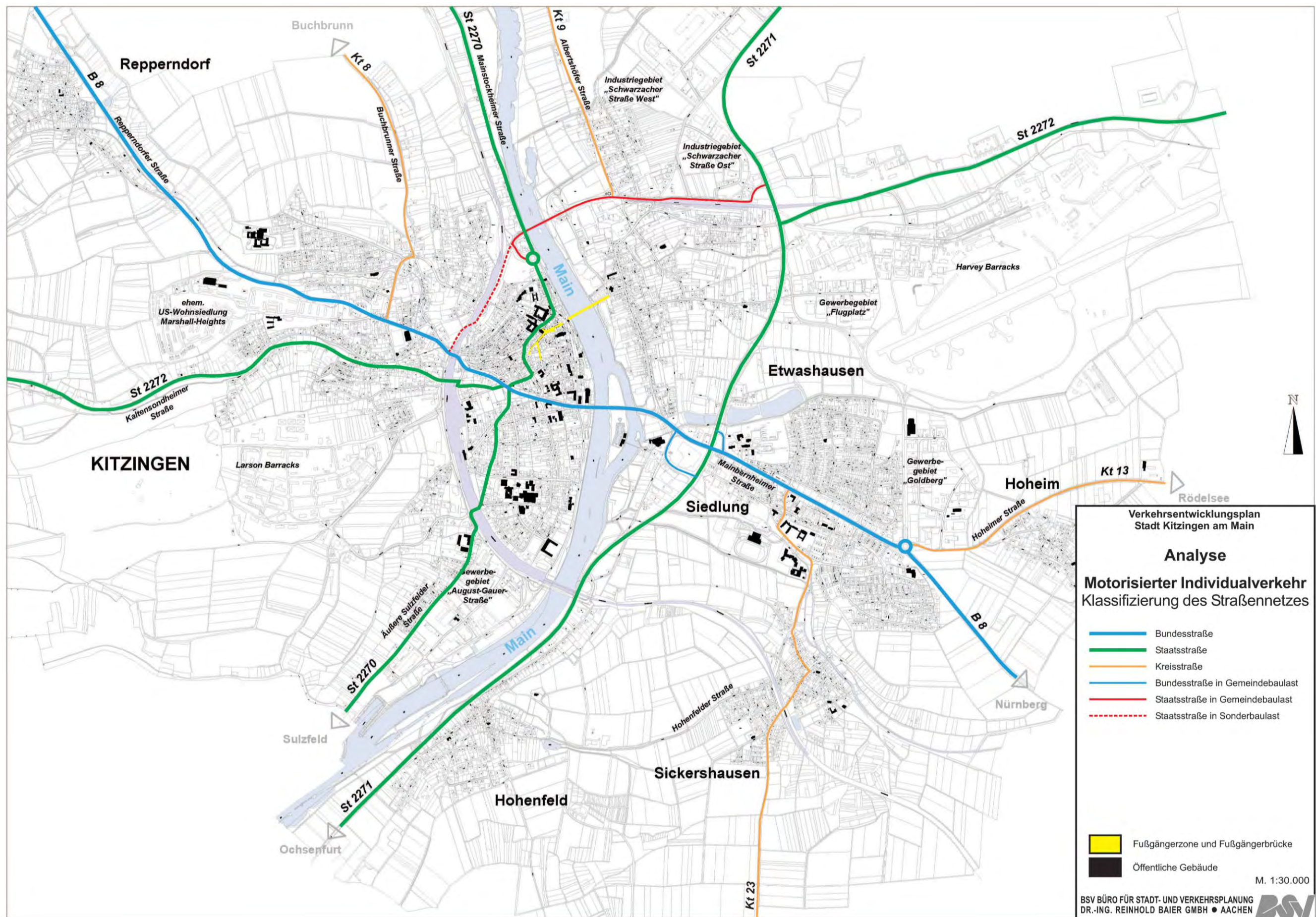


Bild 24: Klassifiziertes Straßennetz 2011

3.3.1 Analyse-Verkehrsmodell 2010

Im Zusammenhang mit der Erstellung des Verkehrsentwicklungsplans wird ein makroskopisches Verkehrssimulationsmodell mit der Software VISUM 12.01 der PTV AG erstellt.

Ausgehend von der Abbildung des derzeitigen Verkehrsbildes können mit dem Modell die Auswirkungen von Strukturveränderungen (z. B. Einwohnerentwicklung), Verhaltensänderungen (Mobilität) und Veränderungen in den verkehrlichen Teilsystemen (Netze) dargestellt werden.

Da das Modell auf den konkreten Verkehrsnetzen, Strukturdaten und Pendlerverflechtungen basiert, können die Effekte von Änderungen dieser Eingangsgrößen im Rahmen einer Wirkungsanalyse ermittelt werden. Im Verkehrsmodell wird jeweils das Verhalten hinsichtlich der Wahl Ortsveränderungen überhaupt durchzuführen, spezielle Ziele zu wählen, spezielle Verkehrsmittel zu nutzen und das Ziel über eine spezielle Route zu erreichen abgebildet.

Wegen der dabei angewendeten stufenweisen Nachbildung der Entscheidungssituationen wird das hier verwendete Verkehrsmodell auch als "Vier-Stufen-Algorithmus", bestehend aus

- Stufe 1: Verkehrserzeugung,
- Stufe 2: Verkehrsverteilung,
- Stufe 3: Verkehrsteilung (Modal-Split) und
- Stufe 4: Verkehrsumlegung

bezeichnet.

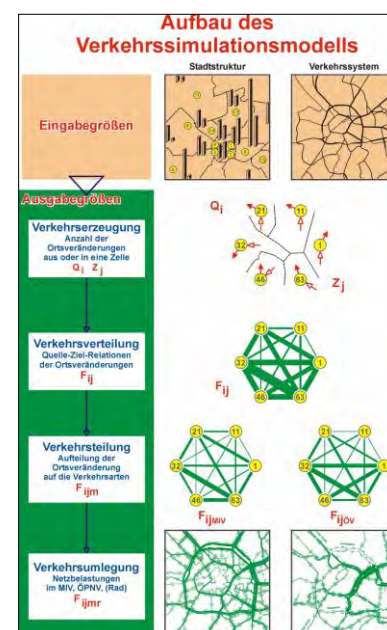
In der Verkehrserzeugung wird das Quell- und Zielverkehrsaufkommen für verschiedene Reisezwecke (Arbeit, Ausbildung, Freizeit, Versorgung, Wirtschaftsverkehr) zellenweise auf Grundlage der Strukturdaten berechnet.

Für dieses Aufkommen wird dann im Rahmen der Verkehrsverteilung die räumliche Orientierung der Wege ermittelt. Dabei fließen die Angebote in den Verkehrsnetzen sowie Art, Umfang und räumliche Anordnung der Quell- und Zielverkehre ein.

Vor dem Hintergrund der konkreten Reisezeiten je Verkehrssystem und individueller Gebundenheit an ein Verkehrsmittel wird bei der Verkehrsteilung (Modal-Split) das berechnete Wegeaufkommen relationsweise den Verkehrsmitteln zugeordnet.

Die Projektion dieser verkehrsmittelspezifischen Verkehrsaufkommen auf die Teilnetze wird als Umlegung bezeichnet. Die Umlegung liefert z. B. die Straßennetzbelastungen, so wie sie in den Kfz-Belastungsplänen dargestellt werden.

Zunächst wird für den Untersuchungsraum das derzeitige Verkehrsgeschehen im sogenannten Analysefall abgebildet. Der Vergleich des mit dem Modell ermittelten Verkehrsbildes mit bekannten erhobenen Werten (z. B. Verkehrszählungen, Mobilitätsuntersuchungen usw.) zeigt, ob die Realität in hinreichender Genauigkeit beschrieben wird; in der Regel muss das Modell durch gezielte Eingriffe geeicht werden.



Das geeichte Modell ist dann geeignete Grundlage für die weiteren Szenariobetrachtungen. Durch die Eingabe von veränderten Strukturdaten, Netzkonzepten etc. können mit dem Modell die Effekte dieser Veränderungen quantifiziert und dargestellt werden.

Als Grundlage für das Verkehrsmodell stehen u. a. folgende Daten und Pläne zur Verfügung:

- Angaben zu den Strukturdaten von der Stadt Kitzingen (u. a. Einwohnerzahlen)
- Nahverkehrsplan 2006 mit Angaben zu Pendlerdaten
- diverse Kfz-Zählraten, die der Stadt Kitzingen vorlagen (u. a. die Straßenverkehrszählung 2010 des Bundes)
- umfangreiche ergänzende Kfz-Zählraten, die im Zusammenhang mit der Erstellung des VEP durchgeführt wurden
- Ergebnisse der Erhebung Mobilität in Deutschland (MiD 2008)

Nachfolgende Tabelle zeigt die Strukturdaten, die für das Stadtgebiet Kitzingen angesetzt wurden.

Tabelle 1: Strukturdaten 2010

	Analyse 2010
Einwohner	21.500
Erwerbstätige	8.834
Grundschüler	771
Schüler weiterführender Schulen	1.855
Grundschulplätze	823
Plätze weiterführender Schulen	6.395
Arbeitsplätze	11.587
Verkaufsfläche in m ²	66.440

Die Netzkodierung des Verkehrssimulationsmodells erfolgte für das Untersuchungsgebiet größtenteils auf Grundlage des Netzmodells PTV-Validate mit Ergänzungen/Überprüfungen auf Grundlage einer Befahrung des relevanten Streckennetzes. Aufgenommen wurden bei der Befahrung u. a. die Kraftfahrzeuggeschwindigkeiten und die Knotenpunktregelung.

Da es sich um ein multimodales Verkehrsmodell handelt, wurden ebenfalls die Haltestellen und die Bus- und Bahnlinien im Modell hinterlegt.

Diesem Analysefall liegt noch die für alle Verkehrsarten offene Alte Mainbrücke zu Grunde und die Netzlücke in der Nordtangente zwischen dem Hindenburgring und der Alten Poststraße, da zum Zeitpunkt des Bearbeitungsbeginns und der Verkehrserhebungen dies der aktuelle Netzfall war. Da die weiteren Betrachtungen auf den Netzfall mit dem Lückenschluss der Nordtangente und der Sperrung der Alten Mainbrücke für den Kraftfahrzeug- und öffentlichen Verkehr aufbauen, wird ein Analyse-Plusfall erstellt, der eben diese Netzänderungen enthält. Die Strukturdaten bleiben gleich.

An einem durchschnittlichen Werktag außerhalb der Ferienzeit werden in Kitzingen in der Analyse rund 114.000 Wege zurückgelegt. Diese setzen sich aus Wegen der Kitzinger Bürger innerhalb Kitzingens, den Auspendlern aus Kitzingen und der Einpendlern nach Kitzingen zusammen. Die Pendler sind größtenteils Berufspendler und Ausbildungspendler, ergänzt werden diese von Einkaufs- und Freizeitpendlern.

Da es keine anderen Grundlagen zur Differenzierung der Verkehrsmittelwahl für diese Wege gibt, wird diese aus der deutschlandweiten Befragung „Mobilität in Deutschland (MiD) 2008“ abgeleitet. Hierzu wird das Verhalten für kleine Mittelstädte zweckspezifisch ausgewertet und dem Verkehrsmodell zu Grunde gelegt. Damit ergibt sich für den motorisierten Individualverkehr ein Anteil von 67% am Gesamtverkehr.

Die nachfolgenden Belastungsbilder zeigen, dass die am stärksten belastete Straße in Kitzingen die B 8 ist. (Bild 25) Daran kann auch der Lückenschluss nichts ändern. (Bild 26) Gegenüber der vorherigen Situation sinkt zwar die Belastung, jedoch bleibt der Hindenburgring weiterhin eine verkehrsreiche Barriere für die beiden Innenstadtbereiche.

Sowohl der Netzschluss als auch die Sperrung der Alten Mainbrücke für den Kraftfahrzeugverkehr führen zu einer Entlastung der Altstadtstraßen Kitzingens bis hin zur Inneren Sulzfelder Straße. Die Sperrung der Brücke hat auch positive Auswirkungen auf den Straßenzug Schwarzacher Straße/Mainbernheimer Straße bzw. Flugplatzstraße in Etwashausen. Eine Mehrbelastung im Kraftfahrzeugverkehr erhalten überwiegend anbaufreie Straßen, wie z. B. die Westtangente.

Obwohl sich die Kraftfahrzeugbelastungen tendenziell nun besser auf das Hauptverkehrsstraßennetz verteilen, gibt es immer noch empfindliche Straßen auf denen Durchgangsverkehre zu finden sind. Mit Durchgangsverkehren sind dabei die Verkehre gemeint, die in dem jeweils betrachteten Bereich keine Quelle oder kein Ziel haben, das bedeutet, sie fahren durch das Gebiet nur durch.

Für die Innenstadt heißt das, dass vor allem auf der Alten Burgstraße, der Kaiser- und der Luitpoldstraße noch Durchgangsverkehre vorhanden sind. Hier sind daher noch weitere Maßnahmen im Straßennetz z. B. im Rahmen eines Innenstadtkonzeptes sinnvoll.

Auch in Etwashausen auf der Gartenstraße und der Mainbernheimer Straße sind noch Verkehre vorzufinden, die nur durch Etwashausen hindurchfahren.

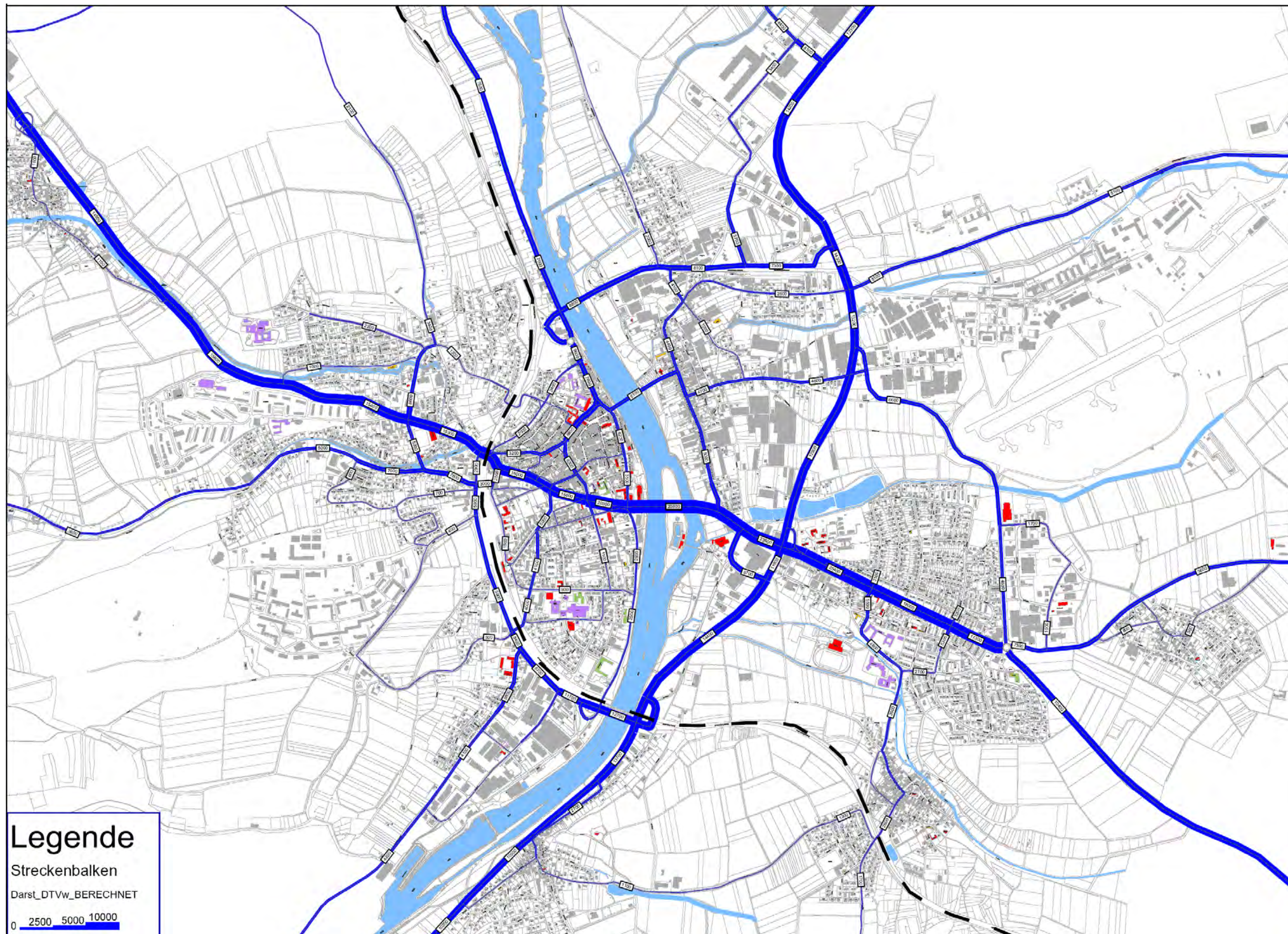


Bild 25: Kfz-Belastungsbild Analysefall 2010 [Kfz/Werktag]

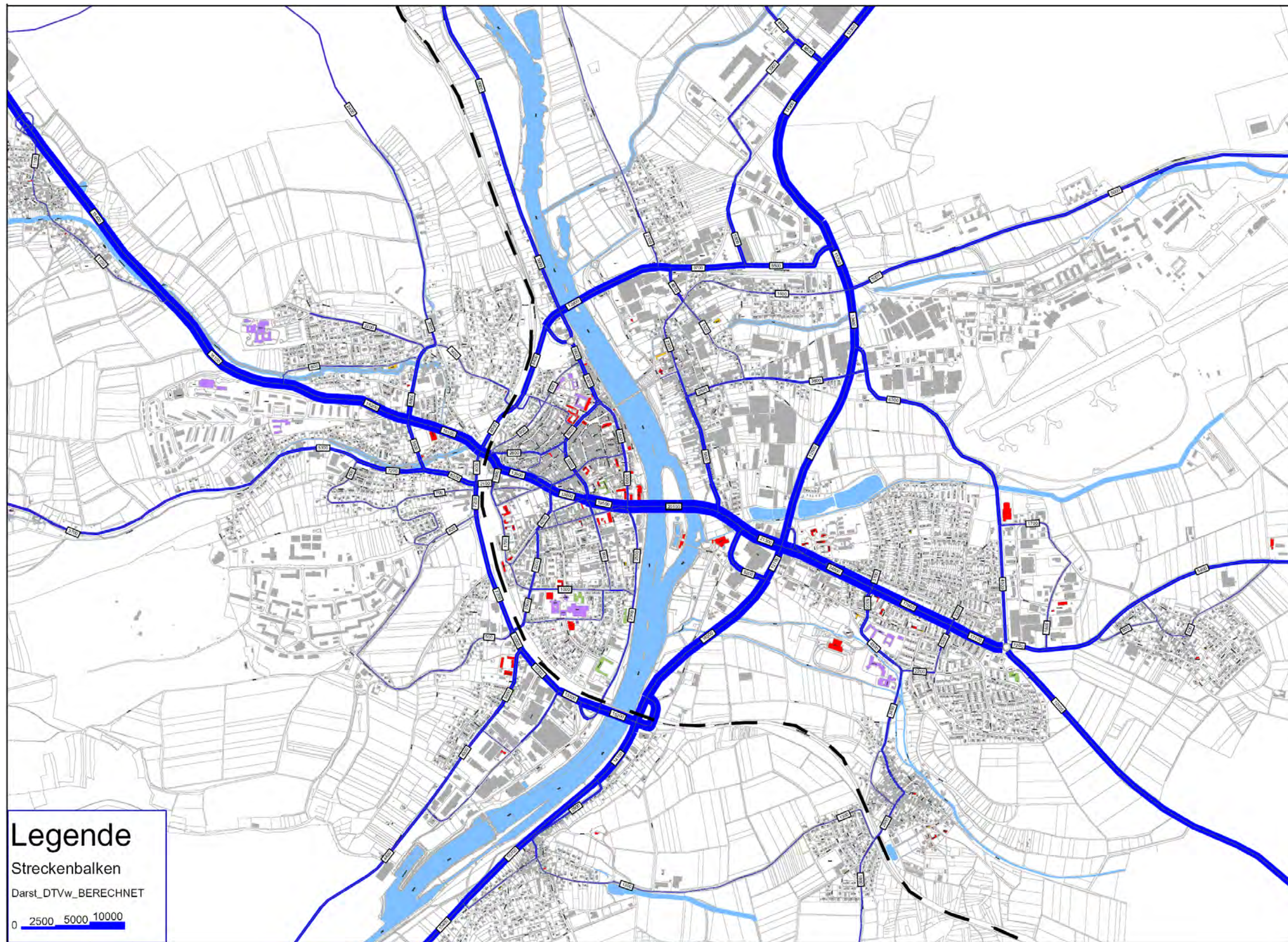


Bild 26: Kfz-Belastungsbild Analyse-Plusfall 2010 [Kfz/Werktag]

Zur Analyse des Durchgangsverkehrs und Schwerververkehrsanteils auf der B 8 in Kitzingen wurden neben den Modelldaten auch die durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken (DTV) aus der Straßenverkehrszählung (SVZ) 2010 herangezogen. Hierbei sind die Daten von drei Zählstellen auf der B 8 betrachtet worden, die auch bei der Kalibrierung des Analysemodells berücksichtigt wurden.

Bild 27 zeigt einen Auszug aus der Verkehrsmengenkarte für den Bereich des Staatlichen Bauamts Würzburg, aus dem die Zählstellendaten entnommen werden können. Die Kfz- und Lkw-Werte (SV) auf der B 8 in Kitzingen sind rot hervorgehoben.

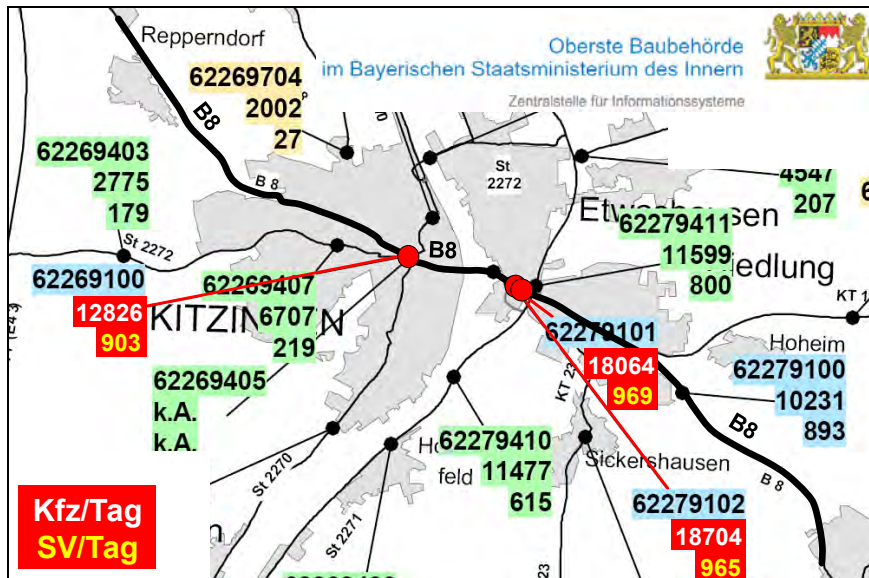


Bild 27: Auszug aus der Verkehrsmengenkarte der Straßenverkehrszählung 2010 (Quelle: Bayerische Straßeninformationssystem BAYSIS)

Zur Umrechnung der durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastung für alle Tage des Jahres (DTV) auf die durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastung für alle Werkstage des Jahres (DTVw) wurden die Umrechnungsfaktoren nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) verwendet. Demnach ergeben sich für die Zählstellen auf der B 8 in Kitzingen für den Kfz- und Lkw-Verkehr folgende Belastungswerte.

Tabelle 2: Verkehrsbelastung auf der B 8

ZST NR	DTV-Werte			DTVw-Werte		
	Kfz	SV		Kfz	SV	Kfz
	Kfz/Tag	Lkw/Tag	Lkw [%]	Lkw/Tag	Kfz/Tag	Lkw [%]
62269100	12.826	903	7,0	13.711	1.111	8,1
62279101	18.064	969	5,4	19.310	1.192	6,2
62279102	18.704	965	5,2	19.995	1.187	5,9

Wie im Kfz-Belastungsbild des Analyse-Plusfalls (Bild 26) dargestellt ist die B 8 westlich der Nordtangente im Gesamtquerschnitt mit 16.000 Kfz/Werktag belastet. Im Osten beträgt die Verkehrsbelastung in Fahrtrichtung Innenstadt unmittelbar vor dem Kreisverkehr 7.200 Kfz/Werktag aus/in Fahrtrichtung Hoheim und 10.100 Kfz/Werktag aus/in Fahrtrichtung Mainbernheim. Im Mittel fahren zwischen diesen beiden Ortsein-/ausgängen durchschnittlich

18.200 Kfz/Werhtag. Hiervon sind ca. 2.200 Kfz/Werhtag Durchgangsverkehr. Dies entspricht einem Anteil von 12,1 %.

Legt man den Mittelwert der drei SV-Anteile auf der B 8 aus den Verkehrsbelastungsdaten der SVZ 2010 mit 6,7 % als durchschnittlichen SV-Anteil pro Werktag für die B 8 in Kitzingen zu Grunde, so resultiert daraus für den Lkw-Verkehr ein absoluter Durchgangsverkehr von ca. 1.200 Lkw/Tag.

[Anmerkung:

Da die B 8 in weiten Teilen parallel zur BAB 3 verläuft wurde diese nach Einführung der Lkw-Maut zur Vermeidung von Ausweichverkehren des Fern-/Transitverkehrs auf mehreren Teilstrecken für Lastwagen über zwölf Tonnen gesperrt. Dies trifft auch die B 8 in Kitzingen zu. In diesem Zusammenhang muss berücksichtigt werden, dass die Verbotsschilder in erster Linie für den Fern- und Transitverkehr gelten und demnach hauptsächlich auf den Streckenabschnitten der B 8 in unmittelbarer Nähe zu den Anschlussstellen auf der BAB 3 aufgestellt wurden. Für Lieferverkehre bzw. Ziel- und Quellverkehre aus dem regionalen Umfeld kann die B 8 weiterhin auch von Lkw > 7,5 Tonnen befahren werden, so z. B. auch von Lieferverkehren zu bzw. von den Werken, die sich in Iphofen und Markt Einersheim nur ca. 8-10 km im Osten von Kitzingen an der B 8 befinden.]

3.3.2 Ruhender Kfz-Verkehr

Das Parkleitsystem in Kitzingen besteht derzeit aus mehreren farblich unterschiedlichen Wegweisern, die die Verkehrsteilnehmer zu den 5 Parkieranlagen leiten. Aufgrund der unterschiedlichen Gestaltung – insbesondere der unterschiedlichen Farbgebung pro Parkstandort – ist die intuitive Nachvollziehbarkeit für Ortsunkundige zu hinterfragen. Teilweise sind diese Wegweiser mit der Anzeige „frei/besetzt“ versehen. Die nebenstehende Abbildung in der Kaiserstraße zeigt dies für das Parkhaus „Alte Poststraße“.



Während die Erschließung des Parkhauses „Herrnstraße“ im letzten Abschnitt bis kurz vor die Fußgängerzone führt, kann man das Parkhaus „Alte Poststraße“ seit der Öffnung der Nordtangente auf kurzem Wege über die Alte Poststraße erreichen.

Sowohl für den Innenstadtbereich (incl. Parkplatz Bleichwasen) als auch für das sogenannte Mühlberggebiet (Schulzentrum) wurden das Parkraumangebot und die Nachfrage ermittelt.



Innenstadt/Innenstadttrand

Im Untersuchungsbereich Innenstadt/Innenstadttrand ist ein ganzjährig öffentlich zugängliches Parkraumangebot von 1.320 Parkständen bzw. Stellplätzen vorhanden; 168 davon in den Parkhäusern „P4 Herrnstraße“, „P5 Alte Poststraße“ und „P2 Am Main“. Das öffentliche Parkraumangebot wurde differenziert nach den Bewirtschaftungsformen aufgenommen. Bezogen auf den Tagesgang zeigt sich ein für eine Innenstadt typisches Bild der Parkregelungen, denn zu den Geschäftsöffnungszeiten nimmt die Zahl der nicht bewirtschafteten Stellplätze deutlich ab.

Die abschnittsgenaue Darstellung der Art und Anzahl der Parkstände im Untersuchungsbereich für den Tag (zwischen 9-17 bzw. 18 Uhr) zeigt neben Bereichen mit Parkschein und Parkscheibenregelung auch nicht bewirtschaftete Parkbereiche (Bild 28). Weiterhin sind einige Straßenabschnitte für Bewohner mit entsprechendem Parkausweis vorgesehen. Wie nebenstehendes Foto zeigt, sind diese Bereiche z. B. in der Schrankenstraße und im Bereich Neuer Weg nachts ausschließlich für Bewohner und tags dann auch für andere Nutzer (Mischungsprinzip) bestimmt.

Das gebührenpflichtige Parken mit Parkschein ist von 9 bis 18 Uhr mit einer zulässigen Höchstparkdauer von 2 Stunden. Der Tarif beträgt 0,25 € für 30 Minuten in der 1. Stunde und danach 0,30 € pro 30 Minuten. In den Abschnitten mit Parkscheibenregelung gilt eine Höchstparkdauer von 2 Stunden (stellenweise auch 1 oder ½ Stunde) in der Zeit von 9 bis 17 (bzw. 18) Uhr.



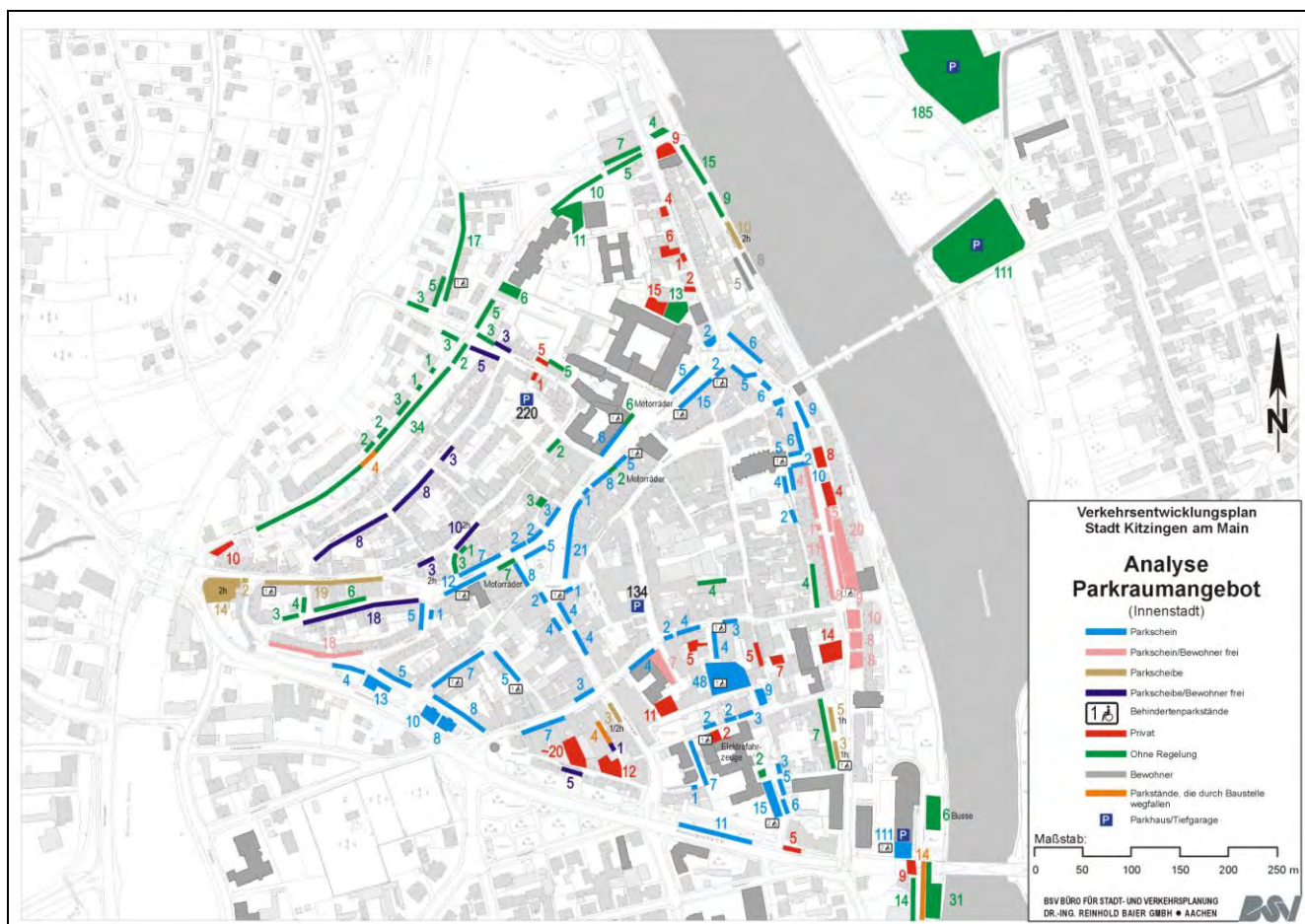


Bild 28: Parkraumangebot am Tag in der Innenstadt
Stand: Mai/Oktober 2011

Für die Aufnahme der Parkraumnachfrage wurde nach Auswertung der Parkhausdaten ein Dienstag gewählt, da dieser neben dem Donnerstag am stärksten nachgefragt wird. Am 11.10.2011 wurde die Belegung aller ganztägig öffentlich zugänglichen Parkmöglichkeiten im Untersuchungsgebiet für vier Zeitschnitte erhoben und die Parkhausdaten für diesen Tag ausgewertet. Der erste Rundgang begann am 10.10.2011 um 21 Uhr, um die Situation für die Bewohner zu erfassen. Der zweite erfolgte um 10 Uhr am 11.10.2011, da hier eine Vormittagsspitze der Auslastung (Beschäftigte, Besucher/Kunden und Bewohner) in den Parkhausdaten zu erkennen ist, dann ein Rundgang um 16 Uhr (Nachmittagsspitze) und der letzte Rundgang begann um 19 Uhr. Zum Zeitpunkt der Nachfrageerhebungen waren kleine Bereiche am Hindenburgring Nord und am Unteren Mainkai baustellenbedingt mit einem zeitlich begrenzten Haltverbot versehen, so dass diese Abschnitte in der Bilanzierung nicht berücksichtigt werden konnten.

Die höchste Auslastung des Untersuchungsgebietes ist um 10 Uhr vorzufinden (Bild 29). Die Nachfragen zu den übrigen Zeitschnitten sind im Anhang dargestellt. Bezogen auf die unterschiedlichen Parkregelungen beträgt die Auslastung um 10 Uhr in den nicht bewirtschafteten Bereichen 91%, in den Bereichen mit Parkschein 79% und mit Parkscheibe 78%.

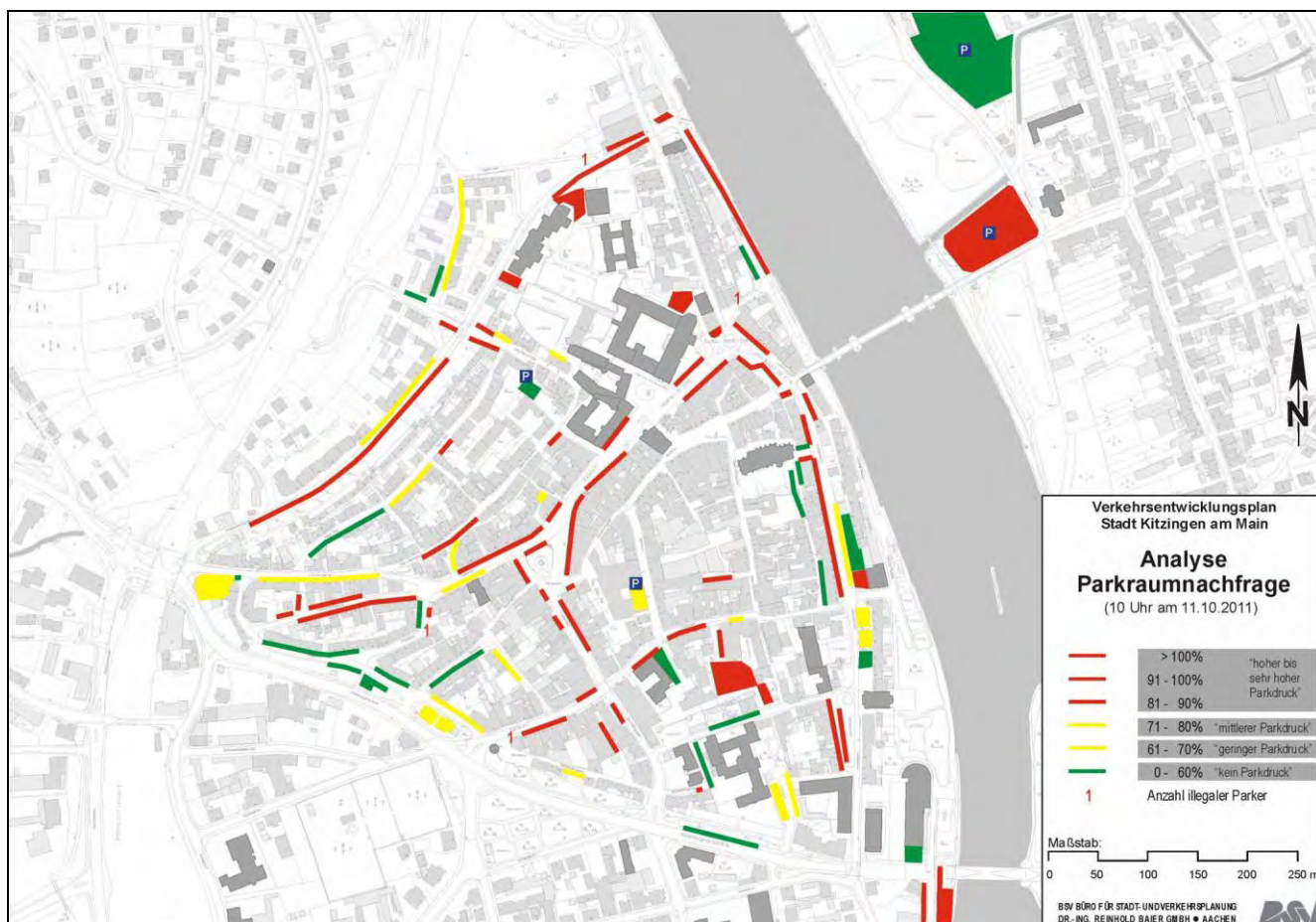


Bild 29: Parkraumnachfrage am 11.10.2011 um 10 Uhr bzw. 22.11.2011 um 9 Uhr für die Parkplätze Bleichwasen

Im Nachgang zu dieser Erhebung wurden die Parkieranlagen noch einmal genauer untersucht. Das Parkhaus „P2 Am Main“ (hinter der Feuerwehr), welches ebenfalls am 11.10.2011 erhoben wurde, ist 24 Stunden geöffnet und parkscheinpflchtig von 6:30 bis 18 Uhr. Der Tarif beträgt 0,25 € je 30 Minuten und eine Tagesgebühr von 3,00 €.

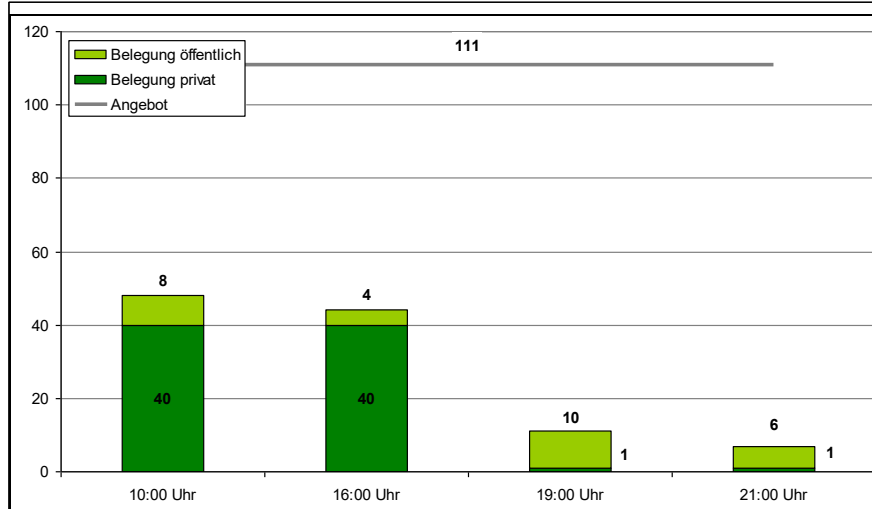


Bild 30: Angebot und Nachfrage Parkhaus „Am Main“ am 11.10.2011

Von den 111 Stellplätzen sind 59 öffentlich zugänglich. Diese sind zu maximal 14% um 10 Uhr ausgelastet, wohingegen die vermieteten Stellplätze zu 77% nachgefragt werden.

Die Belegung des Parkhauses „Alte Poststraße“ wurde am 21. bzw. 22.11.2011 durch mehrere Rundgänge zu den Öffnungszeiten erhoben. Es ist von 6:30 bis 19 bzw. 20 Uhr geöffnet und kostet 0,50 € je angefangene Stunde und 5,00 € für den Tag. Von den 107 Stellplätzen sind 50 öffentlich zugänglich. Diese sind zu maximal 92% um 10 Uhr ausgelastet, wohingegen die vermieteten Stellplätze zu 56% nachgefragt werden. Die Belegung im Tagesgang ist nachfolgend dargestellt.

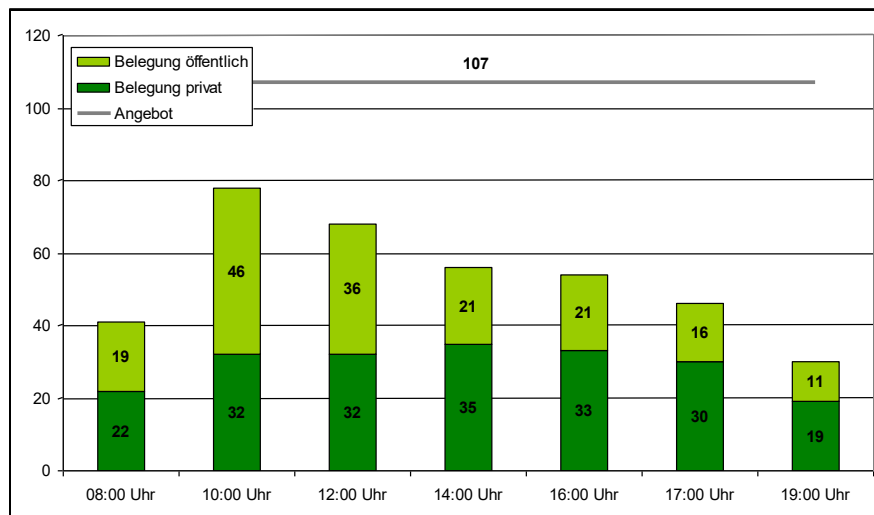


Bild 31: Angebot und Nachfrage Parkhaus „Alte Poststraße“ am 21./22.11.2011

Ebenfalls am 21. bzw. 22.11.2011 wurde die Belegung des Parkhauses „Herrnstraße“ erhoben. Dieses ist von 6:30 bis 20 Uhr geöffnet und kostet 0,50 € je angefangene Stunde und 5,00 € für den Tag. Für die 1. Stunde ist der Straßenraum demnach genauso teuer wie die Parkhäuser. Von den insgesamt 147 Stellplätzen sind 59 öffentlich zugänglich. Diese sind zu maximal 64% um 10 Uhr ausgelastet, wohingegen die vermieteten Stellplätze zu 61% nachgefragt werden.

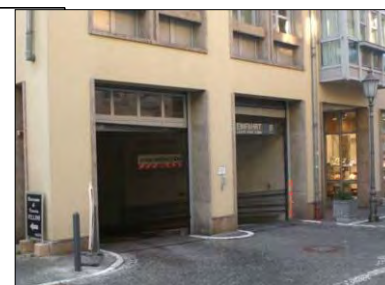
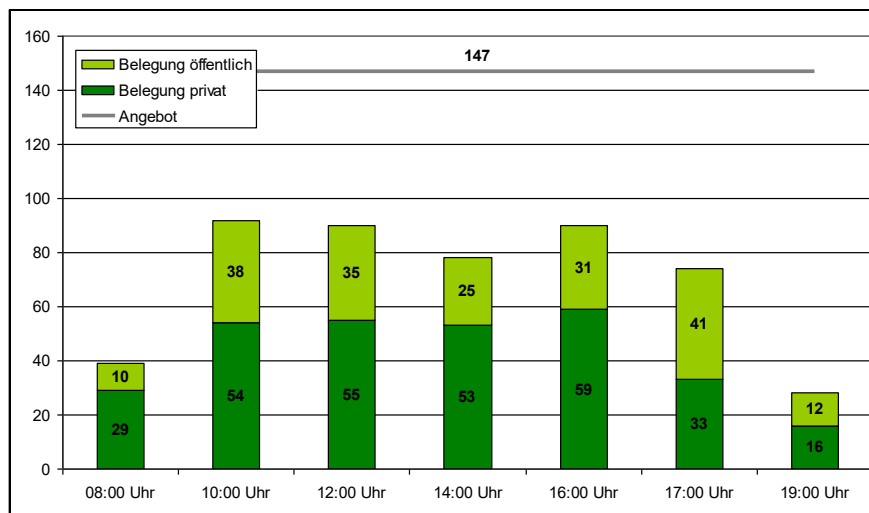


Bild 32: Angebot und Nachfrage Parkhaus „Herrnstraße“ am 21./22.11.2011

Ergänzend zu den Parkieranlagen in der Innenstadt wurde der Parkplatz „Bleichwasen“ direkt an der Alten Mainbrücke in Etwashausen und der in der Nähe liegende „Schotterparkplatz“ erhoben, da diese durch die Alte Mainbrücke geradewegs mit der

Innenstadt verbunden sind. Beide sind gebührenfrei. Der Parkplatz „Bleichwasen“ ist vormittags zu über 100% ausgelastet. Dort stehen Fahrzeuge auch auf nicht ausgewiesenen Flächen. Dahingegen sind auf dem Schotterparkplatz noch Kapazitäten frei. Allerdings ist dieser nicht so attraktiv.

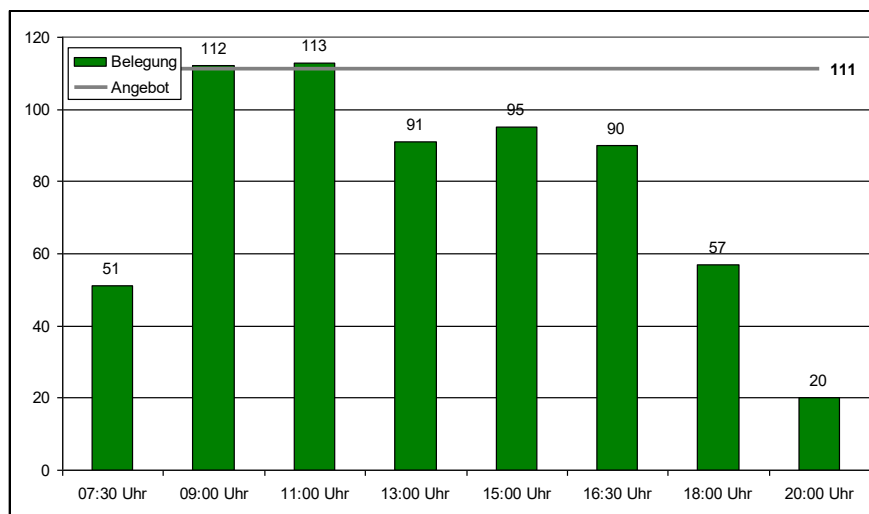


Bild 33: Angebot und Nachfrage Parkplatz „Bleichwasen“ am 21./22.11.2011

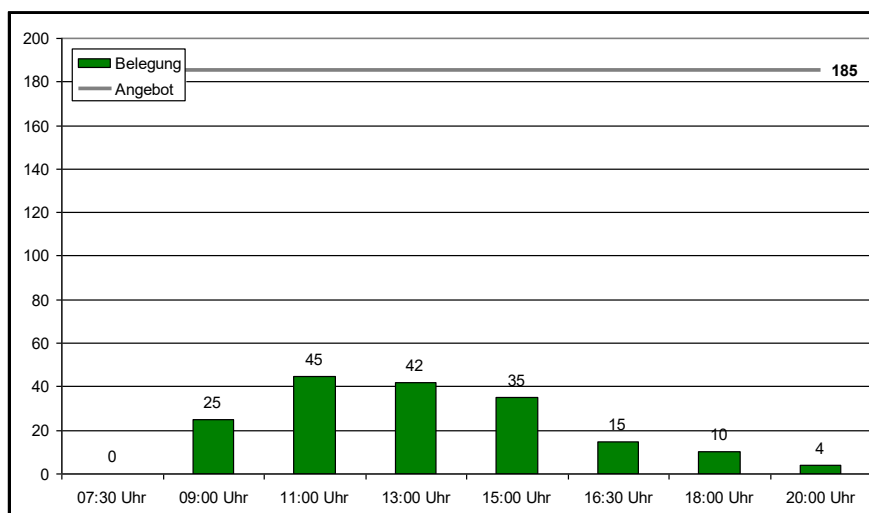


Bild 34: Angebot und Nachfrage Parkplatz „Schotterparkplatz“ am 21./22.11.2011

Als Ergebnis und als erster Ansatz für ein Parkraumkonzept sollte über die Bewirtschaftungsform bzw. das Vermietungskonzept der Parkhäuser „Alte Poststraße“ und „Herrnstraße“ nachgedacht werden. Bis jetzt sind die dauervermieteten Stellplätze genauen Flächen zugeordnet, so dass am Vormittag zwar freie Kapazitäten in dem privaten Bereich vorzufinden sind (71 Stellplätze um 10 Uhr), die allerdings nicht von Kunden und Besuchern genutzt werden können.

Die Belegung des Parkplatzes Bleichwasen im Tagesgang ist typisch für Beschäftigtenparken. Durch eine Bewirtschaftung könnten diese 111 Stellplätze für Innenstadtbesucher zur Verfügung gestellt werden. Die Beschäftigten könnten auf den Schotterparkplatz, der weiterhin gebührenfrei bleiben sollte, ausweichen. Dieser sollte aber zuvor mit ausreichender Beleuchtung und ggf. auch mit einer Fahrradabstellanlage (Bike & Ride) versehen werden.

Mühlberggebiet

Das Untersuchungsgebiet Schulzentrum umfasst den Bereich zwischen der Kanzler-Stürtzel-Straße, Inneren Sulzfelder Straße und Glauberstraße. Dort ist ein ganztägig öffentlich zugängliches Parkraumangebot von rund 640 Parkständen bzw. Stellplätzen vorhanden. Neben einigen für Lehrer ausgewiesenen Stellplätzen auf dem Schulgelände (z. B. nebenstehendes Foto) und Parkplätzen für Lehrer und Schüler, gibt es in der Kanzler-Stürtzel-Straße für einige Parkstände von Montag bis Freitag zwischen 8 und 12 Uhr eine Parkscheibenregelung mit einer Höchstparkdauer von 1 Stunde. Die restlichen Parkstände sind entlang der Straßen zu finden und nicht bewirtschaftet. (Bild 35)

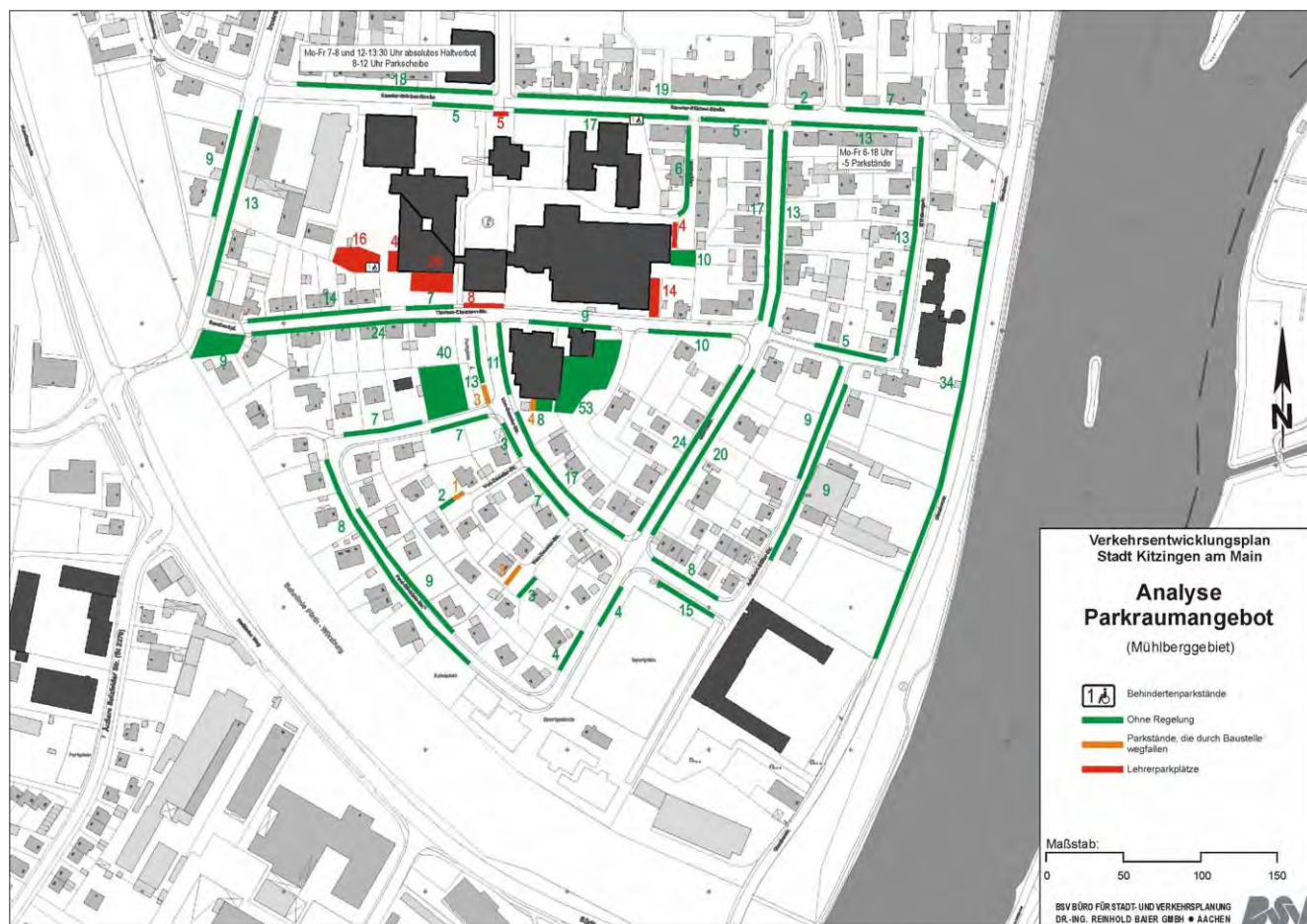


Bild 35: Parkraumangebot Mühlberggebiet (Stand: Oktober 2011)

Die Parkraumnachfrage wurde an denselben Tagen wie die in der Innenstadt für vier Zeitschnitte erhoben. Der erste Rundgang begann am 10.10.2011 um 21 Uhr, um die Situation für die Bewohner zu zeigen. Die nächsten Rundgänge erfolgten am 11.10.2011 um 9 und 13 Uhr. Hier ist eine Überlagerung durch Lehrer, Schüler und Bewohner zu erwarten. Der letzte Rundgang begann um 17 Uhr. Auch in diesem Gebiet gab es kurze Abschnitte, die am Erhebungstag baustellenbedingt mit einem zeitlich begrenzten Haltverbot versehen waren und daher nicht erhoben werden konnten.

Die höchste Auslastung ist mit 73% um 9 Uhr, also während der Schulzeit, vorzufinden (Bild 36). Die Nachfragen zu den übrigen Zeitschnitten sind im Anhang dargestellt. Die höchste Nachfrage ist erwartungsgemäß in der Nähe der Schulgebäude zu finden.

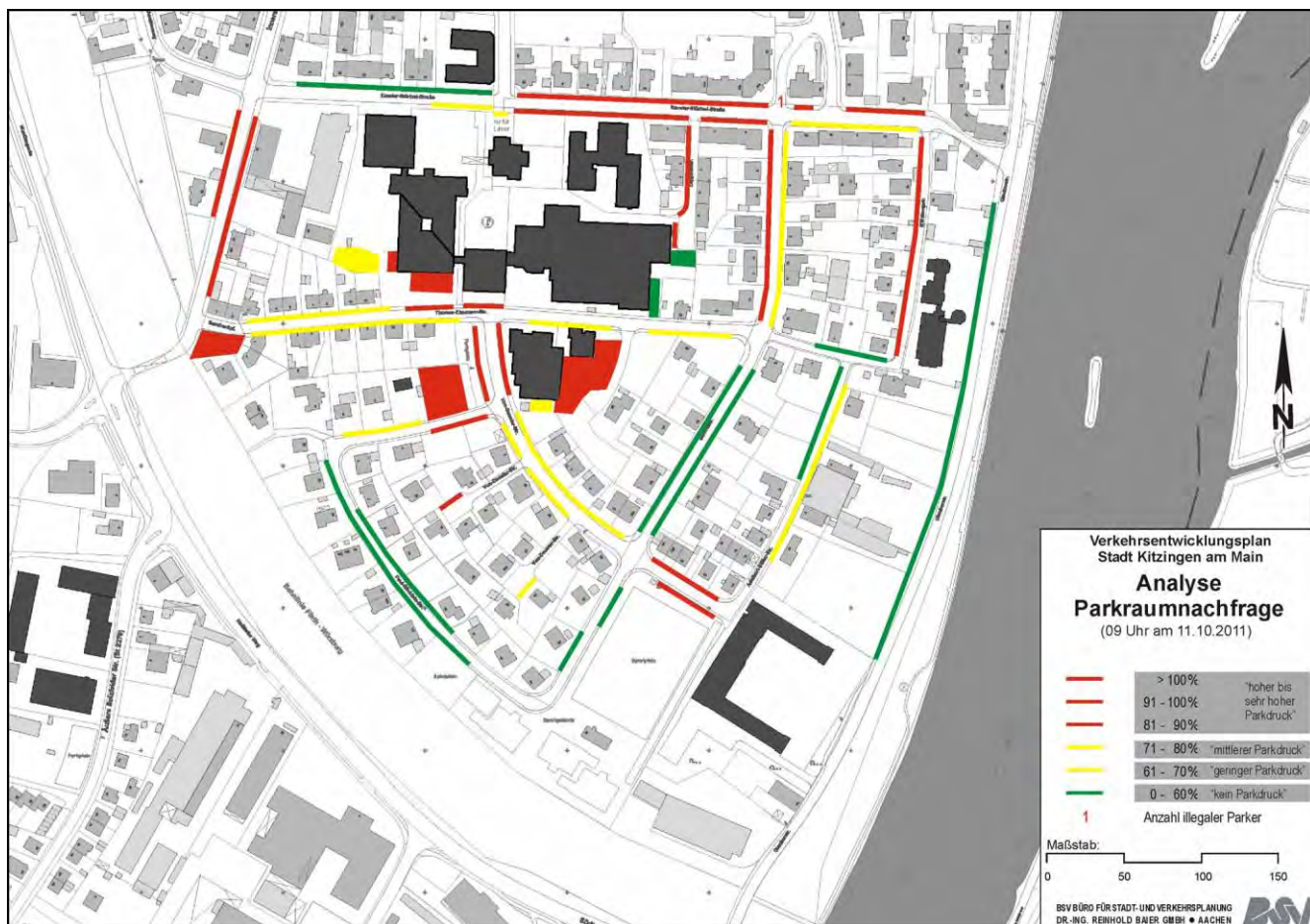


Bild 36: Parkraumnachfrage am 11.10.2011 um 9 Uhr

Wie die nachfolgende Abbildung zeigt, beträgt die Auslastung um 17 und 21 Uhr 30% und weniger, so dass den Bewohnern ausreichend Parkmöglichkeiten zur Verfügung stehen.

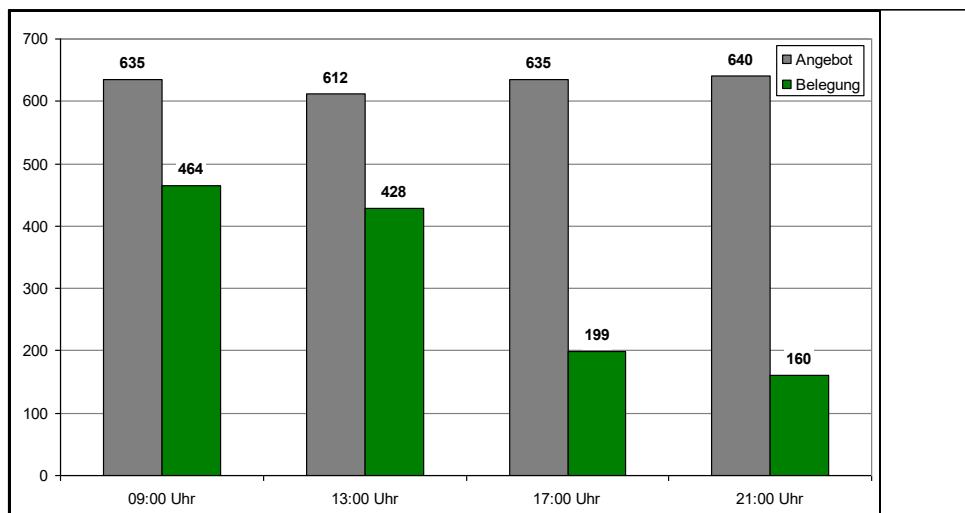


Bild 37: Angebot und Nachfrage im Mühlberggebiet am 11.10.2011⁹

⁹ Die unterschiedlichen Angebotszahlen entstehen durch zeitlich begrenzte Haltverbote.

Als Ergebnis der Erhebung kann das derzeitige Parkraumangebot im gesamten Mühlberggebiet als ausreichend bewertet werden. Um auch Bewohnern z. B. in der Kanzler-Stürtzel-Straße während der Schulzeiten das Parken ermöglichen zu können, empfiehlt sich eine Änderung der Parkregelungen. Dies sollte für das gesamte Gebiet zwischen Hindenburgring Süd und Holländer Weg erfolgen, da sonst die Parkverkehre in andere Straßen der Innenstadt ausweichen würden. Denkbar wäre die Bewirtschaftung der Parkstände mit Parkscheinautomaten im Straßenraum in der Zeit von z. B. Montag bis Freitag zwischen 7-16 Uhr ohne eine Höchstparkdauer. Bewohner können im sogenannten Mischungsprinzip mit Parkausweis gebührenfrei parken.

In der Zeit vor Schulbeginn ist es aufgrund des erhöhten Parksuchverkehrs sicherlich nicht zu vermeiden, dass es zu kurzfristigen Problemen im Verkehrsfluss kommt.

3.4 Schlussfolgerungen und Ziele

Aus den Analyseergebnissen können erste Schlussfolgerungen gezogen werden, die als Grundlage für die weitere Bearbeitung dienen:

- Für Fußgänger ist ein straßenräumliches Handlungskonzept mit Maßnahmen zu Gehwegbreiten und Überquerungsstellen zu entwickeln.
- Durch die geringen Entfernungen im Kitzinger Stadtgebiet bietet sich das Fahrrad als Verkehrsmittel an, ggf. auch für Ein- und Auspendler. Daher sind im Radverkehrskonzept eine Schließung von bestehenden Netzlücken und eine Verbesserung der bestehenden Radverkehrsanlagen anzustreben.
- Der Bau der Nordtangente und die Sperrung der Alten Mainbrücke für den MIV haben den Verkehr in der Innenstadt deutlich reduziert. Dennoch ist weiteres Potenzial vorhanden.
- Die sichere Gestaltung und stadträumliche Aufwertung des Überquerungsbereichs Alte Mainbrücke/Fußgängerzone ist ein weiterer wichtiger Schritt zur Förderung der Attraktivität der Innenstadt.
- Umstrukturierung des Parkraumangebots und Schaffung von zusätzlichen Kapazitäten in der Innenstadt.
- Die Wirtschaftlichkeit einer Stadtbuslinie ist zu untersuchen.

All diese Erkenntnisse werden dem Gesamtverkehrskonzept zu Grunde gelegt. Planungsziele dabei sind:

- die Qualität für den Umweltverbund zu steigern,
- die Attraktivität und Erreichbarkeit der Innenstadt für alle Verkehrsarten zu fördern,
- die Unverträglichkeiten durch den Autoverkehr so weit als möglich zu vermindern und
- zur Aufwertung der Straßenraumgestaltung und des gesamten Stadtbildes beizutragen.

4 Gesamtstädtische Mobilitätsstrategie

Die gesamtstädtische Mobilitätsstrategie für die Stadt Kitzingen setzt sich aus mehreren, nachfolgend aufgeführten Einzelstrategien zusammen, in denen sowohl die Belange aller Verkehrsteilnehmer, als auch die Anforderungen an das Straßennetz, die Verkehrssicherheit und Umwelt berücksichtigt werden.

Nahmobilität fördern durch

- ein dichtes, umwegfreies, ausreichend dimensioniertes und sicheres Fußwegenetz,
- ausreichend breite Seitenräume, die Platz bieten für Nebeneinandergehen und radfahrende Kinder,
- begrünte Straßenräume mit Aufenthaltsqualität zum flanieren, verweilen und spielen,
- eine barrierefreie Gestaltung und ein dichtes Angebot an sicheren Überquerungsstellen,
- eine sichere, direkte Führung des Radverkehrs im Blickfeld des Autofahrers,
- komfortable Radverkehrsrouten in verkehrsarmen Straßen und/oder Grünanlagen.

Bus und Bahn stärken durch

- eine klare Liniennetzstruktur und Fahrplangestaltung,
- die Errichtung eines zentralen Omnibusbahnhofes (ZOB),
- eine bessere Verknüpfung zwischen Bus und Bahn und den anderen Verkehrsmitteln,
- Prüfung eines Stadtbus-Angebotes.

Kfz-Verkehr stadtverträglich abwickeln durch

- das Angebot eines leistungsfähigen Hauptverkehrsstraßennetz in unempfindlichen Bereichen,
- eine klare Hierarchisierung des Straßennetzes,
- die Gewährleistung der Erreichbarkeit,
- eine Optimierung der Verkehrsabwicklung auf der B8 und bessere Auslastung der Tangenten,
- die Entlastung und Verkehrsberuhigung der Innenstadtbereich durch Ausweitung der Tempo 30-Zonen,
- eine Erhöhung des Parkraumangebotes durch den Ausbau und die Attraktivierung bisher nicht oder nur unzureichend genutzter Flächen,
- die Optimierung der Auslastung durch Modifizierung der Parkraumbewirtschaftung in den zentralen Bereichen und angrenzenden Wohngebieten,

- eine Sicherung des Bewohnerparkens in verdichteten Wohngebieten und des Kunden-/ Besucherparkens in Geschäftsbereichen,
- die Modernisierung des Parkleitsystems.

Mobilität umweltverträglich gestalten durch

- ein standortbezogenes, betriebsbezogenes und zielgruppenbezogenes Mobilitätsmanagement,
- Werbeaktionen für den Fußgänger- und Radverkehr auf Arbeitswegen,
- das Angebot einer Mobilitätsberatung für Neubürger.

Schwache Verkehrsteilnehmer schützen durch

- eine bauliche und möglichst barrierefreie Gestaltung bzw. Umgestaltung des öffentlichen Straßenraumes,
- die Verringerung der Kfz-Verkehrsstärken und Geschwindigkeiten im untergeordneten Straßennetz,
- eine ausreichende Dimensionierung von Gehwegen und sichere Gestaltung von Überquerungshilfen,
- die Erstellung eines Kinderstadtplanes.

Umwelt entlasten durch

- die konsequente Förderung der Verkehrsarten des Umweltverbundes (Radverkehr, ÖPNV, Fußgängerverkehr),
- eine Bündelung des Kraftfahrzeugverkehrs auf dem Hauptverkehrsstraßennetz,
- die nachhaltige Verringerung der Kfz-Verkehrsstärken und gefahrenen Geschwindigkeiten im Kfz- und Lkw-Verkehr.

5 Zielkonzepte

5.1 Zielkonzept Fußgängerverkehr

5.1.1 Allgemeines

Fußgänger sind besonders schutzbedürftig und umweltempfindlich. Deshalb ist ein dichtes Fußwegenetz wichtig, wenn der Fußgängerverkehr als umweltfreundlichste Verkehrsart dauerhaft gefördert werden soll. Insbesondere im Bereich von Hauptverkehrsstraßen sollte das Fußwegenetz möglichst umwegfrei sein. Dabei müssen die Überquerbarkeit der Fahrbahn auch den kleinräumigen Nutzungsansprüchen gerecht werden und die Überquerungsstellen ausreichend gesichert werden.

Je nach Bedeutung der Fußwegebeziehung und der Hauptverkehrsstraße sowie je nach Stärke des Fußgänger- und des Kfz-Verkehrs empfehlen sich unterschiedliche Maßnahmen, die eine sichere und komfortable Überquerung der Hauptverkehrsstraßen ermöglichen. Maßnahmen, mit denen eine eindeutige Vorrangregelung hergestellt werden kann, sind Fußgängerüberwege („Zebrastreifen“) und Lichtsignalanlagen („Ampeln“).

Lichtsignalanlagen findet man in Kitzingen insbesondere auf den Hauptverkehrsachsen der B 8 und auf dem Tangentenring. Im Bereich der Siedlung und Innenstadt wird die Überquerung für Fußgänger hingegen desöfteren mit „Zebrastreifen“ und an einzelnen Knotenpunkten sogar mit „Rundum-Zebrastreifen“ sichergestellt.

Fußgänger nutzen den Straßenraum nicht nur zur Fortbewegung, sondern auch zum Aufenthalt. Dieser Aspekt wird vor allem von zwei großen Gruppen unter den Fußgängern bestimmt: Kindern, die im Straßenraum dem Kinderspiel nachgehen, und älteren Menschen, die den Straßenraum zum Verweilen, zum Ausruhen, als Treffpunkt und zum Beobachten nutzen.

In Geschäftsbereichen werden Flächen zum Verweilen vor Schaufenstern und Auslagen und für die Außengastronomie benötigt, um deren Attraktivität zu sichern und zu erhöhen. Zudem erfordern die ÖPNV-Haltestellen wichtige Aufenthalts- und Warteflächen. Auch diese Ansprüche müssen in der Planung für den Fußgängerverkehr berücksichtigt werden.

Aufgrund eines prognostizierten Bevölkerungsrückgangs um 7,5% bis zum Jahr 2025¹⁰ und der demografischen Entwicklung sollte Kitzingen ein besonderes Interesse daran haben, Anlagen für den Fußgängerverkehr barrierefrei zu gestalten. Vordringlich sollten die Verbindungen zu ÖPNV-Haltestellen sowie in der näheren Umgebung liegenden Freizeit- und Versorgungseinrichtungen entsprechend gestaltet werden.

¹⁰ Sowohl die Prognosen des Bayrischen Landesamts für Statistik und Datenverarbeitung als auch die der Bertelsmann Stiftung (Quelle: <http://www.wegweiser-kommune.de/>) gehen bis zum Jahr 2025 von einem Bevölkerungsrückgang auf rund 19.900 Einwohner für die Stadt Kitzingen aus. Im Jahr 2010 betrug die Einwohneranzahl 21.500.

Ein zusammenhängendes, flächendeckendes Netz mit ausreichend dimensionierten Fußwegen ist vorrangiges Planungsziel für den Fußgängerverkehr. Gefordert sind sichere und attraktive Verbindungen von Quell- und Zielorten des Fußgängerverkehrs, wobei einige Problembereiche einer besonders sorgfältigen Planung bedürfen.

Als funktionale Mindestanforderung für Gehwege gilt nach den geltenden Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) in Hauptverkehrsstraßen eine Gehwegbreite von 2,50 m, als absolutes Mindestmaß eine Breite von 1,50 m für kurze Engstellen. Diese Breite sollte auch in Erschließungsstraßen nach Möglichkeit nicht unterschritten werden. Bei besonderen Anforderungen an den Seitenraum sollten nach den RAST 06 Richtwerte für den zusätzlichen Raumbedarf berücksichtigt werden. Die Einhaltung von Mindestmaßen und Berücksichtigung von Richtwerten werden in den Leitlinien zum Fußgängerverkehr (LF) in Kapitel 8 berücksichtigt.

Ziel des gesamtstädtischen Verkehrskonzepts kann und soll es jedoch nicht sein alle Gehwege mit einer Breite kleiner als 2,50 m nun baulich anzupassen, aber bei allen Neu- bzw. Umplanungen von Straßenquerschnitten sollen die unter Kapitel 8 aufgelisteten Leitlinien Berücksichtigung finden.

5.1.2 Straßenräumliches Handlungskonzept

Im Straßenräumlichen Handlungskonzept werden auf gesamtstädtischer Ebene die wichtigsten baulichen Maßnahmen zur Umsetzung des Fußgängerverkehrskonzepts dargestellt (Bild 38).

Folgende Maßnahmentypen werden unterschieden:



Anlage oder Modifikation einer Überquerungshilfe für Fußgänger und/oder Radfahrer



Im städtebaulichen Zusammenhang umzugestaltender Straßenraum



Umgestaltung eines Knotenpunkts



Optimierung der Lichtsignalsteuerung



Anlage eines neuen Gehwegs



Verbreiterung eines Gehwegs durch bauliche Maßnahmen oder durch eine andere Straßenraumaufteilung

Angesichts der Maßstabsebene des Verkehrsentwicklungsplans müssen diese Maßnahmentypen vor einer späteren Realisierung konkretisiert werden.

Bei den für Kitzingen vorgeschlagenen Maßnahmen handelt es sich überwiegend um

- Mittelinseln als Überquerungshilfen,
- die Anlage von Minikreisverkehren bei der Umgestaltung von Knotenpunkten,
- die Verlängerung der Freigabezeiten für Fußgänger und/oder die Ergänzung von Fußgängerfurten auf der B 8,
- die Anlage neuer Gehwege auf den dörflichen Hauptstraßen wie z. B. in Hoheim, Sickershausen oder Hohenfeld,
- die Verbreiterung bestehender Gehwege im Innenstadtbereich.

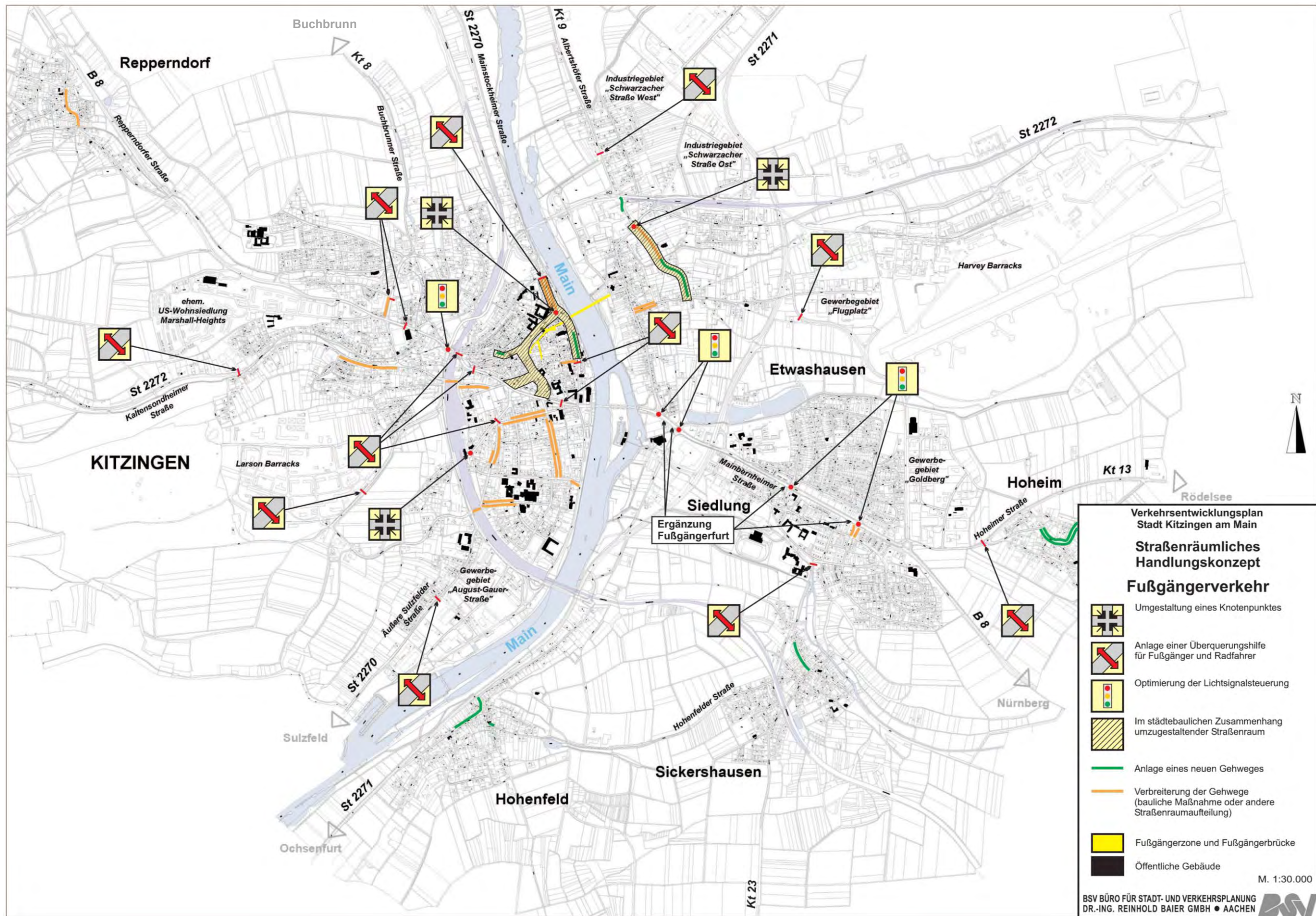


Bild 38: Straßenräumliches Handlungskonzept

5.1.3 Überquerungsbereich Alte Mainbrücke

Ergänzend zu der Bearbeitung des Verkehrsentwicklungsplans wurde von der Stadt Kitzingen eine Vorplanung zu dem Überquerungsbereich von der Alten Mainbrücke zur Fußgängerzone gewünscht.

Es wurde eine Variante mit Fahrbahneinengung (Bild 39) entwickelt, welche in ähnlicher Form bereits vor der ehemaligen Synagoge in der Schrankenstraße angeordnet ist. Im Vergleich zu der Engstelle an der ehemaligen Synagoge wird an der Überquerungsstelle „Alte Mainbrücke“ jedoch eine Fahrbahnbreite von 5,00 m vorgesehen, um Fahrzeugbegegnungen an dieser Stelle zu ermöglichen.

An der Überquerungsstelle soll ein Fußgängerüberweg (Zeichen 293 StVO, „Zebrastrreifen“) angelegt werden, der die beiden vorhandenen Fußgängerüberwege ersetzt und in Einklang mit den anderen Fußgängerüberwegen im Altstadtbereich steht.

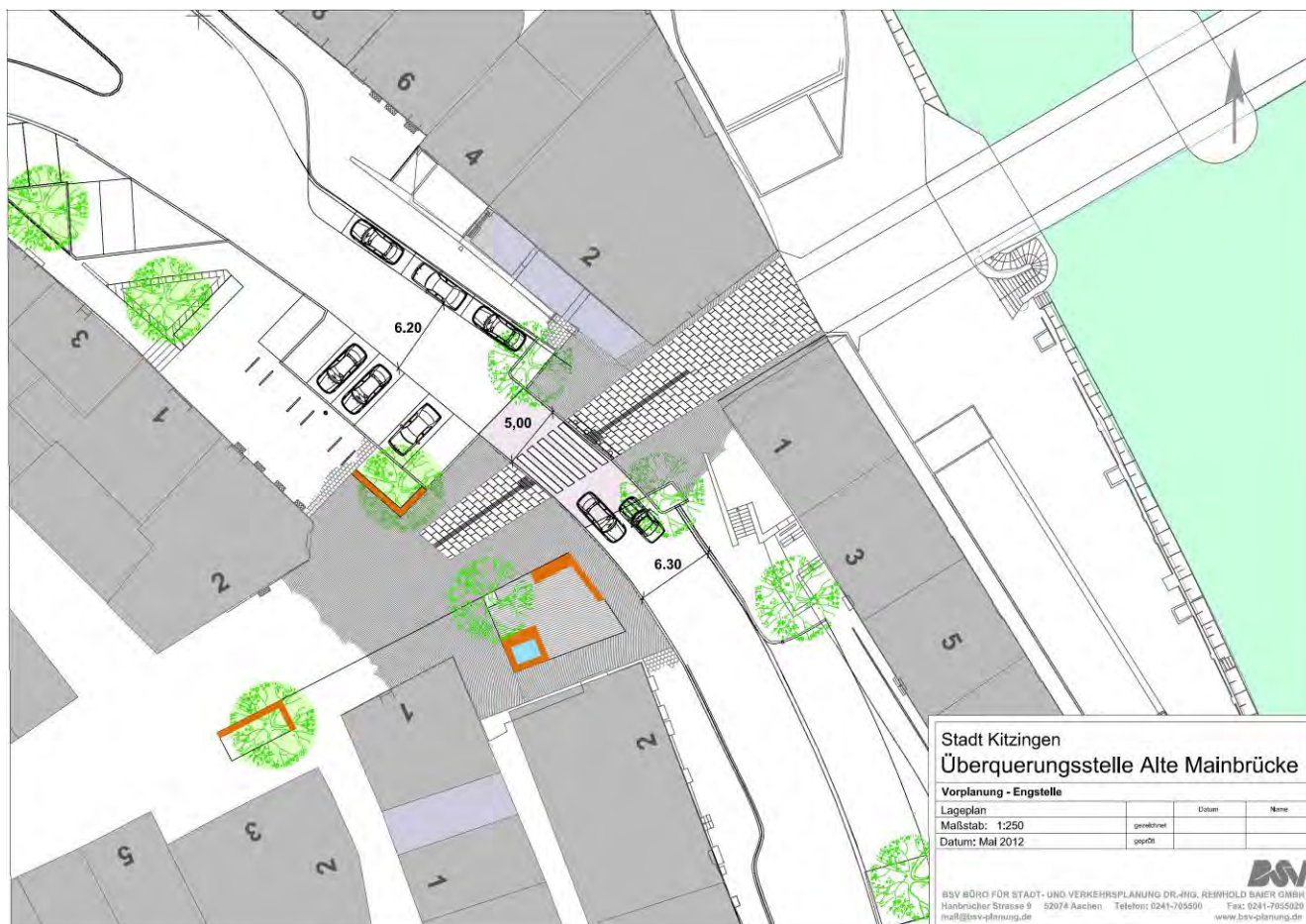


Bild 39: Vorplanung der Überquerungsstelle Alte Mainbrücke

Der Bereich Alte Burgstraße/Schrannenstraße soll mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h (Zeichen 274.1 StVO) ausgeschildert werden.

Mit den Baumpflanzungen auf dem vorgezogenen Seitenraum der Fahrbahneinengung wird eine Torsituation zur Altstadt geschaffen und die Überquerungsstelle auch in der 3. Dimension deutlich für den Kraftfahrer erkennbar. (Bild 40) Mit dieser Umgestaltung kann auf der Innenstadtseite ein großzügiger Aufenthaltsbereich geschaffen werden. Die dabei entfallenden vier Parkstände werden in unmittelbarer Nähe ersetzt: ein Parkstand neben den vorhandenen Senkrechtparkständen und drei Parkstände auf der gegenüberliegenden Fahrbahnseite in Längsaufstellung.

Um den funktionalen und gestalterischen Zusammenhang zwischen der Mainuferpromenade und der verlängerten Mainbrücke in die Altstadt zu verdeutlichen wird vorgeschlagen den Bodenbelag im selben Material (graue Natursteinplatten) auszuführen wie die Neugestaltung des „Mainlände“. Aus demselben Grund sollen die neuen Bänke dem Typus der auf der Mainpromenade vorhandenen Sitzgelegenheiten entsprechen. Zur Hinführung von Blinden zum Fußgängerüberweg können Auffindestreifen und Richtungsfelder in die Natursteinplatten eingefräst werden.

Diese Umgestaltung der Überquerungsstelle weist einen in sich geschlossenen Charakter auf, kann aber gestalterisch und funktional problemlos zu einem geradlinigen alleeartigen Straßenraum bis zum Gustav-Adolf-Platz erweitert werden.

Der Umgestaltungsvorschlag wurde im Juli 2012 vom Rat der Stadt Kitzingen beschlossen.



Bild 40: Fotomontage der Engstelle vor der Alten Mainbrücke

5.2 Zielkonzept Radverkehr

5.2.1 Allgemeines

Eine nachhaltige Radverkehrsförderung basiert auf einer konsequenten Netzstruktur mit einem Höchstmaß an Dichte und Geschlossenheit und der notwendigen inneren Differenzierung. Letztere umfasst sowohl die sichere Führung im Hauptverkehrsstraßennetz unter Beachtung einer möglichst großen Kontinuität der Führungsform als auch das Angebot von besonderen aus den Verflechtungsstrukturen abzuleitenden Radverkehrsachsen abseits von Hauptverkehrsstraßen, z. B. durch Tempo 30-Zonen. Mit geschlossenen Netzen und regelwerkskonformer Ausgestaltung der Netzelemente lassen sich die Radverkehrsanteile steigern.

Ziel eines Verkehrsentwicklungsplans ist es, ein flächendeckend geschlossenes, sicheres, bedarfs- und funktionsgerechtes Radverkehrsnetz anzustreben. Dabei sollten aus Gründen der Verkehrssicherheit, Wirtschaftlichkeit und Flexibilität verstärkt Radverkehrsführungen auf der Fahrbahn gewählt werden.

Als sichere, kostengünstig umzusetzende, flexible und wirtschaftlich zu betreibende Führungsform des Radverkehrs in Hauptverkehrsstraßen hat sich in diesem Zusammenhang der Schutzstreifen erwiesen. Durch die Führung im Sichtfeld der Kraftfahrer werden Sicherheitsprobleme an Einmündungen und Grundstückszufahrten vermieden. Bei anliegenden Parkstreifen und häufigen Parkwechseln ist auf ausreichenden Abstand zu achten.

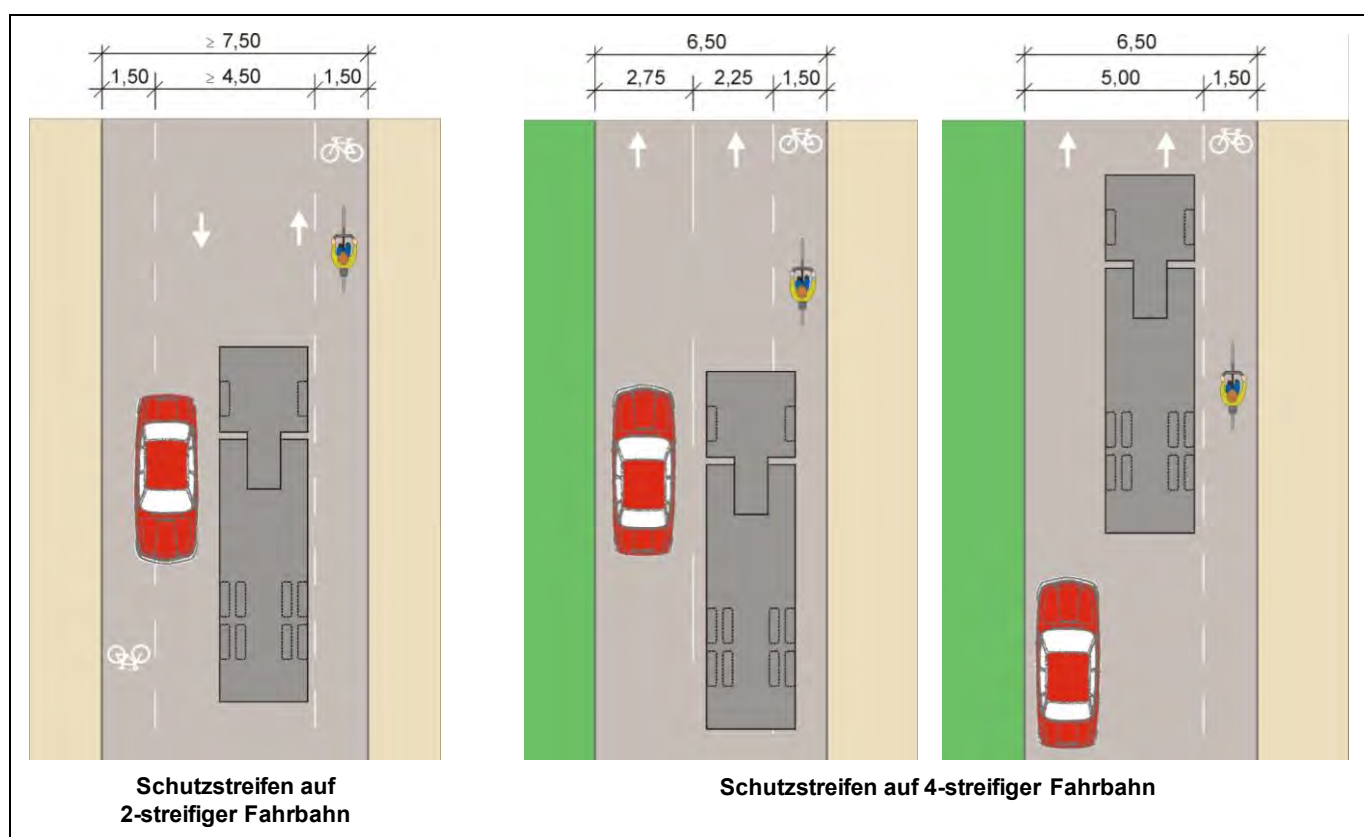


Bild 41: Prinzipskizzen von Schutzstreifen auf 2- und 4-streifigen Fahrbahnen

Schutzstreifen haben keine Kapazitätsbegrenzung, sie dürfen zum Überholen anderer Radfahrer verlassen werden, was zukünftig bei verstärktem Auftreten von Pedelecs, Lastenanhängern etc. zunehmende Bedeutung gewinnt. Dem gegenüber haben Radwege in der Regel bauliche und Radfahrstreifen straßenverkehrsrechtliche Kapazitätsgrenzen, da sie zum Vorbeifahren z. B. an Fahrrädern mit Anhängern nicht verlassen werden dürfen. Schutzstreifen sind – als Bestandteil der Fahrbahn – gut zu befahren, werden als solcher gereinigt und geräumt und im Zusammenhang mit Deckenerneuerungen o. ä. auch in Stand gesetzt. Bei Fahrbahnbreiten unter 7,00 m können „alternierende“ Schutzstreifen unter bestimmten Randbedingungen eingesetzt werden.

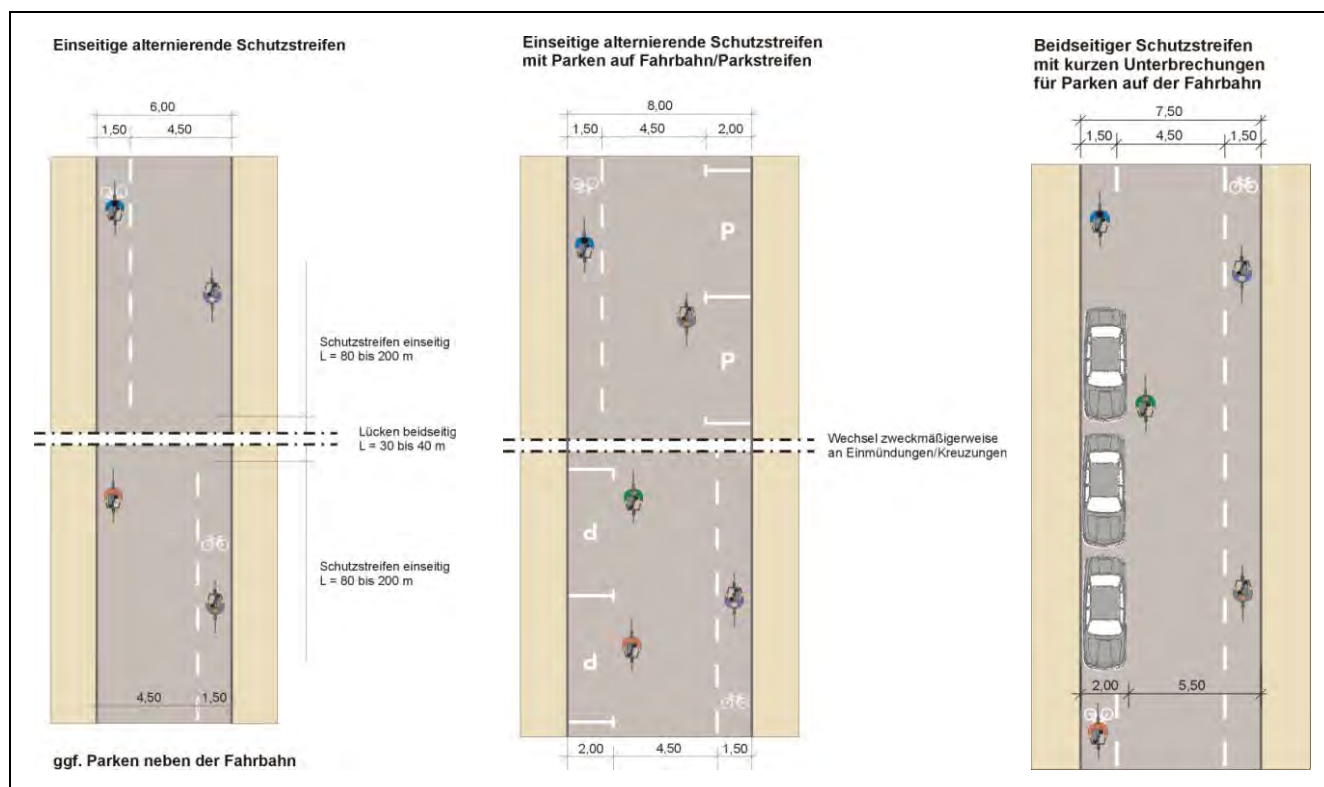


Bild 42: Prinzipskizzen von alternierenden Schutzstreifen

Die Radverkehrsführung auf der Fahrbahn wurde bereits mit der StVO-Novelle (46. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften und geänderte VwV-StVO) aus dem Jahre 2009 erleichtert. Die vom Bundesrat beschlossene und zum 1. April 2013 in Kraft tretende StVO-Novelle gibt den Kommunen noch mehr Handlungsspielraum für örtlich angepasste und kostengünstige Lösungen, indem sie die Anordnung von Schutzstreifen (wie auch Fahrradstraßen) im § 45 Abs. 9 explizit vom Nachweis einer „besonderen Gefahrenlage“ ausnimmt. In Folge dessen ist davon auszugehen, dass Schutzstreifen in Zukunft vermehrt eingesetzt werden. Auch die vielfach vorgenommene Aufhebung der Benutzungspflicht von Radwegen führt dazu, dass Radfahrer verstärkt die Fahrbahn benutzen können und werden. Hinzu kommt, dass mit dem sich bereits abzeichnenden Mehreinsatz von Pedelecs Überholvorgänge zwischen Radfahrern – deren Notwendigkeit bisher oft in Frage gestellt wurde – regelmäßiger auftreten werden.

An Straßenabschnitten des Nebennetzes mit Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Tempo 30 oder weniger sind in der Regel keine Radverkehrsanlagen erforderlich. Das geringe Geschwindigkeitsniveau in Kombination mit den geringen Kraftfahrzeugverkehrsstärken in diesen Straßen erlaubt das Radfahren auf der Fahrbahn ohne zusätzliche Sicherung.

Bei der Gestaltung und Dimensionierung von Straßenquerschnitten mit Radverkehrsanlagen sind die nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) geforderten bzw. empfohlen (Mindest-)Breiten zu berücksichtigen. Diese können den Leitlinien zum Radverkehr (LR) in Kapitel 8 entnommen werden.

5.2.2 Zielkonzept für den Radverkehr

Nach dem Prinzip der Angebotsplanung soll im Kitzingen Stadtgebiet ein möglichst leistungsfähiges, dichtes und geschlossenes Alltagsnetz für Radfahrer entwickelt werden. Dabei soll sowohl das Radfahren entlang der Hauptverkehrsachsen – insbesondere an der B 8 – durchgängig gesichert, als auch das bereits bestehende Angebot „verkehrsberuhigter“ Straßen weiterentwickelt werden. Ein wesentlicher Bestandteil des Radverkehrskonzeptes stellt in diesem Zusammenhang die Verkehrsberuhigung (Tempo 30) des Innenstadtbereiches zwischen der B8 im Süden, dem Hindenburg-ring-Nord im Nord-Westen und dem Main im Osten dar. Durch diese Maßnahme wird sichergestellt, dass der Radverkehr ohne gesonderte und im Straßenraum ausgeschilderte Verkehrsregelungen mit dem Kfz-Verkehr im Mischverkehr geführt werden kann.

Grundlage für das Radverkehrskonzept sind gesamtstädtische Hauptrouten und Nebenrouten, auf denen Radfahrern sichere, direkte und möglichst komfortable Verbindungen zwischen der Innenstadt und den Stadtteilen, Schulen, Freizeiteinrichtungen und Nahversorgungszentren angeboten werden.

Zu diesem Zweck ist ein Radverkehrsnetz mit Haupt- und Nebenrouten identifiziert worden, das sowohl die äußere als auch die innere Erschließung sicherstellt. Als Grundlage zur Festlegung dieser Radverkehrsrouten wurden im Analyse-Plusfall des Verkehrsmodells die Hauptverflechtungen aller Wege ermittelt. Die Verflechtungen stellen die Hauptbeziehungen zwischen den einzelnen Bezirken dar und entsprechen somit der Anzahl bzw. dem Anteil der Wege, die in Kitzingen täglich zurückgelegt werden

Die stärksten Verflechtungen ergeben sich demnach zum einen zwischen den Innenstadtbezirken „Nord“ und „Süd“ und den beiden Bezirken der Siedlung („Nord“ und „Süd“) und zum anderen zwischen den beiden Innenstadtbezirken untereinander.

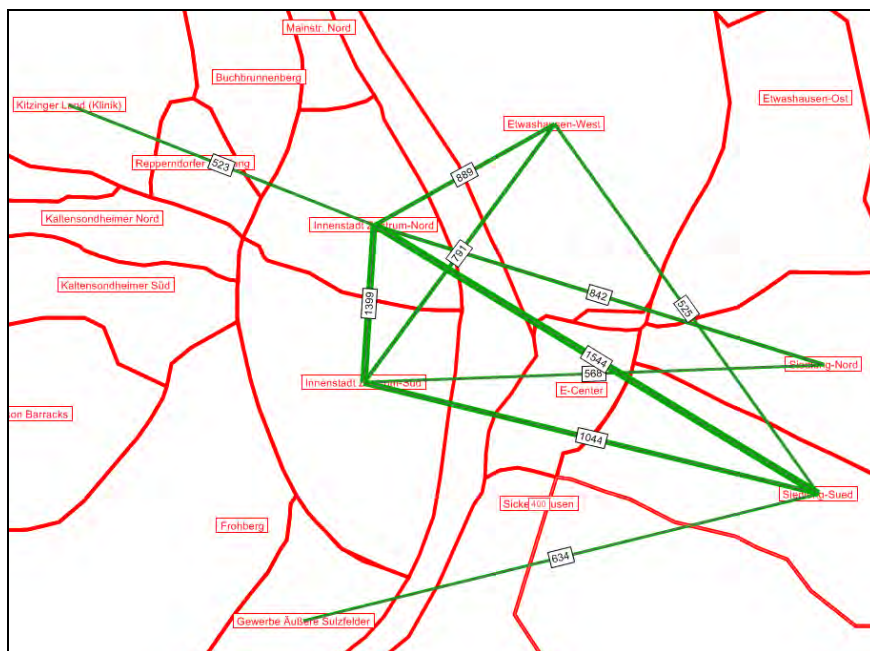


Bild 43: Wegesummen der Hauptbeziehungen pro Tag zwischen den Stadtbezirken in Kitzingen

Zur Identifikation der Stadtgrenzen überschreitenden Radverkehrsrouten wurden analog die Stärken der Hauptverflechtungen zwischen den benachbarten Umlandbezirken und der Stadt Kitzingen dargestellt. (Bild 44)

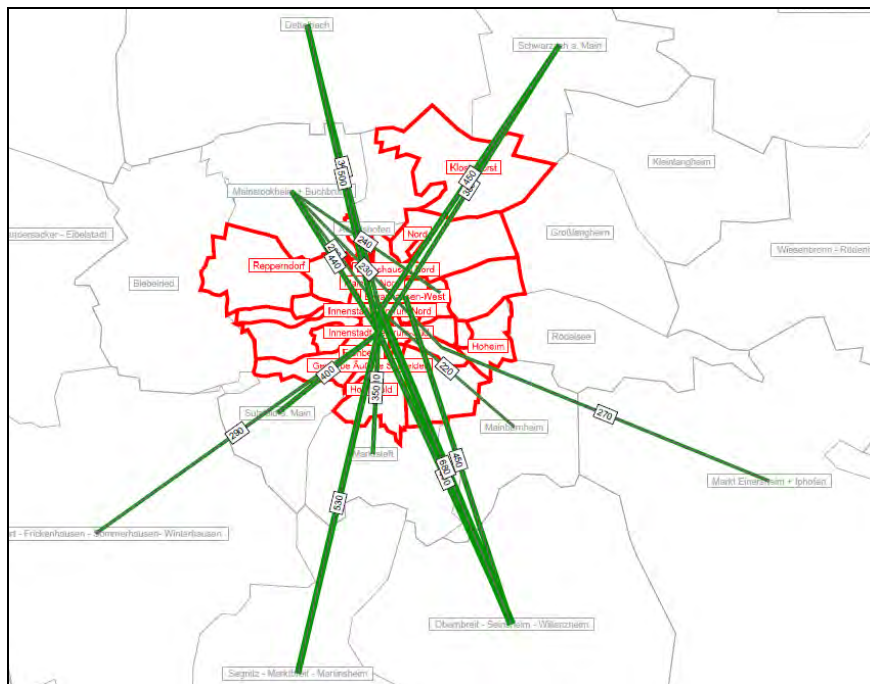


Bild 44: Wegesummen der Hauptbeziehungen pro Tag zwischen den Stadtbezirken in Kitzingen und den Außenbezirken

Auf Basis der dargestellten Verflechtungen wurden die Nachfrage im Radverkehr analysiert und die daraus ableitbaren Potenziale für Radverkehrsrouten bewertet. Im Ergebnis sind die Haupt- und Nebenrouten für den Radverkehr festgelegt worden. (Bild 45)

Bei der Festlegung des Haupt- und Nebenroutennetzes wurden insbesondere zwei Anforderungen und Ziele berücksichtigt:

- Durchgängige Erreichbarkeit der Innenstadt, Nahversorgungseinrichtungen und Freizeiteinrichtungen,
- Stärkung von bestehenden und Ergänzung weiterer Radrouten zur Schaffung von möglichst attraktiven Radverkehrsachsen, auch außerhalb der stark belasteten Straßen.

Zudem wurde die Anbindung der Konversionsflächen für den Radverkehr berücksichtigt. Während die Larsson Barracks bereits durch einen vom Steigweg leicht abgesetzten straßenbegleitenden gemeinsamen Zweirichtungs-Geh-/Radweg fast an das vorhandene Radverkehrsnetz angebunden sind, werden die Marshall Heights durch Mitbenutzung der Gabelsbergerstraße und die Harvey Barracks durch Mitbenutzung der Flugplatzstraße (östlich der St 2271) im Mischverkehr für den Radverkehr erschlossen.

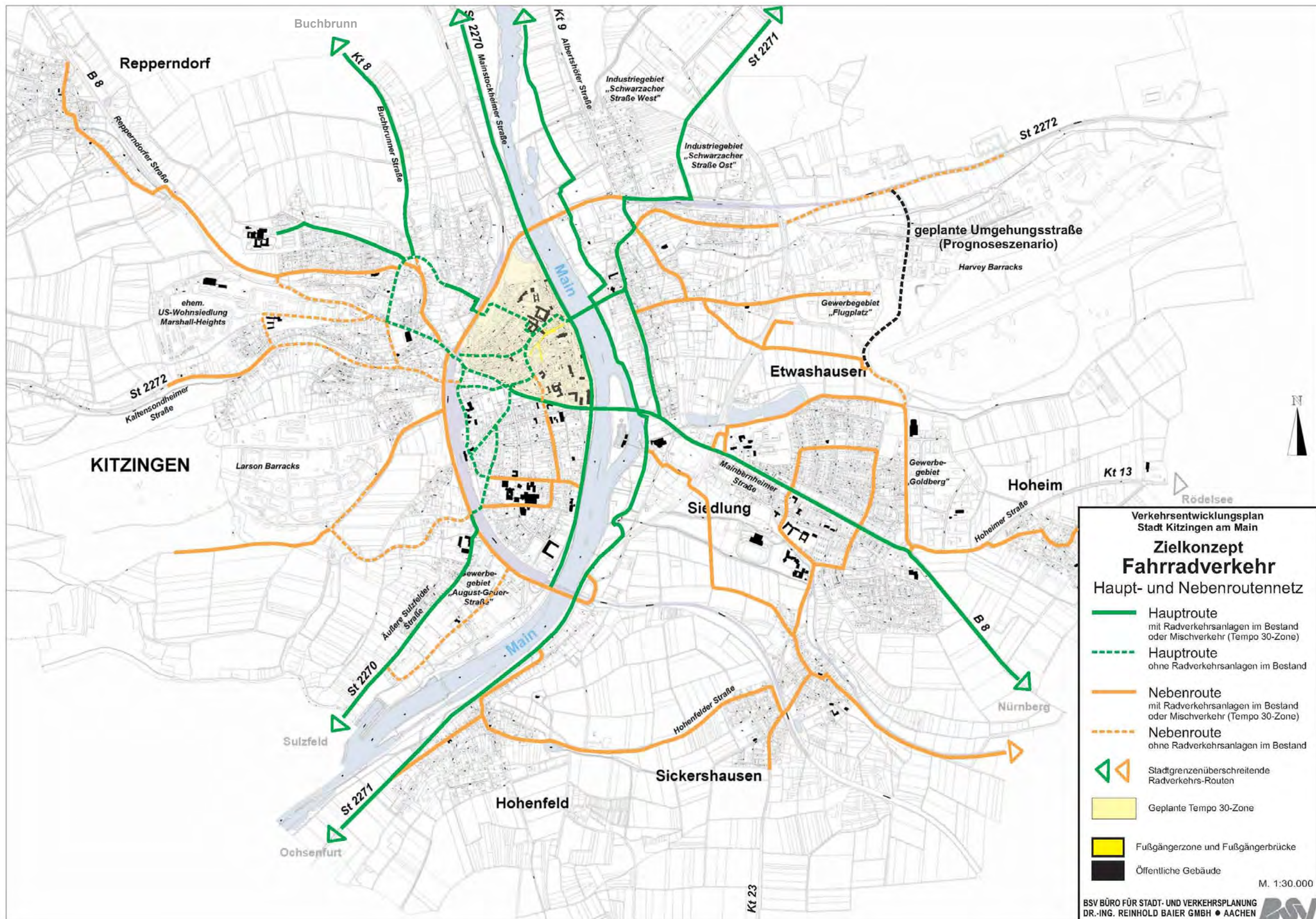


Bild 45: Haupt- und Nebenrouten des Radverkehrsnetzes

Die Einzelmaßnahmen des Zielkonzepts lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Erschließung der Konversionsflächen unter Berücksichtigung des Radverkehrs.
- Herstellung von neuen Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen (z. B. Markierung von alternierenden Schutzstreifen auf der Kaltensondheimer Straße und Inneren Sulzfelder Straße),
- Ausbau und Verbesserung von bestehenden Radverkehrsanlagen auf vereinzelt Streckenabschnitten der Hauptverkehrsstraßen (z. B. Verbreiterung des gemeinsamen Zweirichtungs-Geh-/Radwegs auf der Äußeren Sulzfelder Straße),
- Weitere Prüfung der Umsetzbarkeit von Schutzstreifen unter Berücksichtigung der verfügbaren Straßenraumbreiten und des vorhandenen bzw. zukünftig zu erwartenden Lkw-Aufkommens für den Streckenabschnitt auf der B 8 zwischen der Konrad-Adenauer Brücke und der Gabelsbergerstraße,

Aufgrund der Tatsache, dass die Markierung von Schutzstreifen eine neue und bis dato für die Kitzinger Bürgerinnen und Bürger unbekannte Form der Radverkehrsführung darstellt, sollte eine erste Umsetzung nach Möglichkeit nicht auf einer stark befahrenen Hauptverkehrsstraße mit größerem Lkw-Anteil (z. B. auf der B 8) erfolgen. In diesem Zusammenhang wird empfohlen, mit der Markierung von beidseitigen Schutzstreifen auf der Siegfried-Wilke-Straße und ggf. auf der Inneren Sulzfelder Straße und mit der Markierung von alternierenden Schutzstreifen auf der Kaltensondheimer Straße zu beginnen.

Die Markierung von Schutzstreifen auf der B 8 sollte in einem ersten Schritt zunächst auf einem begrenzten Streckenabschnitt erfolgen. Hierzu bietet sich der Streckenabschnitt westlich der Nordtangente an, der unter Leitung des Staatlichen Bauamts Würzburg zukünftig umgebaut werden soll. Vor einer weiteren Umsetzung von Schutzstreifen auf der B 8 in Fahrtrichtung Innenstadt wird empfohlen die Akzeptanz und das Fahrverhalten des Kfz-Verkehrs und der Radverkehrsteilnehmer auf dem Abschnitt im Rahmen eines „Verkehrsversuches“ bzw. einer gezielten Verkehrsuntersuchung (z. B. Beobachtung, Befragung) zu analysieren und zu bewerten.

In Bild 46 werden die Netzergänzungen und Lückenschlüsse im Radverkehrsnetz von Kitzingen dargestellt. Die vorgeschlagenen Führungsformen sind im gesamtstädtischen Maßstab überprüft worden, müssen jedoch für die Umsetzung noch weiter konkretisiert werden.

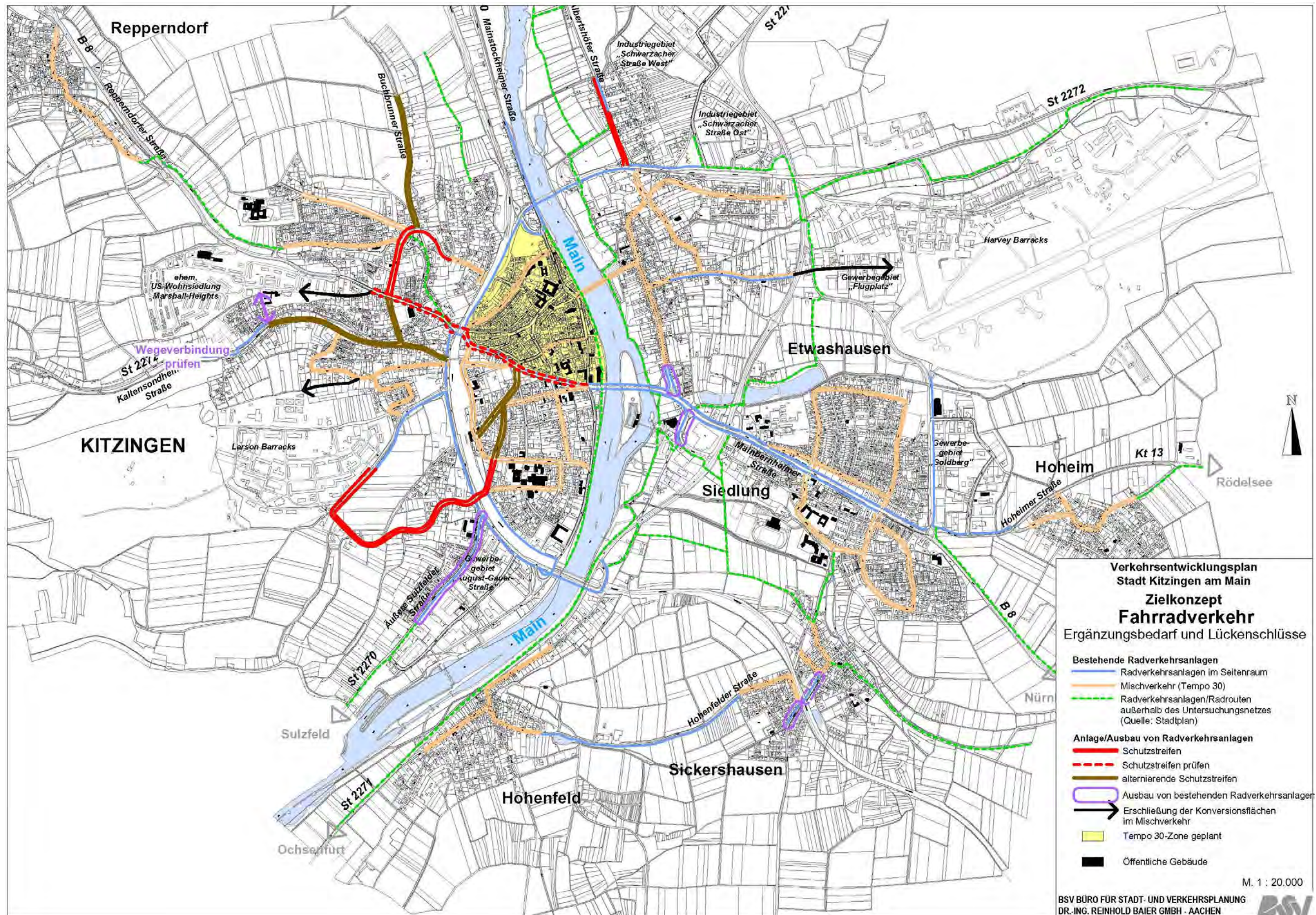


Bild 46: Ergänzungsbedarf und Lückenschluss des Radverkehrsnetzes

5.3 Zielkonzept Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

5.3.1 Ausgangslage

Wie in der Analyse (Kapitel 3.2) bereits beschrieben setzt sich das Buslinienangebot in Kitzingen im Wesentlichen aus Regionalbuslinien zusammen, die innerhalb des Landkreises Kitzingen und zwischen den Landkreisen Kitzingen und Würzburg verkehren.¹¹ Da die Anzahl und Linienverläufe der Regionalbusse – bis auf geringfügige Veränderungen – auch in Zukunft beibehalten werden, stellt der Regionalbusverkehr (neben dem Schienenverkehr mit Halt am Bahnhof) auch zukünftig das tragende Gerüst des öffentlichen Personennahverkehrs dar.

Eine wesentliche Veränderung innerhalb des öffentlichen Personennahverkehrs ergibt sich durch den Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) und eine Park & Ride Anlage im Bereich des Bahnhofs, deren konkrete Ausführungen derzeit in Planung sind. Nach Fertigstellung des ZOB werden alle Regionalbuslinien diesen anfahren, wodurch ein zentraler Umsteigeort zwischen den Regionalbuslinien direkt am Bahnhof entsteht. In diesem Zusammenhang sollen auch alle Regionalbuslinien zur Beförderung des Schülerverkehrs den ZOB anfahren. Aufgrund der unmittelbaren Nähe des Bahnhofs zum Schulzentrum in der Kanzler-Stürtzel-Straße (ca. 3-4 min Fußweg) sehen die derzeitigen Planungen vor, die Haltestelle vor dem Schulzentrum zur Verkehrsberuhigung der Kanzler-Stürtzel-Straße zukünftig aufzugeben bzw. nicht mehr anzufahren.

Im Gegensatz dazu ist vorgesehen, die Realschule an der Glaubersstraße weiterhin zur Beförderung der Schüler anzufahren. Bei einem Wegfall der Haltestelle vor dem Schulzentrum in der Kanzler-Stürtzel-Straße würden die Regionalbusse zur Beförderung der Realschüler jedoch nicht mehr über die Kanzler-Stürtzel-Straße zum ZOB fahren. Gleiches gilt für den Linienverlauf vom ZOB zu der Realschule.

Erste Konzepte, die auch schon den Bürgern vorgestellt wurden, sehen den ZOB als Mittelinsellösung mit jeweils 4 Haltekanten an jeder Seite vor. Die Zufahrt der Busse erfolgt von der Friedrich-Ebert-Straße kommend, so dass bei Umfahrung der Mittelinsel eine direkte Rückfahrt in die Friedrich-Ebert-Straße gewährleistet ist. Die Mittelinsellösung hat weiterhin zum Vorteil, dass die Busfahrgäste direkt über die Insel weiter in Richtung Bahnhofsgebäude gelangen und bei Umsteigesituationen zwischen den Bussen die Wege kurz bleiben.

¹¹ Bei dem in Bild 22 dargestellten Liniennetzplan ist anzumerken, dass die abstrahierte Darstellung der Linienverläufe an einigen Stellen dazu führt, dass die Lage der Haltestellen zueinander nicht den Haltestellenstandorten in der Realität entspricht. Als Beispiel ist die Haltestelle „Rosengarten“ (bisher ausschließlich für Touristenbusse und das Anrufsammeltaxi) zu nennen, die in der Realität an der Friedrich-Ebert-Straße zwischen der Bushaltestelle am Bahnhof und der Bushaltestelle am Rathaus liegt.

Mit der Errichtung des ZOB entsteht zudem eine stärkere Frequenzierung des Buslinienverkehrs zwischen dem ZOB und der Haltestelle im Innenstadtzentrum am Rathaus auf der Kaiserstraße. Als zusätzlichen Haltepunkt zwischen diesen beiden Stationen bietet sich die bestehende, jedoch gegenwärtig nur einseitige und ausschließlich von Touristenbussen genutzte Haltestelle am „Rosengarten“ an.

Aus diesem Grund wird im Zielkonzept vorgesehen, den derzeitigen Haltepunkt für Touristenbusse nach Etwashausen auf den Parkplatz an den Bleichwasen zu verlegen und die bestehende Haltestelle „Rosengarten“ für den Regionallinienbusverkehr auszubauen.

Zur Umsetzung wurden zwei Varianten erarbeitet, die im Rahmen einer Detailplanung weiter auszuarbeiten und zu prüfen sind.

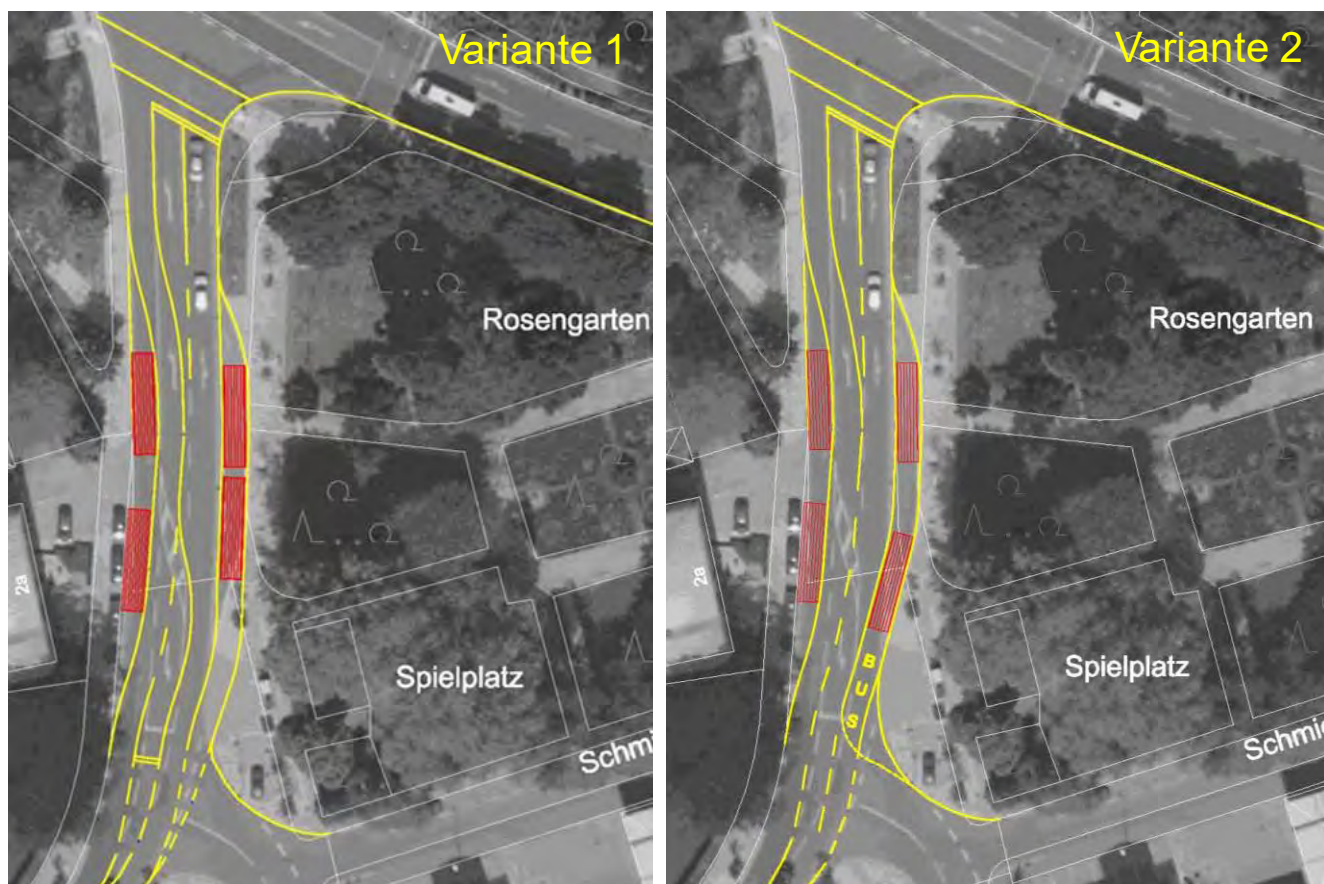


Bild 47: Varianten (Lageplanskizzen) der neuen Bushaltestelle „Rosengarten“ in der Friedrich-Ebert-Straße

Beide Varianten (Bild 47) sehen einen Ausbau der bestehenden Haltebucht für zwei Regionallinienbusse in Fahrtrichtung der B 8 vor. Auf der gegenüberliegenden Seite ist eine markierte Haltestelle für zwei Regionallinienbusse entlang des bestehenden Gehwegbordes vorgesehen. Die Varianten unterscheiden sich darin, dass in Variante 1 der vorhandene Linkasabbiegestreifen mit einer Aufstellfläche für maximal 3 Kraftfahrzeuge in Fahrtrichtung Süd bzw. zur Schmiedel- und Moltkestraße bestehen bleibt, während dies in Variante 2 nicht vorgesehen ist. Der Hauptvorteil der Variante 2 ist der, dass man für einen Ausbau der bestehenden Haltebucht wesentlich weniger in den Bestand der straßenbegleitenden Gehwege eingreifen müsste, als dies bei der Variante 1 der Fall

wäre. Zur Umsetzung von Variante 2 müssten jedoch nochmals die verkehrlichen Auswirkungen beim Wegfall des bestehenden Linkasabbiegestreifens in Abhängigkeit der aktuellen Verkehrsstärken ermittelt und bewertet werden.

Neben der stärkeren Frequentierung des Buslinienverkehrs von der B 8 zum ZOB können folgende weitere Gründe und Vorteile für einen Neu- bzw. Ausbau der Haltestelle „Rosengarten“ auf der Friedrich-Ebert Straße genannt werden:

- Mit dem Neu-/Ausbau der Haltestelle „Rosengarten“ könnte die Bushaltestelle „Ehemaliges Krankenhaus“ und somit auch die dort seit Jahren bestehende Gefahrenlage (ungesicherte Überquerungsstelle) entfallen.
- Die Lage der Haltestelle am „Rosengarten“ bietet ausreichende Flächen für eine attraktive Gestaltung im Seitenraum
- Mit dem gegenüberliegenden Falterturm als „Tor zur Innenstadt“ besitzt die Haltestelle einen direkten Zugang zur Innenstadt über die Falterstraße. Der Königsplatz und die Kaiserstraße sind fußläufig in ca. 4-5 Minuten erreichbar.
- Die Haltestellenlage unmittelbar neben dem Friedhof, stellt insbesondere für ältere Menschen eine optimale und sichere Anbindung dar.

5.3.2 Stadtbus

Ein Schwerpunkt der konzeptionellen Betrachtungen für den ÖPNV in Kitzingen ist eine Untersuchung der Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit eines Stadtbusses. Auf Basis des analysierten Linien- und Fahrplangebotes soll der Stadtbus zur Verbesserung der lokalen Bedienung beitragen und die Wohngebiete mit dem Stadtzentrum verbinden. Darüber hinaus soll eine Stadtbuslinie identifiziert werden, die die potenzielle Entwicklung der Konversionsflächen und daraus resultierenden Nachfragepotenziale berücksichtigt.

Vor diesem Hintergrund wurden zwei Prognoseszenarien mit zugehörigen Stadtbuslinienverläufen untersucht, die sich insbesondere außerhalb der Innenstadt voneinander unterscheiden. Zur Gewährleistung einer kundenfreundlichen Bedienung und einprägsamer Abfahrtszeiten wurde in beiden Szenarien eine Taktzeit von 30 min gewählt.

Prognose-Szenarien Ia und Ib

In dem Prognose-Szenario Ia wurde eine ca. 7 km lange Stadtbuslinie zwischen dem Krankenhaus und dem Kleistplatz untersucht. (Bild 48) Die Fahrzeit dieser Stadtbusroute beträgt ca. 30 min.

Zur Erschließung zusätzlicher Wohngebiete, die bisher entweder gar nicht oder nur unzureichend an den ÖPNV angebunden waren, sind für den Linienverlauf des Stadtbus insgesamt 6 neue Haltestellen vorgesehen. Diese sind teilweise neue Haltestellen (Kleistplatz), bereits vorhandenen Haltestellen für das Anrufsammeltaxi (Hoheimer Weg) oder verlegte Haltestelle zur besseren Anfahrbarkeit (Edeka-Center). Zudem ist die gegenwärtig nur einseitig vorhandene Haltestelle für Touristenbusse am „Rosengarten“ zu ergänzen.

ten“ in den Linienverlauf aufgenommen worden, da diese zukünftig für den Regionalbuslinienverkehr ausgebaut werden soll.

Zur Verbindung der durch den Main getrennten Innenstadt im Westen und der Stadteile im Osten führt die Stadtbusroute im Szenario Ia über die Mainbrücke, die seit der Landesgartenschau 2010 für den Kfz-Verkehr gesperrt ist. Hierdurch wird insbesondere für die Bewohner in Etwashausen und der Siedlung eine attraktive Verbindung über den Main direkt in die Innenstadt geschaffen. Die Verträglichkeit der Verkehrsführung mit dem Fußgänger- und Radverkehr und der geplanten Überquerungsstelle auf der linken Mainseite wurde geprüft und ist gewährleistet.

Als alternative Route wurde ein abweichender Linienverlauf „Ib“ untersucht, der im Gegensatz zum Szenario Ia keine direkte Verbindung zwischen der Innenstadt und Etwashausen über die Alte Mainbrücke sondern über die Brücke der Nordtangente vorsieht. Hierdurch ergibt sich eine ca. 1,5 km längerer Stadtbuslinie (insgesamt 8,5 km) und eine ca. 4 min längere Fahrzeit (insgesamt 34 min). Die Anzahl und Lage der neuen Haltestellen ändert sich im Vergleich zum Prognose-Szenario Ia nicht.

Neben den Linienverläufen für die beiden Stadtbus-Szenarien sind die gebündelten Regionalbuslinienverläufe dargestellt worden.

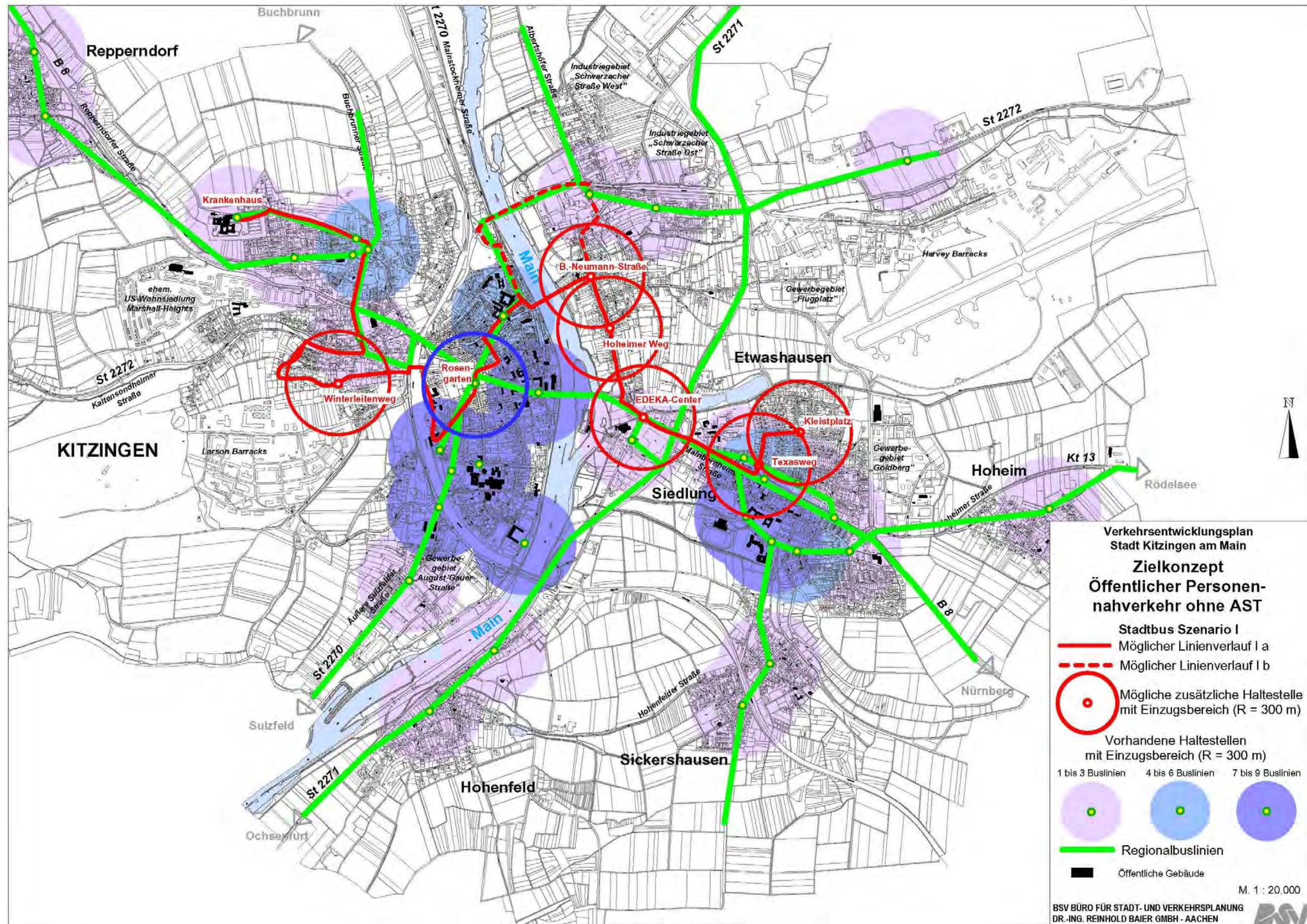


Bild 48: Stadtbuslinienverlauf für das Prognose-Szenario I

Zur Anbindung des Innoparks (Larsson Barracks) und der Harvey Barracks ist die Stadtbuslinie im Prognose-Szenario II um zwei weitere Schleifen auf eine Routenlänge von insgesamt 11 km und eine Fahrzeit von 45 min verlängert worden. Auf dem Linienverlauf wird vorgeschlagen, weitere Haltestellen am Gewerbegebiet Goldberg und Flugplatz anzulegen. (Bild 49)

Bei einer Anbindung der derzeit zum größten Teil noch nicht besiedelten und bewirtschafteten Konversionsflächen muss berücksichtigt werden, dass der Bau einer zusätzlichen Haltestelle und die Anpassung der Reisezeit durch eine längere Gesamtstadtbusroute erst ab einer gewissen Mindestanzahl von Einwohnern und Beschäftigten bzw. Arbeitsplätzen im näheren Umkreis zu empfehlen ist. Für den Fall, dass eine (Konversions-)Fläche in Zukunft neu entwickelt und in diesem Zusammenhang verkehrlich möglichst optimal angebunden werden soll, wird bei einer anfangs noch eher geringen Einwohner- und Arbeitsplatzanzahl empfohlen, in einem Schritt auch alternative (Übergangs-)Lösungen in Erwägung zu ziehen, z. B. betriebliche Mobilitätskonzepte durch Einführung eines Werksbusses oder Bereitstellung von Elektrofahrrädern für Mitarbeiter eines Betriebes.

Durch die Überlagerung des Stadtbuslinienverlaufs mit den gebündelten Regionalbuslinienverläufen wird deutlich, dass der weitest große Teil der Siedlungsfläche in einem Einzugsbereich von 300 m durch das Buslinien- bzw. Haltestellennetz erschlossen werden kann.

Im Gegensatz zu dem in Kapitel 3.2 dargestellten Liniennetzplan des Verkehrsverbundes Mainfranken (VVM), wurde bei der gebündelten Darstellung der Regionalbuslinienverläufe auf dem Stadtbusplan berücksichtigt, dass die beiden Haltestellen „Armin Knab Gymnasium“ (Kanzler-Stürtzel-Straße) und „Realschule“ (Glauberstraße) nur morgens und nach Schulschluss zur Beförderung der Schüler angefahren werden. Weil die Haltestelle „Armin Knab Gymnasium“ nach Fertigstellung des ZOB zur Verkehrsberuhigung der Kanzler-Stürtzel-Straße zudem nicht mehr von den Regionalbussen angefahren werden soll, wurde die Darstellung der Regionalbuslinienverläufe bereits dahingehend angepasst, dass zukünftig keine Regionalbuslinien mehr durch das Mühlbergebiet fahren sollen. Des Weiteren wurde berücksichtigt, dass die Zu- und Abfahrt zum bzw. vom ZOB zukünftig über die Friedrich-Ebert-Straße erfolgen soll. Hierdurch wird zum einen die Voraussetzung zur Verkehrsberuhigung des Amalienwegs, zur Sicherung des fußläufigen Schülerverkehrs vom ZOB zum Schulzentrum an der Kanzler-Stürtzel-Straße geschaffen und zum anderen die Voraussetzung, dass die meisten Regionalbusse zukünftig auch an der neuen Regionalbushaltestelle „Rosengarten“ halten können.

Zur Beförderung des Schülerverkehrs zur Realschule in der Glauberstraße sind ebenfalls Routenverläufe vorgesehen, die nicht mehr durch das Mühlbergebiet zum bzw. vom ZOB führen werden.

Beide möglichen Stadtbuslinien wurden mit dem Verkehrsmodell weitergehend untersucht (siehe Kapitel 6.1.4).

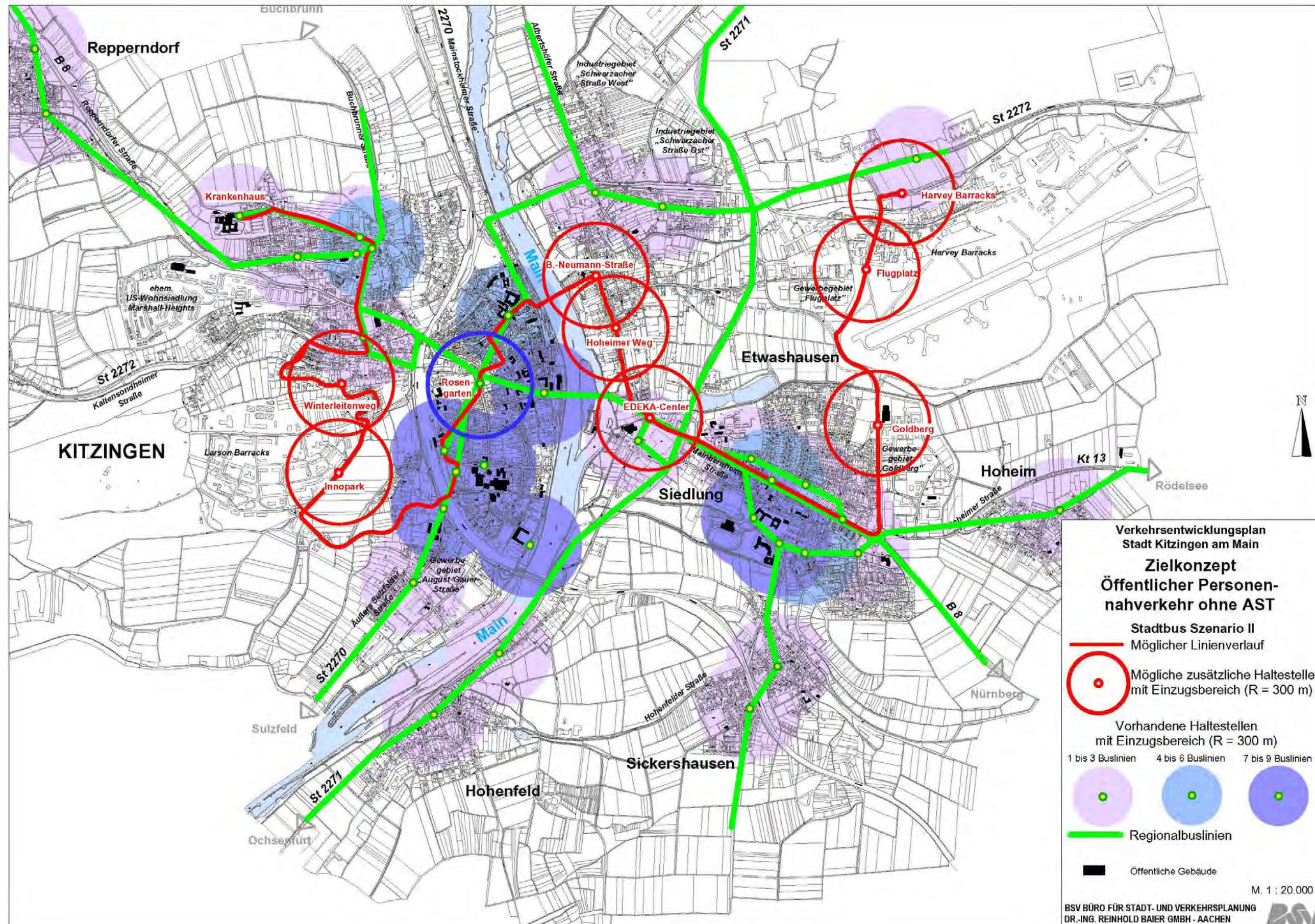


Bild 49: Stadtbuslinienverlauf für das Prognose Szenario II

5.4 Zielkonzept Motorisierter Individualverkehr (MIV)

5.4.1 Gesamtstädtisches Straßennetz

Das Ziel eines jeden gesamtstädtischen Verkehrskonzepts ist es, den motorisierten Individualverkehr auf möglichst unempfindlichen Hauptverkehrsstraßen zu bündeln, um somit das nachgeordnete Erschließungsnetz von Durchgangsverkehren zu entlasten. Erforderliche Begleitmaßnahmen zur stärkeren Bündelung des Kraftfahrzeugverkehrs auf den Hauptverkehrsstraßen sind u. a. Geschwindigkeitsdämpfungen im untergeordneten Straßennetz sowie die Umgestaltung von Straßenräumen. Diese Maßnahmen dienen der Verkehrssicherheit, der Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs sowie der Minimierung der verkehrsbedingten Lärm- und Schadstoffbelastungen.

Dieses Bündelungsprinzip führt im Rahmen verkehrlicher und städtebaulicher Planungen immer dann zu Problemen, wenn Hauptverkehrsstraßen nicht am Rand, sondern mitten durch eine Stadt führen und somit eine Trennwirkung zwischen zwei Stadtteilen erzeugen. Für die Stadt Kitzingen ist dies die B 8, die die vom Tangentenring und Main eingegrenzte Innenstadt in einen nördlichen und südlichen Stadtteil trennt.

Auch wenn mit dem Tangentenschluss im Jahr 2012 die bauliche Voraussetzung für eine alternative Ortsumfahrung im Norden der Stadt und somit für eine potenzielle Reduzierung dieser Trennwirkung geschaffen wurde, so ist aufgrund der mehr als doppelt so weiten Strecke über den Tangentenring im Norden¹² davon auszugehen, dass sich alleine aufgrund dieser Netzergänzung an der Verbindungsfunktion der B 8 als Bestandteil des Bundesfernstraßennetzes nichts ändern wird.

Als Beitrag zur stadtverträglichen Abwicklung der sich aus dieser Funktion ergebenden Verkehrsbelastung ist zu werten, dass die Stadt Kitzingen zur Optimierung und Steuerung der Verkehrsabläufe, im Jahr 2013 einen Verkehrsrechner in Betrieb nehmen wird. Mit dem Verkehrsrechner wird es möglich sein, die Lichtsignalanlagen auf der B 8 und dem Tangentenring verkehrsabhängige zu schalten und somit in Abhängigkeit aktueller Verkehrsbelastungen flexibel und dynamisch auf unterschiedliche Verkehrssituation zu reagieren.

Was das bestehende und auch zukünftige Hauptverkehrsstraßennetz betrifft, muss berücksichtigt werden, dass nach der vollständigen Fertigstellung der Nordtangente die Umstufung der Staatsstraße St 2270 im Bereich der Fischergasse - Gustav-Adolf-Platz - Kaiserstraße - Königsplatz - Luitpoldstraße und Falterstraße ansteht, die damit vom Freistaat Bayern in die Baulast der Stadt Kitzingen übergehen wird¹³.

¹² Während die Umgehungsstrecke auf der St 2271 und dem Tangentenring im Norden 4,1 km lang ist, so beträgt die direkte Verbindung auf der B 8 zwischen der Staatsstraße St 2271 auf der rechten Mainseite bis zur Nordtangente am Knotenpunkt „Repperndorfer Straße“ nur 1,8 km. Dies entspricht einem Umwegfaktor von 2,3.

¹³ Die Umstufung erfolgt voraussichtlich 2015 nach der Fertigstellung des Anschlusses der Nordtangente an die Staatsstraßen St 2271 und St 2272.

Aufgrund der Tatsache, dass weiterhin geprüft wird, ob auch der Abschnitt der Friedrich-Ebert-Straße und Inneren Sulzfelder Straße umgestuft werden kann, können sich somit für die Stadt Kitzingen zukünftig weitergehende Gestaltungsmöglichkeiten in der Innenstadt eröffnen.

Vor diesem Hintergrund und der dargestellten Problematik des Durchgangsverkehrs auf der B 8 wird in dem Zielkonzept für den Motorisierten Individualverkehr (Bild 50) zum einen die vollständige Umstufung der derzeitigen Staatsstraße St 2270 unterstellt und zum anderen eine weitere Netzergänzung für das Hauptverkehrsstraßennetz vorgesehen. Hierbei handelt es sich um eine zweistreifige Verlängerung der Panzerstraße im Osten der Stadt zur direkten Anbindung an die Staatsstraße St 2272 nördlich der Harvey Barracks. Nach Abschluss des derzeitigen Bauabschnitts auf der Nordtangente zur höhenfreien Verbindung der Nordtangente mit der St 2272, stünde somit eine weitere und großräumige Ortsumfahrung der Stadt Kitzingen zur Verfügung.

Die durch das zukünftige Hauptverkehrsstraßennetz entstehenden verkehrlichen Auswirkungen werden mit dem Verkehrsmodell untersucht. (siehe Kapitel 6)

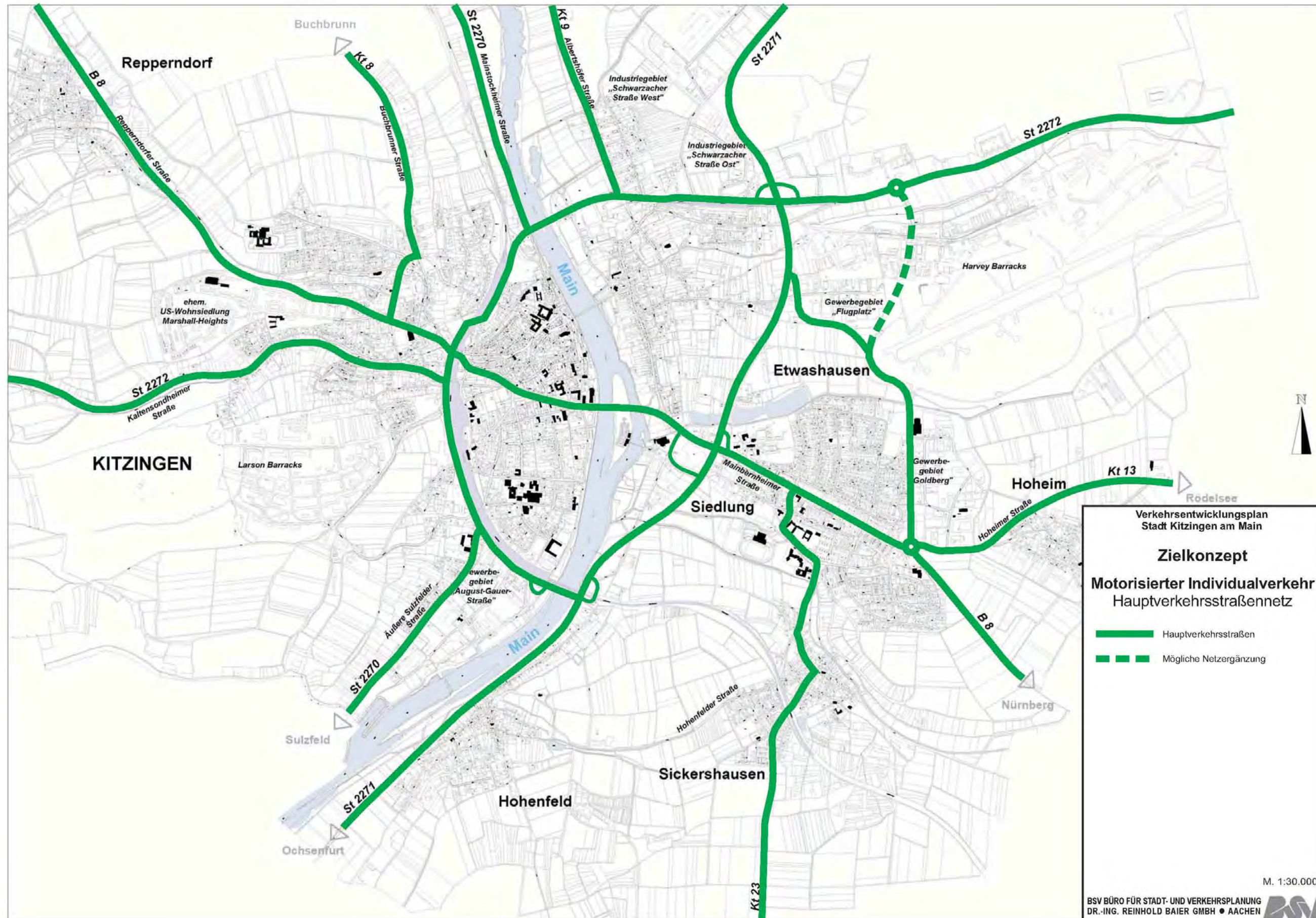


Bild 50: Zielkonzept Motorisierter Individualverkehr „Hauptverkehrsstraßennetz“

5.4.2 Bahnunterführungen

Die Bahnunterführungen auf der Inneren Sulzfelder Straße und der Kaltensondheimer Straße sind wegen ihrer Ausbaubreite mit zu schmalen einseitigen Gehwegen und mit einer Fahrbahn ausgestattet, die nur abwechselnd in einer Richtung (geregelt durch eine Signalanlage) befahrbar ist. Im Zuge des Ausbaus der DB-Strecke wurden daher die verkehrliche Notwendigkeit einer Verbreiterung der Unterführungen und die daraus resultierenden Auswirkungen auf die Verkehrsteilnehmer überprüft.

Während die Ergebnisse der Bestandsanalyse für die beiden Unterführungen dem Anhang entnommen werden können, wird im Folgenden jeweils die Ausbauvariante für die Unterführung „Inneren Sulzfelder Straße“ und „Kaltensondheimer Straße“ vorgestellt, die vom Stadtrat beschlossen wurde und somit als Grundlage für die Detail- und Ausführungsplanung dient.

Eine weitere zweite erarbeitete Ausbauvariante ist ebenfalls im Anhang abgebildet und erläutert.

Bahnunterführung „Innere Sulzfelder Straße“

Aus Gründen der Verkehrssicherheit und der schlechten Qualität des Verkehrsablaufs im Kraftfahrzeugverkehr wird empfohlen, die Bahnunterführung an der „Innere Sulzfelder Straße“ baulich so aufzuweiten, dass eine deutliche und nachhaltige Verbesserung für alle Verkehrsteilnehmer eintritt.

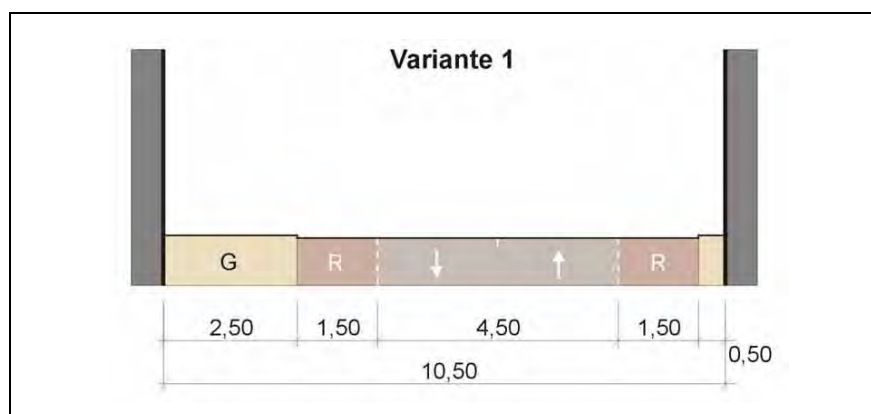


Bild 51: Ausbauvarianten der Inneren Sulzfelder Straße

Die beschlossene Ausbauvariante sieht folgende Querschnittsaufteilung vor:

- Einseitiger Gehweg mit einer Breite von 2,50 m
- Einseitiger Schrammbord mit einer Breite von 0,50 m
- Zweistreifige Fahrbahn mit Führung des Radverkehrs auf beidseitigen Schutzstreifen. (Die Fahrbahnbreite für den Kraftfahrzeugverkehr beträgt inkl. der von großen Fahrzeugen überfahrbaren Schutzstreifen 7,50 m. Die reine „Kfz-Kernfahrbahn“ zur Abwicklung des überwiegenden Pkw-Verkehrs beträgt 4,50 m)
- Erforderliche Gesamtbreite 10,50 m

Bahnunterführung „Kaltensondheimer Straße“

Auf Basis der analysierten Bestandsaufnahme (siehe Anhang) wurde für die Bahnunterführung „Kaltensondheimer Straße“ folgende Ausbauvariante beschlossen (Bild 52).

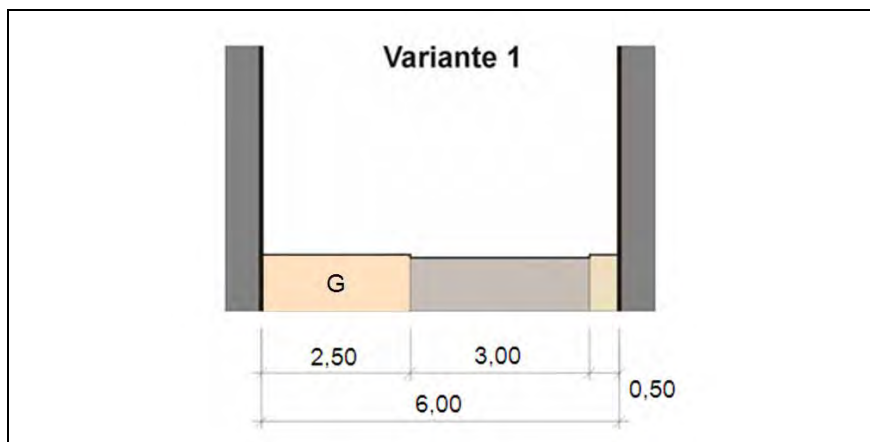


Bild 52: Umbauvarianten der Kaltensondheimer Straße

Die beschlossene Ausbauvariante sieht folgende Querschnittsaufteilung vor:

- Verbreiterung des Gehweges auf 2,50 m und Reduzierung der einstreifigen Fahrbahn auf 3,00 m.
- Die Verkehrsregelung (Engstellensignalisierung) bleibt unverändert.
- Der Radverkehr wird weiterhin auf der Fahrbahn geführt.
- Aufgrund der schlechten Lichtverhältnisse wird empfohlen, beidseitig eine Lichtquelle zu installieren.

5.4.3 Innenstadtkonzept

Die Haupteerschließung der Innenstadt für den Kraftfahrzeugverkehr ist über die Hauptverkehrsstraßen Nordtangente, Hindenburgring West (B8) und Hindenburgring Süd (B8) und über die innerstädtischen Haupteerschließungsstraßen Fischergasse, Kaiserstraße, Alte Poststraße, Luitpoldstraße, Falterstraße und Am Stadtgraben vorgesehen. Auch wenn die Alte Poststraße bislang eine eher untergeordnete Erschließungsfunktion im innerstädtischen Verkehrsnetz besessen hat, so kommt ihr nach der Fertigstellung der Nordtangente als direkte Verbindung zum Parkhaus „Alte Poststraße“ und zur Kaiserstraße eine zunehmende Bedeutung zur Erschließung der Innenstadt zu.

Zur Reduzierung der Durchgangsverkehre und Aufwertung der Straßenräume wird in dem Innenstadtkonzept in einem ersten Schritt die Einrichtung einer Tempo 30-Zone für den gesamten Innenstadtbereich vorgeschlagen. Hierfür stellt die Umwidmung der Staatsstraße St 2270 im Innenstadtbereich (Fischergasse, Gustav-Adolf-Platz, Kaiserstraße, Königsplatz, Luitpoldstraße und Falterstraße) eine notwendige Voraussetzung dar.

Die Verkehrsberuhigung soll zusätzlich durch Umgestaltung zentraler Straßenräume und Knotenpunkte unterstützt und ergänzt werden. (Bild 53)

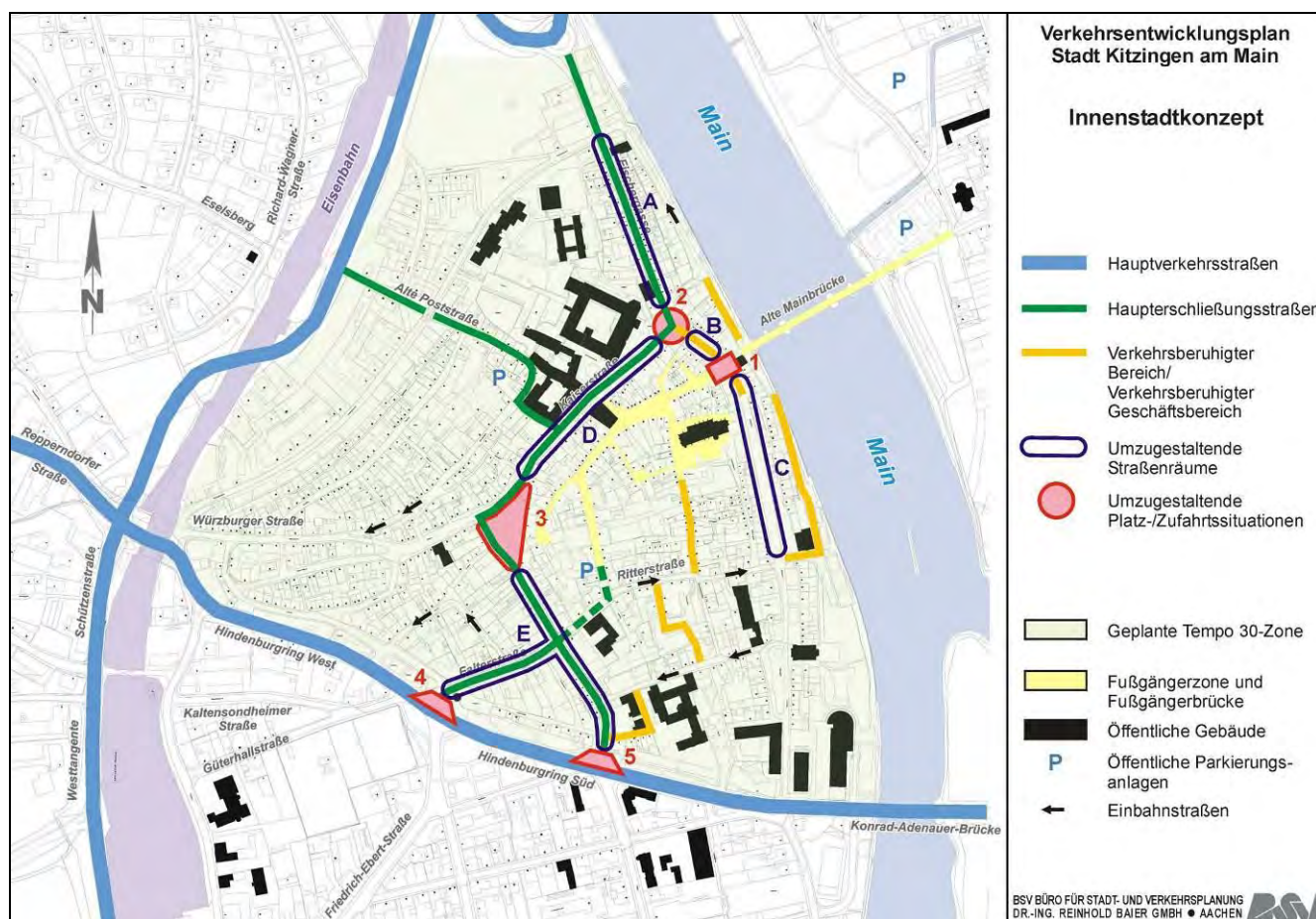


Bild 53: Innenstadtkonzept

Für die im Innenstadtkonzept als ganzheitlich umzugestaltenden gekennzeichneten Straßenräume können erste Konzeptansätze formuliert werden. Eine weitere Konkretisierung und detaillierte Ausarbeitung muss in einer anderen Maßstabsebene erfolgen.

Während in der Fischergasse (A) aufgrund der begrenzten Straßenraumbreite von nur 8 m unter Beibehaltung des Zweirichtungsverkehrs nur geringfügige gestalterische Straßenraumveränderungen möglich sind, besitzt die Alte Burgstraße (B) als Bindeglied zwischen dem Gustav-Adolf-Platz (2) und der neuen Überquerungsstelle an der „Alten Mainbrücke“ (1) eine ausreichende Straßenraumbreite, um den Straßenraum gestalterisch aufzuwerten. Ein potenzieller Konzeptansatz zur Umgestaltung der Alten Burgstraße besteht in einer Reduzierung der Fahrbahnbreiten zugunsten der Seitenräume.

Für den Gustav-Adolf-Platz (2) ist die stadträumliche Herausarbeitung der Platzsituation unmittelbar mit einer geeigneten Verkehrsregelung verbunden. Aus diesem Grund wird empfohlen bei der Entwurfsplanung die prognostizierten Verkehrsbelastungen und die daraus resultierenden verkehrstechnischen Anforderungen an die Platzgestaltung zu berücksichtigen.

Die Kaiserstraße (D) besitzt als Hauptgeschäftstraße aufgrund ihrer zentralen Lage zwischen zwei Plätzen („Gustav-Adolf-Platz“ und „Königsplatz“) eine besondere Bedeutung. Unter Beibehaltung der Parkmöglichkeiten sollte die Kaiserstraße insbesondere für Fußgängerverkehr und Aufenthalt im Seitenraum gestalterisch aufgewertet und die lineare Überquerbarkeit optimiert werden.

Zur städtebaulichen Aufwertung des Königsplatzes (3) wird empfohlen, den Kraftfahrzeugverkehr auf der westlichen Fahrbahn zu konzentrieren, diese für den Zweirichtungsverkehr freizugeben und die östliche Fahrbahn für den Kraftfahrzeugverkehr zu sperren. Somit entstünde eine neue Platzsituation, die die Grünfläche über eine neue Aufenthaltsfläche an die Bebauung „anbindet“ und erheblich zur Aufwertung des Königsplatzes beitragen würde. Bei der Entwurfsplanung sollte geprüft werden, das derzeit vorhandene Parkangebot zu erhalten und in die neue Platzgestaltung zu integrieren.

In der Schrankenstraße (C) könnte der Straßenraum parallel zur Mainuferpromenade durch einen neuen, derzeit nicht durchgängig vorhandenen Gehweg von der Ritterstraße bis zum Beginn des bestehenden Gehweges kurz vor der Alten Mainbrücke aufgewertet werden.

Ähnlich wie bei der Fischergasse sind für die Luitpoldstraße, Falterstraße und Am Stadtgraben (E) potenzielle Umgestaltungsmöglichkeiten zugunsten des Fußgänger- und Radverkehrs aufgrund der geringen Straßenraumbreiten begrenzt und müssen im Rahmen einer konkreten Detailuntersuchung geprüft werden. Die Falterstraße und die Straße Am Stadtgraben besitzen als Hauptzufahrten von der B 8 zur Innenstadt (4 und 5) zudem eine besondere Bedeutung als „Torsituation“ zur Innenstadt, die bei zukünftigen Umbaumaßnahmen berücksichtigt und durch gestalterische Elemente in den Nebenflächen stärker hervorgehoben werden sollte.

5.4.4 Konzept für den ruhenden Kfz-Verkehr

Auf Grundlage der Analyseergebnisse wurde für den ruhenden Kfz-Verkehr ein Zielkonzept für die Innenstadt und das südlich der B 8 gelegene „Mühlberggebiet“ erarbeitet.

Das Zielkonzept für den Ruhenden Verkehr in der Innenstadt sieht zum einen die Vereinheitlichung der Parkraumbewirtschaftung im öffentlichen Straßenraum in zwei unterschiedlichen Bereichen und zum anderen eine Verlagerung bzw. Ausweitung des Stellplatzangebotes An den Bleichwasen auf der rechten Mainseite in unmittelbarer Nähe zur Alten Mainbrücke vor. (Bild 54)

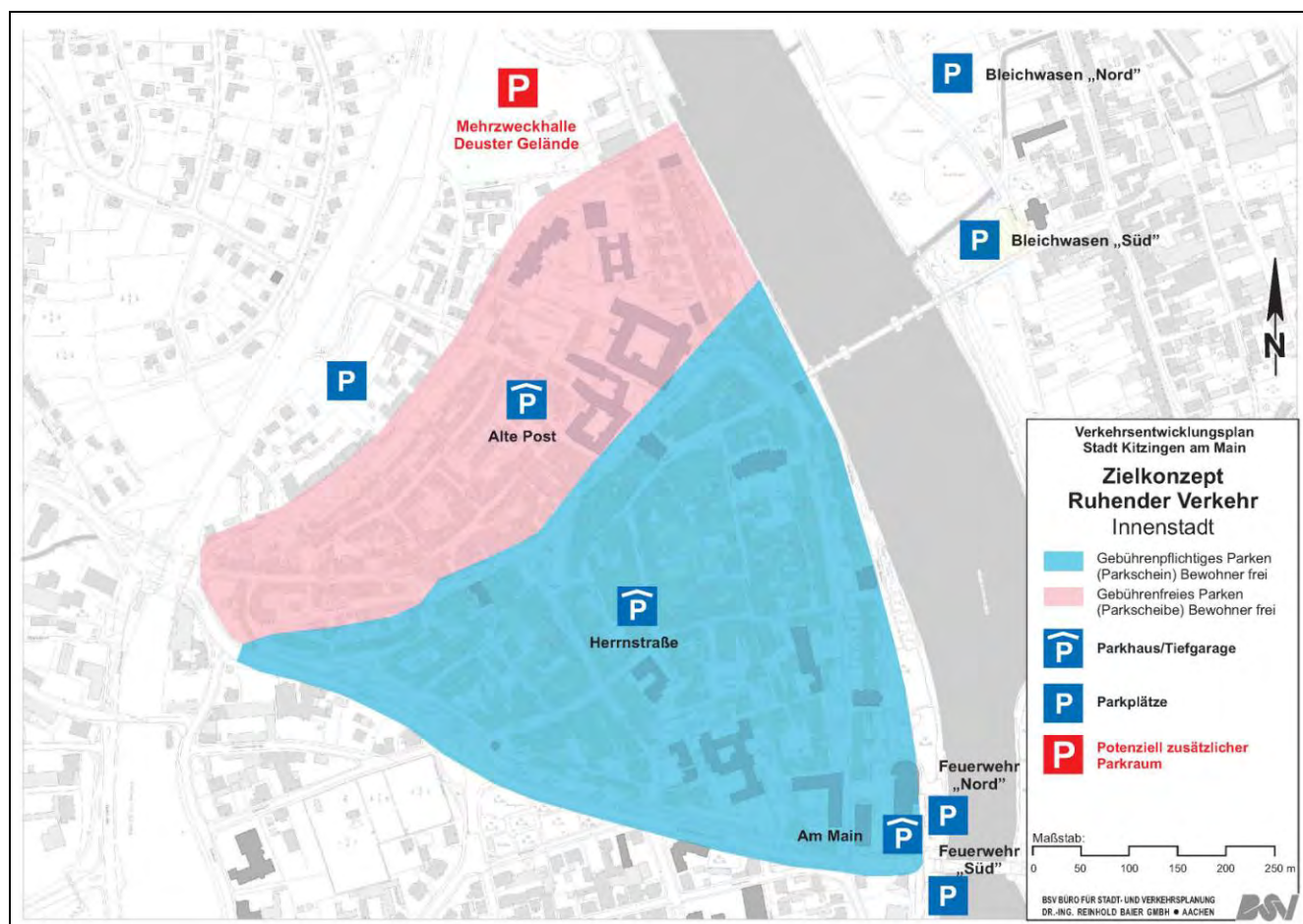


Bild 54: Zielkonzept Ruhender Verkehr „Innenstadt“

Es wird empfohlen eine gebührenpflichtige Parkzone einzuführen, die im Nord-Westen durch die Kaiserstraße, im Süden durch die B 8 und im Osten durch den Main bzw. die Schranken- und Landwehrstraße begrenzt ist. In dieser Zone sollte zudem eine Staffelung der Parkgebühren nach Lagegunst möglich sein. Bewohner sollten in der Zone kostenlos mit einem Bewohnerausweis parken können.

Zwischen der Kaiserstraße und dem Hindenburgring Nord sollte zudem eine gebührenfreie Parkzone vorgesehen werden. Zur Vermeidung regelmäßigen Parkens durch Pendler ist die Parkdauer in dieser Zone durch eine ausgeschilderte zeitliche Begrenzung („Parkscheibe“) einzuschränken. Das Parken für Bewohner sollte in der Parkdauerbegrenzung ausgenommen und gebührenfrei sein.

Für die Parkhäuser „Alte Poststraße“ und „Herrnstraße“ sollten die Bewirtschaftungs- bzw. Vermietungskonzepte geprüft werden. Ziel dabei ist es, die im Rahmen der Erhebung nachgewiesenen freien Stellplatzkapazitäten besser nutzen zu können.

Der am rechten Mainufer unmittelbar am Fuß der Alten Mainbrücke gelegene befestigte Parkplatz Bleichwasen „Süd“, sollte in die Innenstadtbewirtschaftung einbezogen werden, um den Besuchern der Innenstadt ca. 100 weitere Stellplätze zur Verfügung zu stellen. Nach Schließung der „Alten Mainbrücke“ für den Kfz-Verkehr stellt die fußläufige Verbindung über die Brücke eine attraktive Eingangssituation dar.

Bevor die Stellplätze an der Alten Mainbrücke bewirtschaftet werden, sollte der angrenzende Schotterparkplatz im Norden befestigt und auch für den Fußgänger- und Radverkehr angebunden werden. Neben der Befestigung der Flächen sollte der Parkplatz auch durch Beleuchtung attraktiv und sicher gestaltet werden. Ziel ist es, die bis dato kostenlose Parkmöglichkeiten für Berufspendler zu erhalten und ein zusätzliches Parkangebot für Besucher und Kunden zu schaffen.

An der Schnittstelle zwischen den beiden Parkplätzen am rechten Mainufer sollte zudem eine sichere und möglichst überdachte Fahrradabstellanlage für Besucher, Touristen und Berufspendler errichtet werden.

Aufgrund der attraktiven Verbindung zur Innenstadt und Mainuferpromenade über die Alte Mainbrücke wird weiterhin empfohlen, die Touristenbusse deren Haltestelle in der Friedrich-Ebert Straße durch die neue Haltestelle für Linienbusse („Rosengarten“) wegfallen wird, ebenfalls auf dem befestigten Parkplatz Bleichwasen „Süd“ zu platzieren.

Die gegenüber des Parkhaus „Am Main“ gelegenen Stellplätze für Touristenbusse (Feuerwehr „Nord“) werden aufgrund der fehlenden Zielführung in der Stadt, der schlechten Anfahrbareit und unzureichenden Stellplatzdimensionierungen kaum genutzt. Das Konzept sieht daher vor, auch diese Stellplätze auf den Parkplatz „Bleichwasen“ „Süd“ zu verlagern und die Fläche für zusätzliche Pkw-Stellplätze zu nutzen.

Um eine zusätzliche Belastung der Mainbernheimer Straße in Etwashausen nach Schließung der Alten Mainbrücke für den Kfz-Verkehr zu vermeiden, sollte geprüft werden, ob die Erschließung und Zielführung der beiden Parkplätze auch über die Straße „Bleichwasen“ erfolgen kann.

Für das Deuster Areal werden derzeit die Rahmenbedingungen zur Planung einer Mehrzweckhalle geprüft. In diesem Zusammenhang kann eine zusätzliche Parkieranlage eingeplant werden.

Wie in der Analyse (siehe Kapitel 0) bereits beschrieben, werden die Verkehrsteilnehmer durch ein statisches Parkleitsystem über die Standorte der unterschiedlichen Parkieranlagen informiert und zu diesen geleitet. Unabhängig von der zu optimierenden Gestaltung wird empfohlen, die Standorte der Wegweiser des Parkleitsystems zu überprüfen und nach Bedarf um weitere statische Wegweiser zu ergänzen.



Um eine möglichst effiziente Auslastung des öffentlichen Parkraumb Angebotes zu erzielen und unnötigen Parksuchverkehr in der Innenstadt zu vermeiden, wird zusätzlich empfohlen das statische Parkleitsystem um zwei dynamische Parkinformationstafeln auf der B 8 zu ergänzen, auf denen insbesondere ortsunkundige Besucher frühzeitig über die aktuelle Belegung der Parkhäuser „Alte Post“, „Herrnstraße“ und „Am Main“ informiert werden könnten. Sinnvolle Standorte zur Anzeige noch freier Stellplätze in den Parkhäusern wären die Knotenpunkte B 8/Nordtangente im Westen und B 8/St 2271 im Osten der Innenstadt.

Nach Fertigstellung der Nordtangente besteht zudem die Möglichkeit, den Zielverkehr aus Fahrtrichtung Würzburg am Knotenpunkt B 8/Nordtangente zum Parkhaus „Alte Post“ zu leiten. Im Falle einer vollständigen Belegung aller Parkhäuser bestände durch die dynamischen Parkinformationstafeln auf der B 8 die Möglichkeit, die Verkehrsteilnehmer auf das Parkangebot An den Bleichwasen hinzuweisen. Die beiden Parkplätze Bleichwasen „Nord“ und „Süd“ können aus Fahrtrichtung West über die Nordtangente und aus Fahrtrichtung Ost über St 2271 erreicht werden.

Die Erhebungen und Auswertungen im Rahmen der Analyse haben gezeigt, dass sich die hohe Parkraumnachfrage im „Mühlberggebiet“ räumlich auf den engeren Schulbereich und zeitlich betrachtet auf ein kleines Zeitfenster zu Schulbeginn beschränkt. Aus diesem Grund wird für den dargestellten Bereich sowie im angrenzenden nördlichen Bereich der Kanzler-Stürzel-Straße empfohlen, eine neue Parkregelung einzuführen. (Bild 55)



Bild 55: Zielkonzept Ruhender Verkehr „Mühlberggebiet“

Durch eine zeitlich eingeschränkte Bewirtschaftung der Parkstände im Straßenraum mit Parkscheinautomaten (z. B. werktags zwischen 7-16 Uhr) kann erreicht werden, dass die öffentlichen Parkstände nicht mehr so stark von Schülern und Lehrern, sondern stattdessen verstärkt von Bewohner und Besuchern genutzt werden. Im Gegensatz zu Besuchern, die in dem Gebiet parken (z. B. Besuch eines Arztes) sollten Bewohner nach wie vor gebührenfrei in dem ausgewiesenen Gebiet parken können. Hierzu wäre die einmalige Einführung und fortlaufende Verwaltung von Bewohnerparkausweisen erforderlich.

Der in Bild 55 dargestellte Bereich stellt einen Vorschlag für ein Gebiet mit einer neuen zeitlich eingeschränkten Bewirtschaftung der Parkstände dar. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass bei der Erhebung der Parkraumnachfrage auch Straßen identifiziert worden sind, in denen über den ganzen Tag auch noch Parkstände frei waren. (siehe im Anhang Bild 84 bis Bild 87). Dies waren insbesondere Straßen im südlichen Teil des Gebietes (Von-Deuster-Straße, Goethestraße, Adalbert-Stifter-Straße, Paul-Rückleine-Straße).

Nach Einführung der gebührenpflichtigen Parkzone bzw. einer Betriebszeit von ca. 6 - 12 Monate wird empfohlen, sowohl die Stellplatzbelegung in dem Mühlberggebiet als auch die potenziellen Verlagerungseffekte zu überprüfen und zu analysieren und im Rahmen einer ersten Zwischenbilanz zu bewerten. Von den Ergebnissen dieser Untersuchung sollte abhängig gemacht werden, ob der Bedarf für eine räumliche oder zeitliche Anpassung der gebührenpflichtigen Parkzone besteht oder nicht.

6 Wirkungsanalysen

Die für Kitzingen erarbeiteten Konzepte müssen hinsichtlich ihrer Auswirkungen untereinander und vor dem Hintergrund der generellen Verkehrs- und Raumentwicklung betrachtet und bewertet werden. Bei einem so komplexen Ansatz wie der Verkehrsentwicklungsplanung bedient man sich dabei der Szenario-Technik.

In Szenarien werden mögliche Entwicklungen und deren Auswirkungen im Zusammenhang dargestellt. Dadurch können Planungen unterschiedlicher Zielsetzung und damit die Folgen von verschiedenen Maßnahmenbündeln verglichen werden.

Ein Szenario der Verkehrsentwicklungsplanung besteht aus den drei Dimensionen Stadt- und Strukturentwicklung, zukünftiges Verkehrsverhalten und zukünftige Verkehrssysteme. Für jede Dimension werden Zukunftsbilder entworfen und deren Effekte analysiert. Die Auswirkungen jedes Szenarios auf das Verkehrsaufkommen, Verkehrsverflechtungen, Verkehrsmittelwahl, Netzbelastung und straßenräumliche Verträglichkeit können mit Hilfe der Verkehrssimulationsrechnung ermittelt werden.

6.1 Prognoseszenarien Kfz-Verkehr

Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans Kitzingen werden neben dem Prognose-Nullfall für das Jahr 2025 zwei Prognoseszenarien (geringfügige Weiterentwicklung und Maximalszenario) entwickelt und hinsichtlich ihrer Auswirkungen untersucht.

6.1.1 Prognose-Nullfall 2025

Strukturelle Grundlagen

Aufbauend auf den Analyse-Plusfall wird der sogenannte Prognose-Nullfall erstellt. Dieser beinhaltet alle vorhersehbaren Entwicklungen und Maßnahmen, deren Eintreffen bzw. Umsetzung bis zum Jahr 2025 als gesichert anzunehmen sind und dient weiterhin als Grundlage für die Szenarien.

Sowohl die Prognosen des Bayerischen Landesamts für Statistik und Datenverarbeitung als auch die der Bertelsmann Stiftung gehen bis zum Jahr 2025 von einem Bevölkerungsrückgang von 21.500 auf rund 19.900 Einwohner für die Stadt Kitzingen aus.

Für den Innopark werden Arbeitsplatzentwicklungen angesetzt und sonstige Struktur- und Pendlerdaten an die neue Einwohnerzahl angepasst. Damit ergeben sich nachfolgende Strukturdaten.

Tabelle 3: Strukturdaten Prognose-Nullfall 2025

	Analyse 2010	Prognose-Nullfall 2025
Einwohner	21.500	19.879
Erwerbstätige	8.834	7.779
Grundschüler	771	850
Schüler weiterführender Schulen	1.855	1.510
Grundschulplätze	823	875
Plätze weiterführender Schulen	6.395	6.050
Arbeitsplätze	11.587	11.837
Verkaufsfläche in m²	66.440	66.440

Abgesehen von den Kitzinger Verkehren weisen sowohl die „Verkehrsprognose 2025 als Grundlage für den Gesamtverkehrsplan Bayern“ und die „Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025“ eine Zunahme der Kfz-Verkehre aus. Daher werden die überregionalen Durchgangsverkehre im Modell zwischen den Außenbezirken und Anbindungszellen um 5% erhöht.

Neben den strukturellen Entwicklungen werden auch folgende auf das MIV-Netz bezogene Änderungen, die Auswirkungen im Verkehrsmodell zur Folge haben, berücksichtigt:

- Umklassifizierung (Verlegung der St 2270 auf die Tangente) als Grundlage für die Umsetzung des Innenstadtkonzepts (siehe Kapitel 5.4.2)
- Umbau Knotenpunkt Nordtangente (St 2272) und St 2271 entsprechend Bebauungsplan 084 Großlangheimer Straße
- Bau der Ortsumgehung Mainstockheim entsprechend dem 7. Ausbauplan für die Staatsstraßen in Bayern der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern (Projekt der 1. Dringlichkeit – Reserve 2021 bis 2025)

Für den Öffentlichen Verkehr werden nachfolgende Maßnahmen berücksichtigt:

- Einrichtung einer neuen Bushaltestelle auf der Friedrich-Ebert-Straße (Rosengarten) und Anpassung der Linienverläufe entsprechend den Angaben des Landratsamts Kitzingen
- Errichtung eines Busbahnhofes am Bahnhof und entsprechend Anpassung der Linienrouten an den Busbahnhof

Verkehrliche Auswirkungen

Auch wenn die durchschnittliche Verkehrsbelastung auf der B 8 im Vergleich zum Analyse-Plusfall zwischen der Nordtangente im Westen und dem Kreisverkehr im Osten um 2.000 Kfz/Werntag auf insgesamt 16.200 Kfz/Werntag sinkt, so bleibt die B 8 das Rückgrat des Hauptverkehrsstraßennetzes im Stadtgebiet, auch wenn das „Tangentensystem“ nicht unerhebliche Teile der Belastungen aufnimmt (Bild 56) Im Vergleich zum Analyse-Plusfall verringert sich demnach auch der Durchgangsverkehr auf der B 8 zwischen den beiden Ortsein-/ausgängen um 800 Kfz/Tag auf 8,6 %.

Das Kfz-Differenzenbild zwischen dem Prognose-Nullfall und dem Analyse-Plusfall (Bild 57) zeigt zudem, dass durch das angesetzte Innenstadtkonzept (Tempo 30) Entlastungen von bis zu 3.500 Kfz/Werntag im Innenstadtbereich entstehen. Die angrenzende Nordtangente nimmt diese Belastungen auf. Die verbleibenden Kfz-Belastungen in der Innenstadt mit bis zu 2.900 Kfz/Werntag lassen die Aufenthaltsqualität im Straßenraum wachsen.

Weitere kleinteilige Belastungsveränderungen entstehen durch die geänderten Strukturdaten und Verlagerungen durch das Innenstadtkonzept.

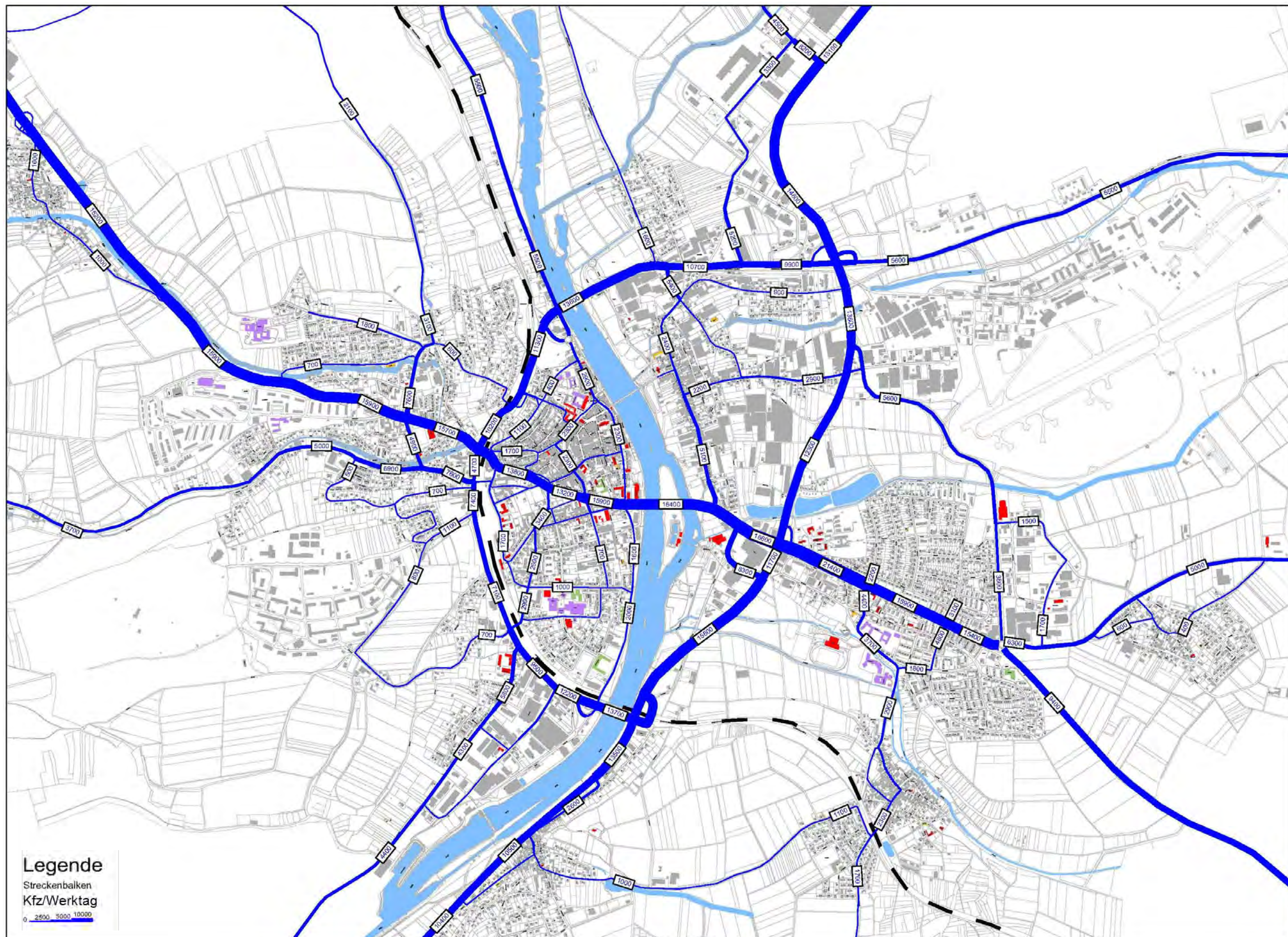


Bild 56: Kfz-Belastungsbild Prognose-Nullfall 2025 [Kfz/Werktag]

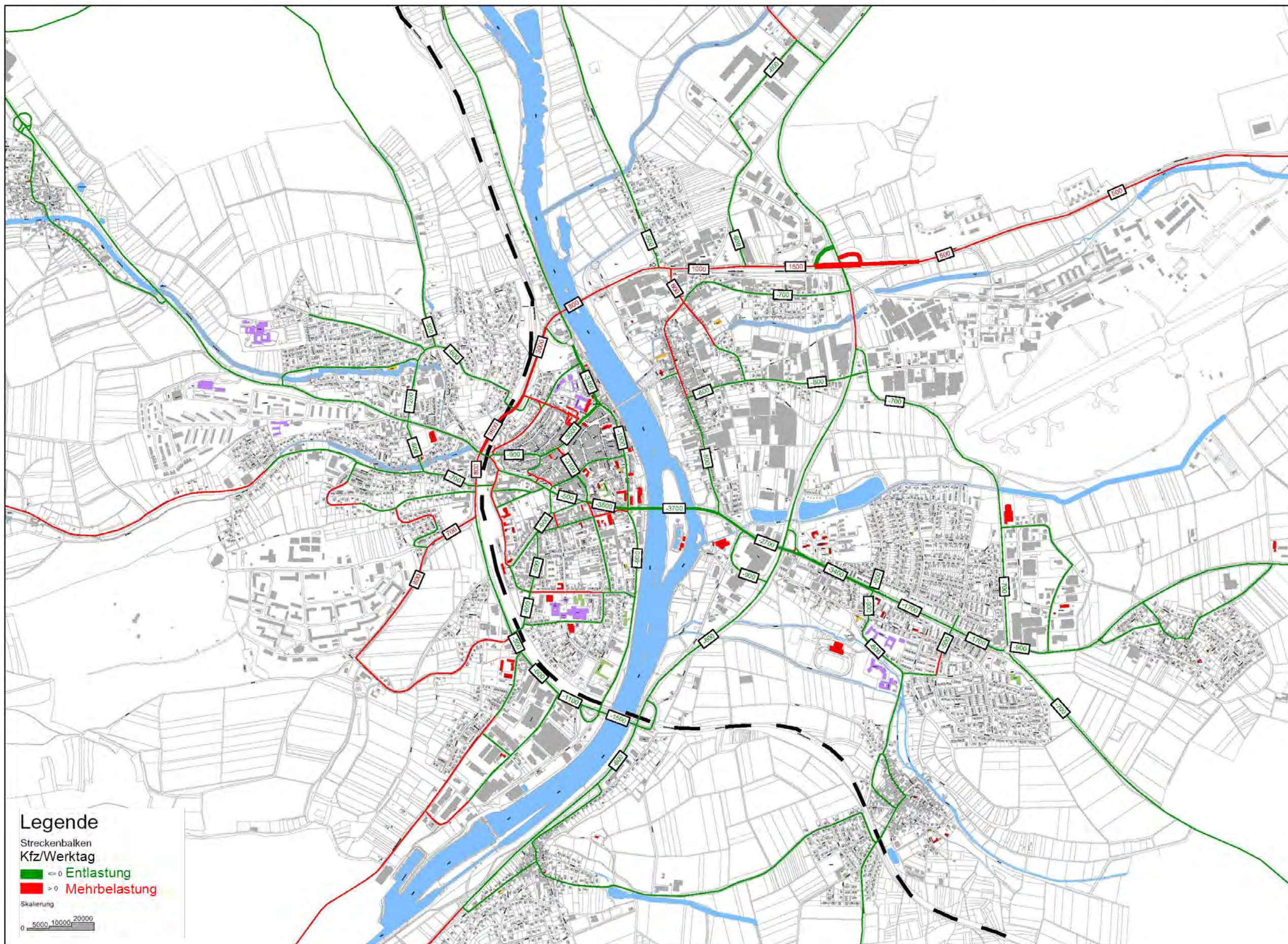


Bild 57: Kfz-Differenzenbild Prognose-Nullfall 2025 – Analyse-Plusfall 2010 [Kfz/Werktag, dargestellt werden Abweichungen $> \pm 500$ Kfz/Werktag]

6.1.2 Prognose-Szenario I

Strukturelle Grundlagen

Das Prognose-Szenario I geht von einer geringfügigen stadtstrukturellen Weiterentwicklung in Kitzingen aus. In Absprache mit der Stadt Kitzingen wurden aufbauend auf den Prognose-Nullfall Zuwächse entsprechend der in den Bebauungsplänen ausgewiesenen Wohn- bzw. Gewerbegebiete und geringfügige Entwicklungen auf den Konversionsflächen angesetzt.

In der Summe ergibt sich für das Szenario I ein Zuwachs von 1.061 Einwohnern und 1.295 zusätzlichen Arbeitsplätzen. Somit ergeben sich für die Stadt Kitzingen im Szenario I 20.940 Einwohner und 13.132 Arbeitsplätze.

Tabelle 4: Strukturdaten Prognose-Szenario I

	Prognose-Nullfall 2025	Prognose-Szenario I
Einwohner	19.879	20.940
Erwerbstätige	7.779	8.201
Grundschüler	850	901
Schüler weiterführender Schulen	1.510	1.847
Grundschulplätze	875	926
Plätze weiterführender Schulen	6.050	6.387
Arbeitsplätze	11.837	13.132
Verkaufsfläche in m²	66.440	66.440

Im MIV-Netz wurde zur Erschließung der Harvey Barracks und Entlastung der B 8 eine Verlängerung der Panzerstraße zur St 2272 berücksichtigt. Der ÖV bleibt zunächst unverändert zum Prognose-Nullfall. (Bild 59)

Verkehrliche Auswirkungen

Im Vergleich zum Prognose-Nullfall sieht man im Szenario I eine Mehrbelastung auf der neuen Verbindung der Panzerstraße zur St 2272, die im weiteren Verlauf den Verkehr auf die Nordtangente führt. Die B 8 wird absolut betrachtet geringfügig entlastet. Der Durchgangsverkehr zwischen der Nordtangente im Westen und dem Kreisverkehr im Osten erhöht sich hingegen leicht um ca. 100 Kfz/Werktag auf insgesamt 9,4 %. Somit fällt der Durchgangsverkehr trotz der geringfügig höheren Strukturdaten im Vergleich zum Prognose-Nullfall noch immer wesentlich geringer aus als dies im Analyse-Plusfall der Fall ist.

Da im Szenario I keine gravierenden strukturellen Änderungen auftreten, fallen die übrigen Belastungsänderungen alle recht gering aus. (Bild 60)

Die Tatsache, dass der Durchgangsverkehr auf der B 8 zwischen den beiden Ortsein-/ausgängen im Vergleich zum Prognose-Nullfall annähernd konstant bleibt bzw. sich sogar leicht erhöht, zeigt dass die Verlängerung der Panzerstraße zu keiner wesentlichen Verlagerung der Durchgangsverkehre von der B 8 auf die neue Ortsumgehungsmöglichkeit der verlängerten Panzerstraße und der St 2272 (Nordtangente) führt.

Dies kann im Wesentlichen wie folgt begründet werden:

- Im Vergleich zu der direkten 3 km langen Verbindung über die B 8 beträgt die Streckenlänge der Ortsumgehung über die verlängerte Panzerstraße 6,6 km. Dies entspricht einem Umwegfaktor von 2,2.

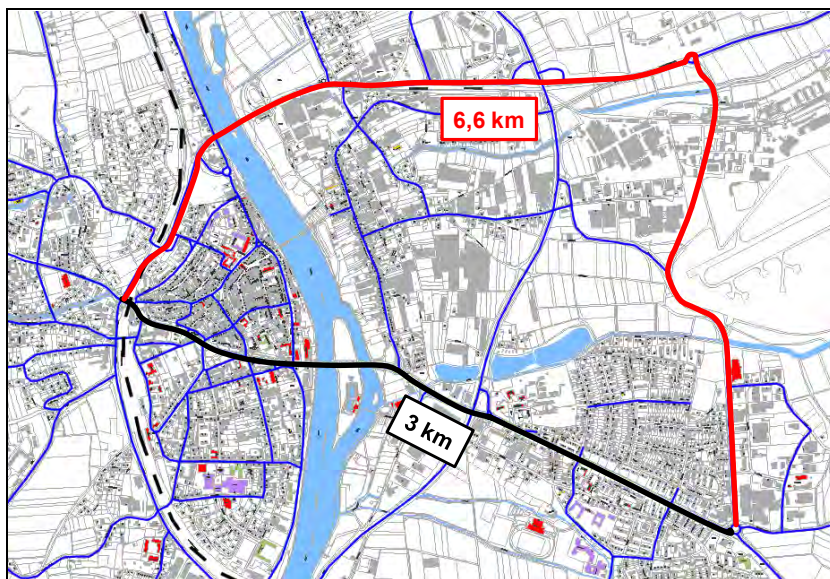


Bild 58: Streckenlänge der Ortsumgehung über die verlängerte Panzerstraße im Vergleich zur direkten Verbindung auf der B 8

- Der Tangentenring stellt auch mit der verlängerten Panzerstraße und auch nach einer Umklassifizierung der St 2270 auf die Nordtangente sowie dem Knotenpunktumbau im Nord-Osten der Stadt (zwischen Nordtangente und St 2271) keinen Ersatz für die B 8 dar. Die Nordtangente wird als Staatsstraße weiterhin in der Baulast des Landes bleiben. Im Gegensatz dazu bleibt die B 8 in ihrer heutigen Lage Bestandteil des Bundesfernstraßennetzes.
- Zur Optimierung des Verkehrsflusses auf der B 8 und Verbesserung der Überquerungsmöglichkeiten für den Fußgängerverkehr wurde im letzten Jahr ein Verkehrsrechner zur Koordinierung der Lichtsignalanlagen auf der B 8 in Betrieb genommen. Eine gezielte Umlenkung des Durchgangsverkehrs und insbesondere des Schwerverkehrs durch eine veränderte Signalsteuerung würde auch zu Lasten des Quell- und Zielverkehrs des übrigen Kraftfahrzeugverkehrs führen. Hiervon wären dann auch insbesondere die Kitzinger Bürgerinnen und Bürger betroffen. Zudem wäre eine verkehrstechnische Reduzierung des Lkw-Durchgangsverkehrs aufgrund des Kreisverkehrs im Osten nur aus Fahrtrichtung Westen an der Signalanlage B 8 / Nordtangente möglich.

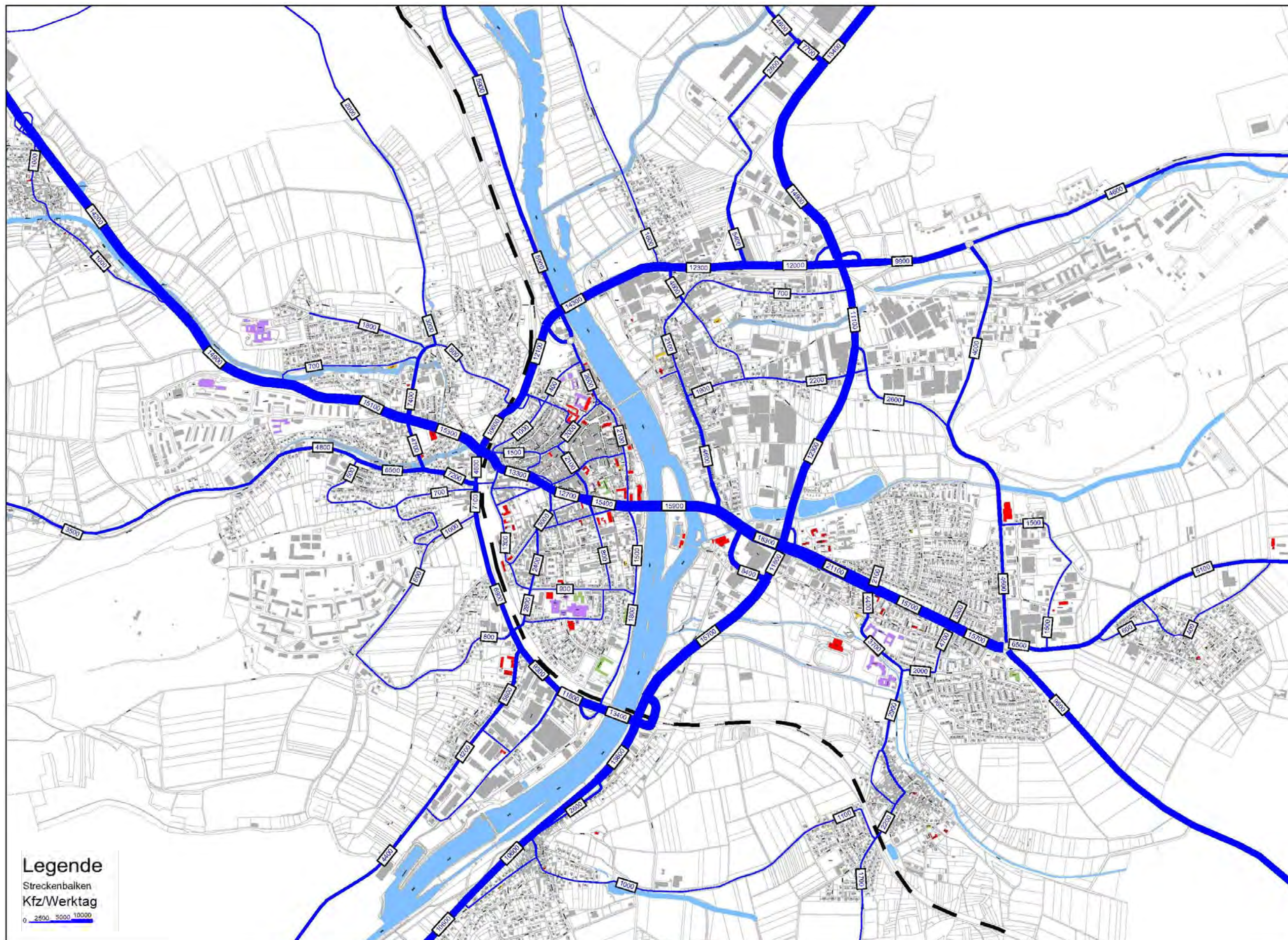


Bild 59: Kfz-Belastungsbild Prognose-Szenario I [Kfz/Werktag]

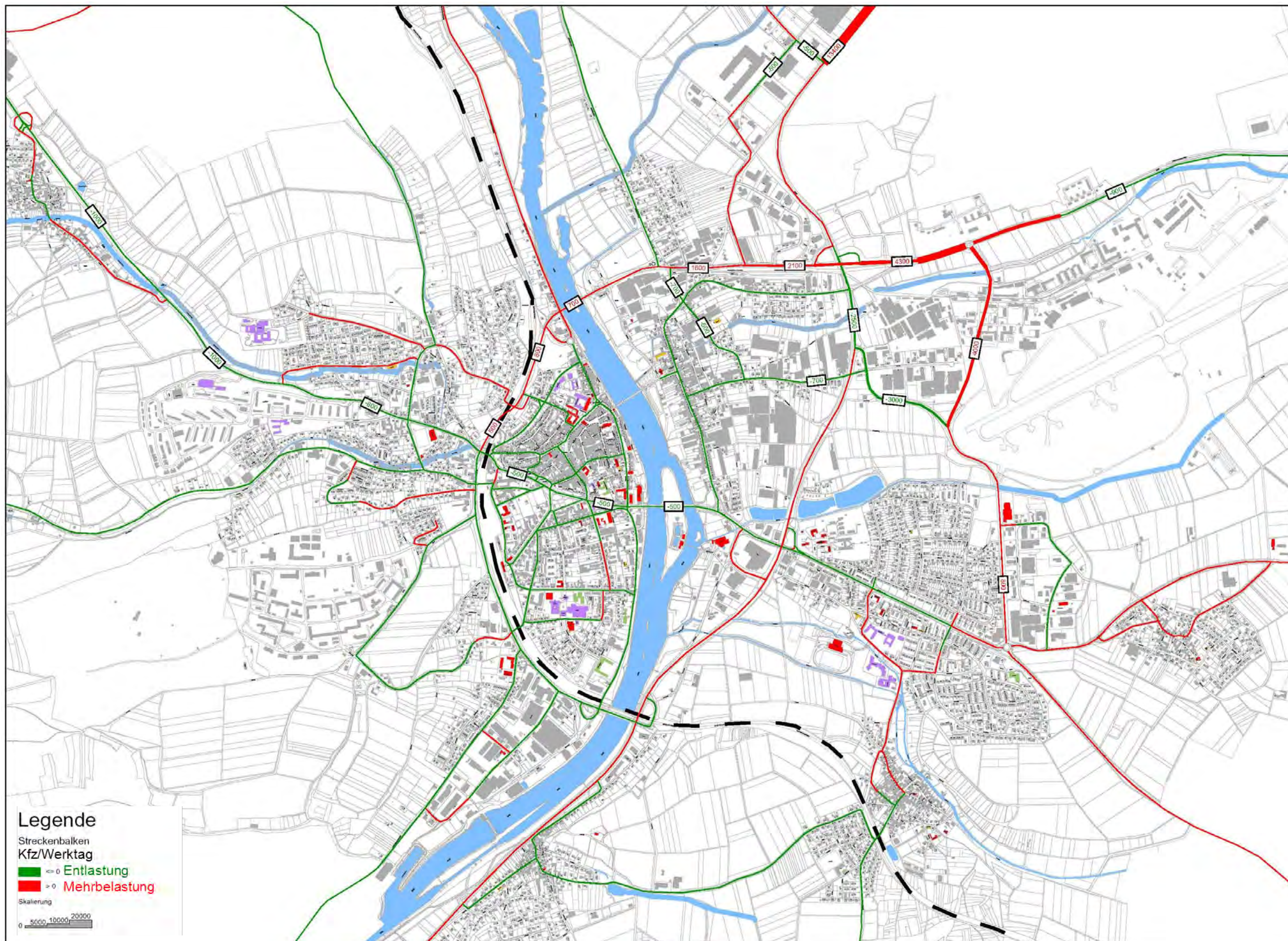


Bild 60: Kfz-Differenzenbild Prognose-Szenario I – Prognose-Nullfall [Kfz/Werktag, dargestellt werden Abweichungen $> \pm 500$ Kfz/Werktag]

6.1.3 Prognose-Szenario II

Strukturelle Grundlagen

Aufbauend auf das Prognose-Szenario I werden weitere Verdichtungen von Wohn- und Gewerbegebieten und den Konversionsflächen angesetzt.

Tabelle 5: Strukturdaten Prognose-Szenario II

	Prognose Szenario I	Prognose Szenario II
Einwohner	20.940	23.195
Erwerbstätige	8.201	9.098
Grundschüler	901	1.013
Schüler weiterführender Schulen	1.847	2.584
Grundschulplätze	926	1.038
Plätze weiterführender Schulen	6.387	7.124
Arbeitsplätze	13.132	17.492
Verkaufsfläche in m ²	66.440	66.440

Das MIV-Netz sieht weiterhin die Verlängerung der Panzerstraße vor, der ÖV bleibt ebenfalls weiterhin unverändert. (Bild 61)

Verkehrliche Auswirkungen

Im Vergleich zum Prognose-Nullfall erkennt man die Mehrbelastungen durch die starken strukturellen Veränderungen vor allem auf den Tangenten. In deutlich geringeren Mengen fallen die Mehrbelastungen auf der B 8 (Bild 62) aus. Hier beträgt der Durchgangsverkehr zwischen der Nordtangente im Westen und dem Kreisverkehr im Osten 1.900 Kfz/Werktag. In Relation zu der durchschnittlichen täglichen Belastung von 17.000 Kfz/Werktag entspricht dies einem Anteil von 11,2 %.

Durch die Lage der strukturellen Entwicklungen im Stadtgebiet und zum Hauptverkehrsstraßennetz verteilen sich die Mehrverkehre weitestgehend auf die Tangenten rund um die Innenstadt, zu denen die Verlängerung der Panzerstraße in Kombination mit dem Knotenpunktumbau der St 2272 mit der St 2271 beiträgt.

Da im Szenario I keine gravierenden strukturellen Änderungen auftreten, fallen die übrigen Belastungsänderungen alle recht gering aus. (Bild 60)

Stellt man das Szenario II dem Analyse-Plusfall (Bild 63), also den heutigen Belastungen, gegenüber, so wird die B 8 sogar abschnittsweise entlastet. Die Kfz-Belastung des neuen Abschnitts der Nordtangente verdoppelt sich fast, die Innenstadtentlastungen bleiben weiterhin bestehen.

Trotz der strukturellen Veränderungen ist im Prognose-Szenario II sowohl der absolute als auch der prozentuale Anteil des Durchgangsverkehrs geringer als im Analyse-Plusfall.

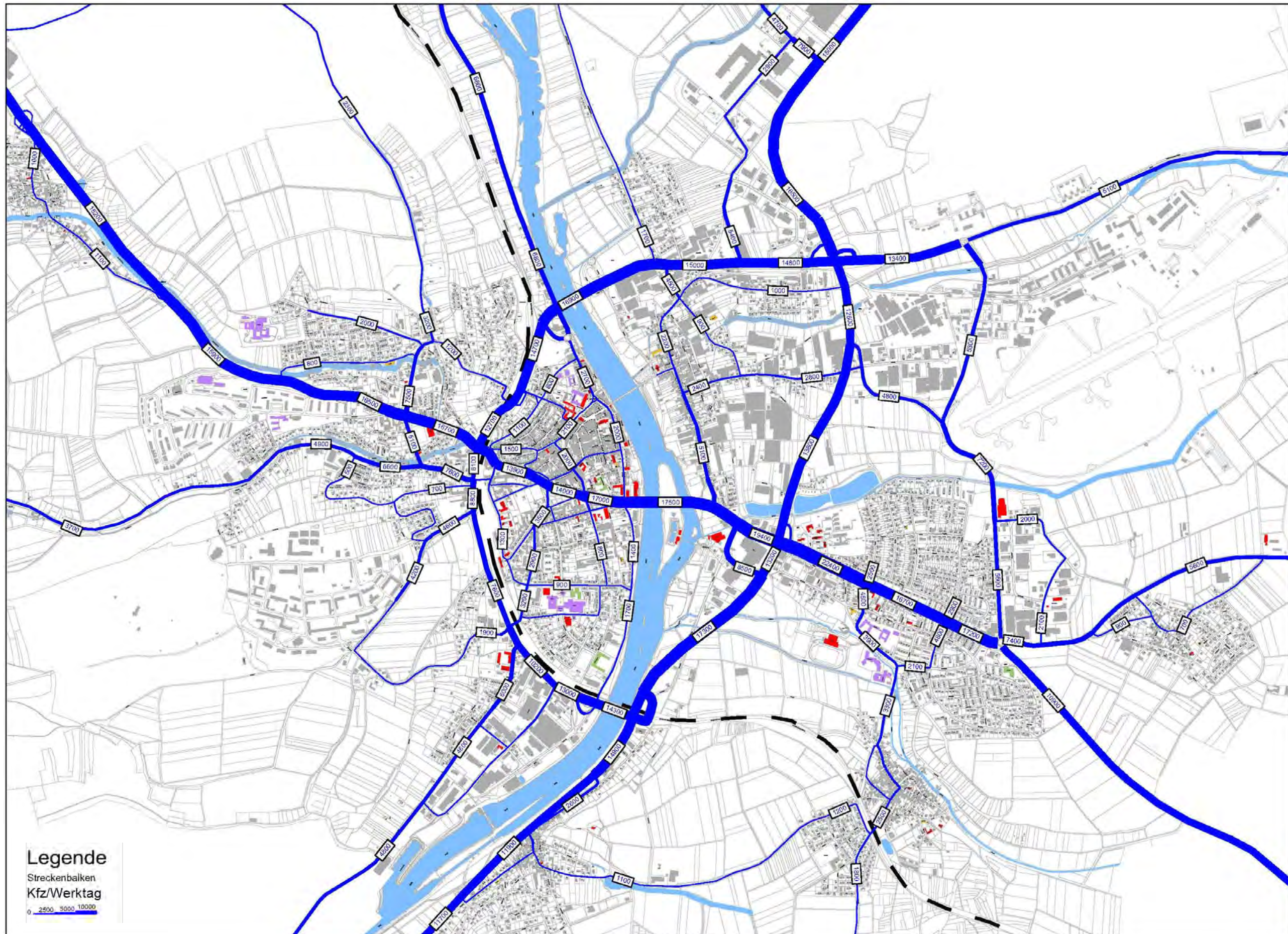


Bild 61: Kfz-Belastungsbild Prognose-Szenario II [Kfz/Werktag]

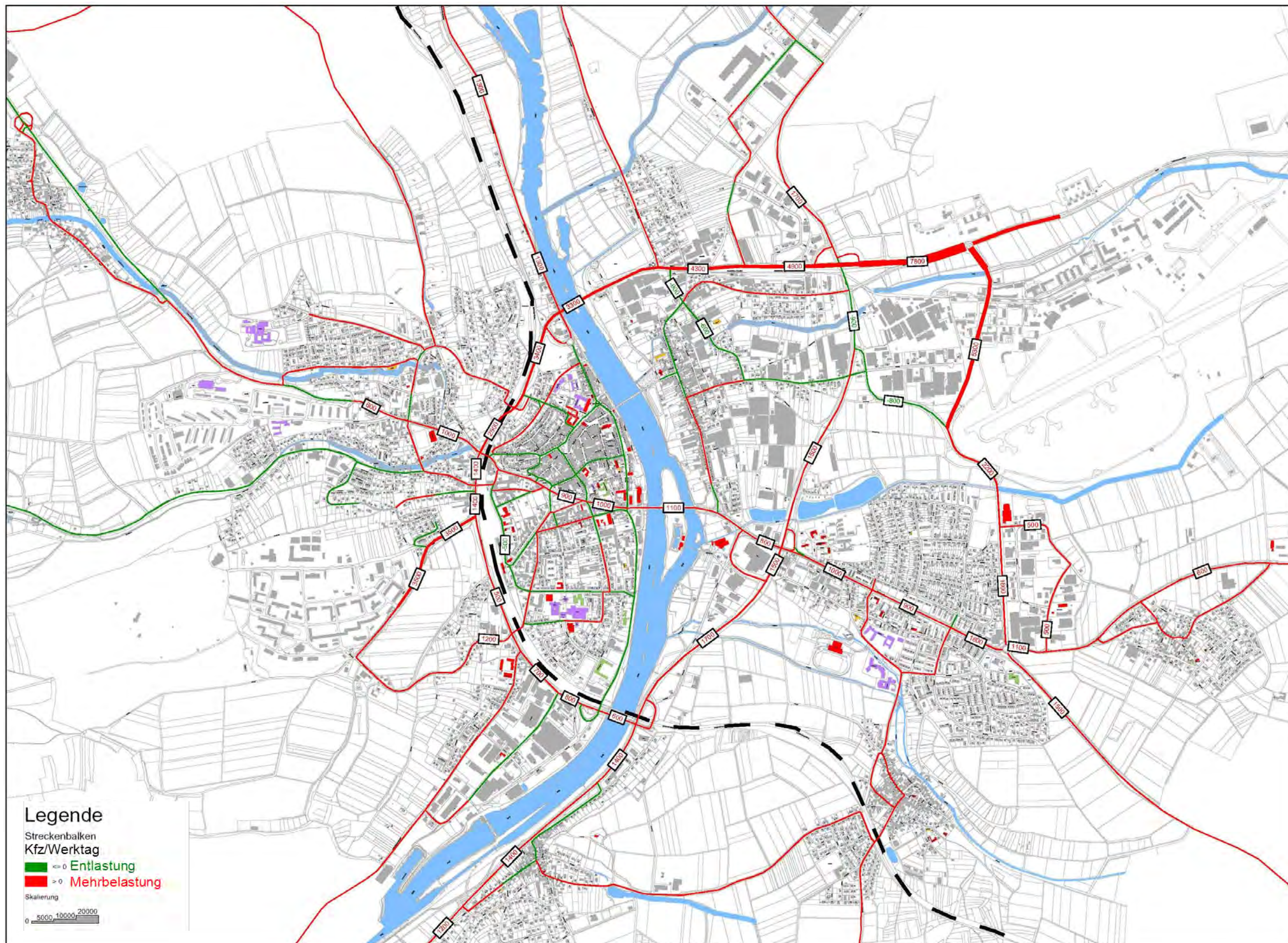


Bild 62: Kfz-Differenzenbild Prognose-Szenario II – Prognose-Nullfall [Kfz/Werktag, dargestellt werden Abweichungen > ± 500 Kfz/Werktag]

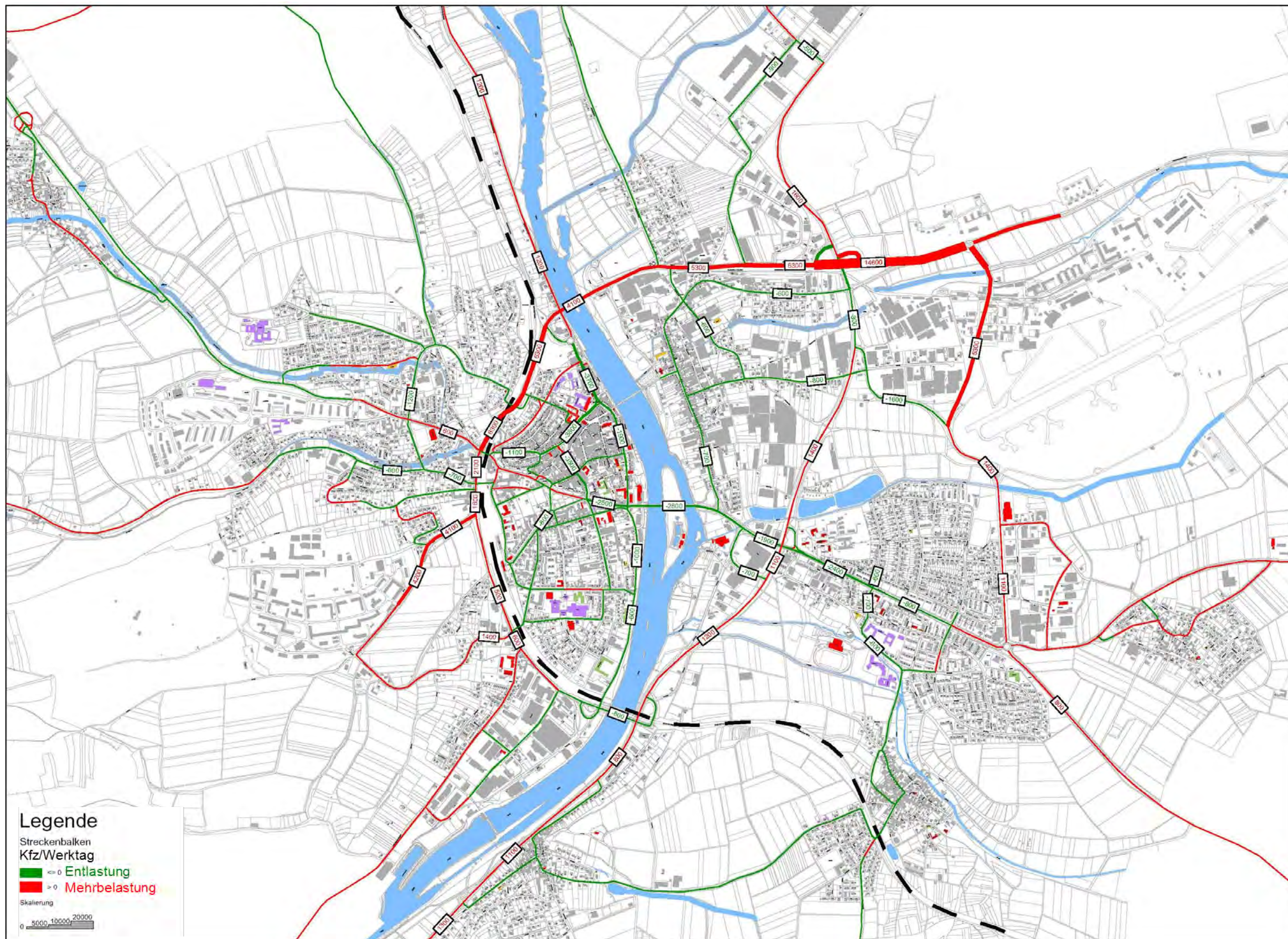


Bild 63: Kfz-Differenzenbild Prognose-Szenario II – Analyse-Plusfall [Kfz/Werktag, dargestellt werden Abweichungen $> \pm 500$ Kfz/Werktag]

6.1.4 Prognose-Szenario III

Strukturelle Grundlagen

Im Vergleich zum Prognose-Szenario II unterscheidet sich das Szenario III durch folgende zwei Änderungen, die sich sowohl auf das Netzmodell als auch auf das Nachfragemodell auswirken:

- Die Verlängerung der Panzerstraße wird in dem Netzmodell nicht berücksichtigt. Das Untersuchungsnetz des Prognose-Szenario III entspricht somit dem des Prognose-Nullfalls.
- Die im Prognose-Szenario II angesetzte Arbeitsplatzanzahl für die Harvey Barracks von 3.300 wird auf 2.400 reduziert. Somit werden insgesamt 16.592 Arbeitsplätze berücksichtigt.

Bei der Verkehrserzeugung wurde die Annahme getroffen, dass die im Vergleich zum Szenario II reduzierten 900 Arbeitsplätze größtenteils Einpendler betreffen, die außerhalb von Kitzingen wohnen. Dies führt dazu, dass sich im Vergleich zum Prognose-Szenario II hauptsächlich die Verkehrsmengen auf dem übergeordneten Straßennetz und insbesondere auf der angrenzenden St 2272, St 2271, der Nordtangente und Panzerstraße verändern. Weitere Strukturdatenänderungen wurden im Vergleich zum Prognose-Szenario II (Tabelle 5) nicht vorgenommen.

Verkehrliche Auswirkungen

Durch einen Vergleich mit der Kfz-Belastung des Prognose-Szenario II (Bild 61) können die Auswirkungen der im Szenario III nicht berücksichtigten Verlängerung der Panzerstraße bewertet werden. Durch die fehlende Netzergänzung steigt im Vergleich zum Szenario II insbesondere die Verkehrsstärke auf der St 2271 im Westen der Harvey Barracks um 1.700 Kfz/Werktag an. Andererseits werden aufgrund von Verlagerungseffekten und der reduzierten Arbeitsplatzzahlen im Vergleich zum Szenario II auch Belastungsrückgänge verzeichnet.

Analog zum Prognose-Szenario II erkennt man in dem Differenzenbild zwischen dem Szenario III und dem Prognose-Nullfall (Bild 65), dass vor allem die Tangenten und die St 2272 und St 2271 mehr belastet werden.

Stellt man das Szenario III dem Analyse-Plusfall (Bild 66), also den heutigen Belastungen gegenüber, so ergibt sich was den Tangentenring und die Staatsstraßen betrifft ein ähnliches Bild wie bei dem Differenzenbild zwischen dem Szenario II und dem Analyse-Plusfall. Dabei lässt sich bei dem Differenzenbild des Prognose-Szenario III (Bild 66) eine größtenteils geringere Mehrbelastung auf der West-/Nordtangente, St 2272 und St 2271 erkennen, als dies beim Differenzenbild des Szenarios II (Bild 63) der Fall ist.

Das Differenzenbild mit dem Analyse-Plusfall zeigt zudem, dass unter Berücksichtigung der reduzierten Arbeitsplatzanzahl auch ohne die Verlängerung der Panzerstraße eine Entlastungswirkung für die B 8 erzielt wird. Genau wie bei dem Prognose-Szenario II tritt diese jedoch nicht auf der gesamten Ortsdurchfahrt, sondern nur abschnittsweise insbesondere im östlichen Teil der B 8 ein.

Der Durchgangsverkehr zwischen der Nordtangente im Westen und dem Kreisverkehr im Osten beträgt 2.000 Kfz/Werhtag. In Relation zu der durchschnittlichen täglichen Belastung von 17.100 Kfz/Werhtag entspricht dies einem Anteil von 11,7 %.

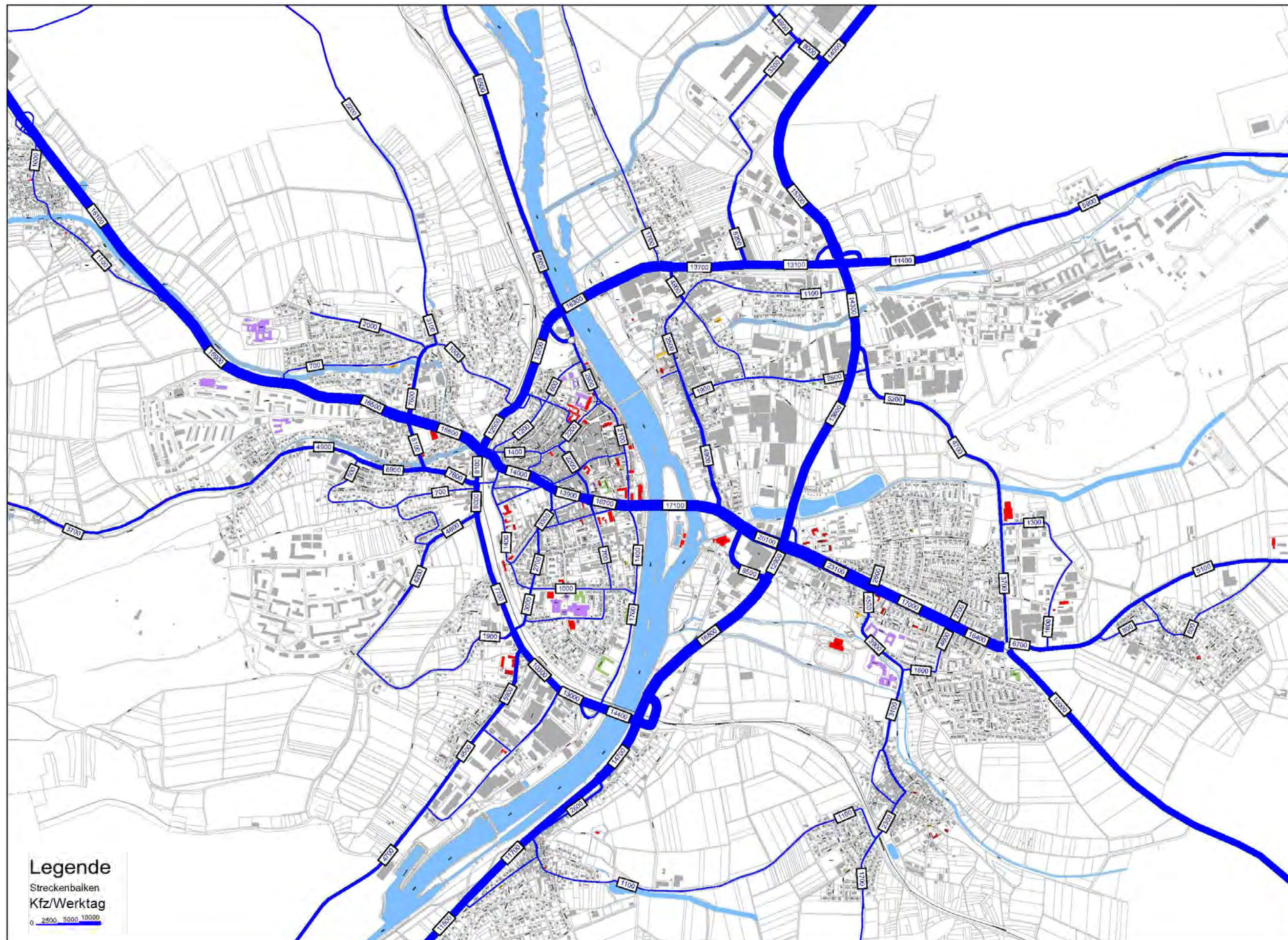


Bild 64: Kfz-Belastungsbild Prognose-Szenario III [Kfz/Werktag]

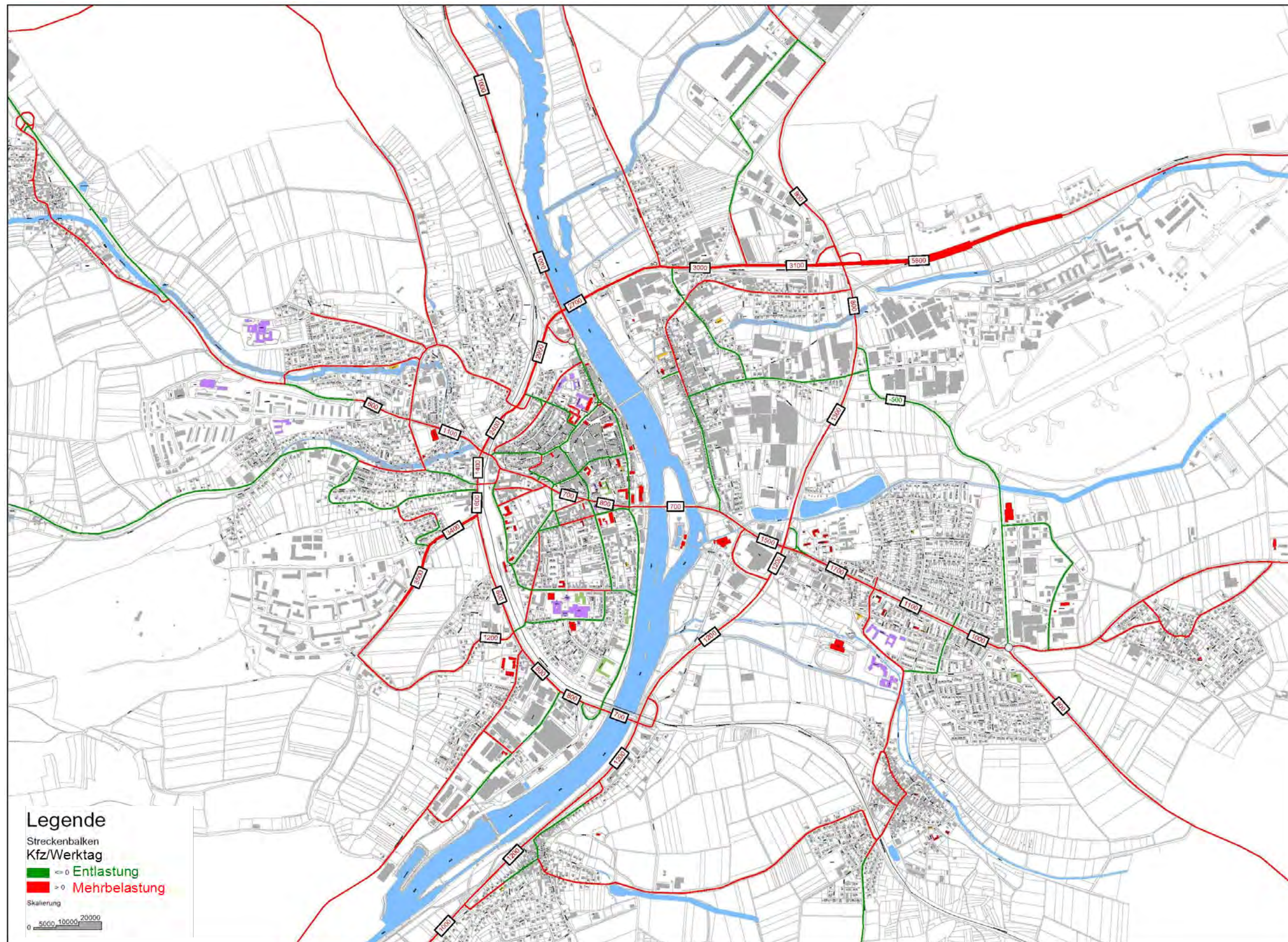


Bild 65: Kfz-Differenzenbild Prognose-Szenario III – Prognose-Nullfall [Kfz/Werktag, dargestellt werden Abweichungen $> \pm 500$ Kfz/Werktag]

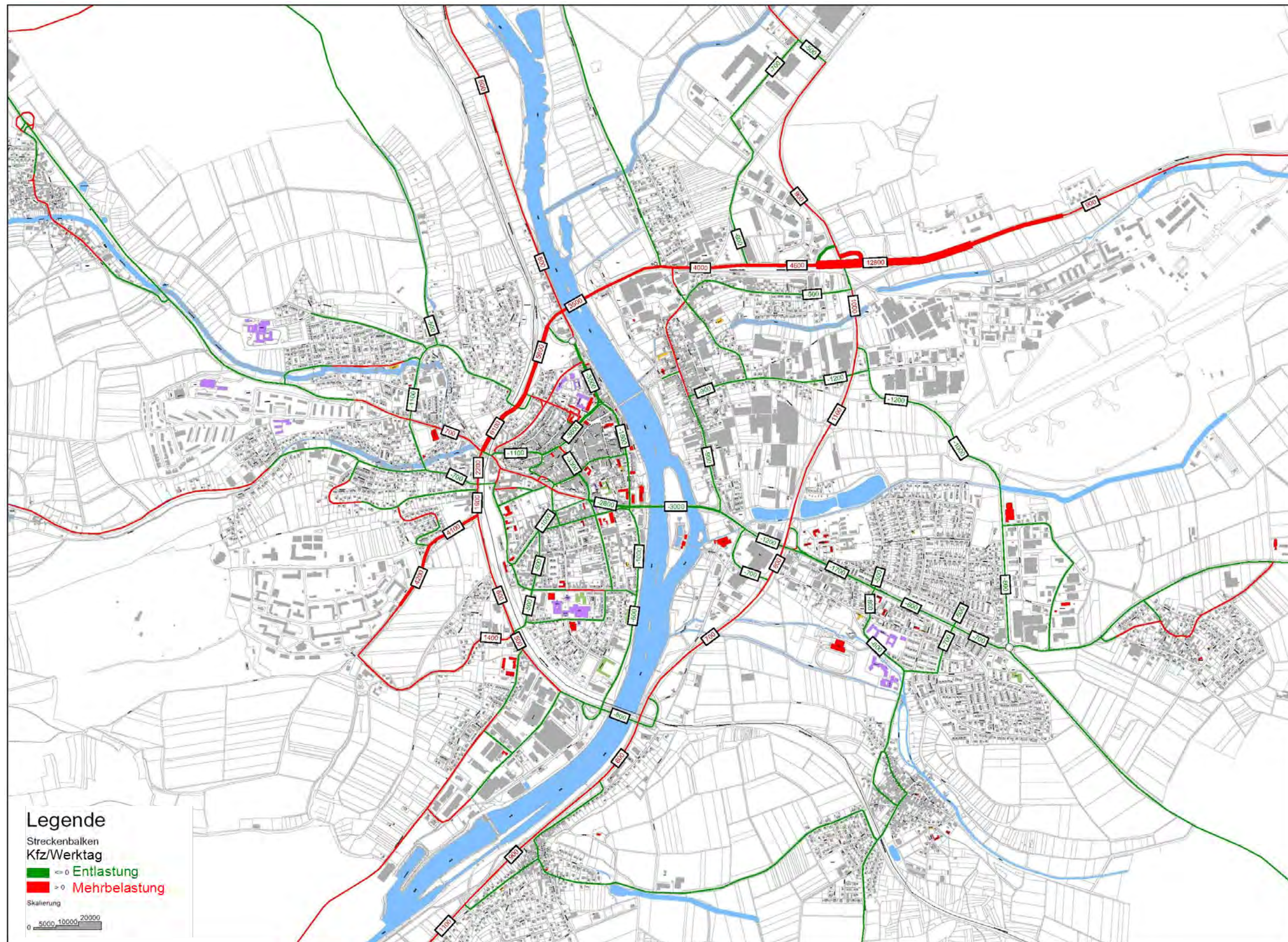


Bild 66: Kfz-Differenzenbild Prognose-Szenario III – Analyse-Plusfall [Kfz/Werhtag, dargestellt werden Abweichungen $> \pm 500$ Kfz/Werhtag]

6.2 Stadtbus-Szenarien

Aufbauend auf die beiden Stadtentwicklungsszenarien wurden Rechenfälle mit einem zusätzlichen Stadtbus simuliert. Dabei enthält das Prognose-Szenario I eine kurze Buslinie mit zwei geringfügig voneinander abweichenden Routenvarianten Ia und Ib (Bild 48) und Prognose-Szenario II (Bild 49) eine erweiterte Buslinie, um auch den Innopark und die Harvey Barracks zu erschließen. Als Betriebszeiten wurden jeweils 06:00 bis 20:00 Uhr und ein 30-Minuten-Takt zugrunde gelegt. Da es sich nur um eine grobe Betrachtung handelt, wurde dieser Fahrplan identisch für die Tage von Montag bis Samstag angesetzt.

Während im Szenario Ia mit dem Linienverlauf über die Alte Mainbrücke nach den Modellergebnissen rund 1.200 Fahrgäste am Werktag auf der Stadtbuslinie zu erwarten sind, so sind dies für den abweichenden Routenverlauf über die Brücke der Nordtangente 100 Fahrgäste am Werktag weniger. Da für die Stadtbuslinie im Szenario II sogar nur 720 Fahrgäste am Werktag zu erwarten sind, scheint diese längere Linienführung für bestimmte Kitzinger Relationen unattraktiver zu werden.

In Anlehnung an die „Standardisierte Bewertung von Verkehrsweginvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs - Version 2006“ wurden die notwendigen Kosten in grober Abschätzung ermittelt und diese dann möglichen Einnahmen gegenübergestellt. Bei den Kostenberechnungen sind keine Kosten für Infrastrukturen (z. B. Bau von 6 bzw. 8 neuen Haltestellen), Marketing, Verwaltung usw. berücksichtigt.

Als Fahrzeug wurden jeweils Midibusse mit einem Kaufpreis von 250.000 €¹⁴ netto angesetzt. Diese Busse haben eine Länge von ca. 8 bis 10 m und zwischen 20-30 Sitzplätze.

Für die Szenarien liegen folgende Ansätze aus der Standardisierten Bewertung (Stand 2006) zugrunde:

- Nutzungsdauer 12 Jahre mit einem jährlichen Zinssatz zur Abschreibung von 3%
- Zeitabhängige Unterhaltung, Instandsetzung und Fahrzeugbehandlung von 5.800 €/Fahrzeug/Jahr
- Laufleistungsabhängige Unterhaltung, Instandsetzung und Fahrzeugbehandlung 0,22 €/Fahrzeug-km
- Kraftstoffverbrauch 0,30 l Diesel/Fahrzeug-km und 0,92 € je l Diesel (ohne MwSt. mit Öko- und Mineralölsteuer)
- Kosten für das Fahrpersonal von 28 €/h (sonstiges Personal wurde nicht berücksichtigt)

Eine Förderung durch das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) kann nur berücksichtigt werden, wenn die Stadt selber den Bus betreiben würde. Da dies in Kitzingen bisher nicht der Fall ist, wird dies auch hier nicht berücksichtigt.

¹⁴ Preis variiert je nach Ausstattung und Hersteller.

Einnahmen für den Stadtbus werden über die Ticketverkäufe erzielt. Dabei kann man grob nach Einzelfahrscheinen und Monatskarten unterscheiden. Im Rahmen der vorliegenden groben Abschätzung wird ein Ticketpreis von 1,50 € je Einzelfahrschein und 30,00 € je Monatskarte angesetzt ohne Unterscheidung nach Kindern, Schülern, Erwachsenen usw. Bei den Monatskarten wird eine tägliche zweimalige Nutzung dieser unterstellt. Da im Vorfeld schwer zu beurteilen ist, wie der Anteil der Einzelfahrkarten zu den Monatskarten in Kitzingen sein wird, wurden verschiedene Varianten untersucht. (siehe auch Tabelle im Anhang)

Stadtbus Szenario Ia

Zu erwartende jährliche Kosten:

Notwendige Anzahl Busse: 3 + 1 Reserve	
Mit den Ansätzen der Standardisierten Bewertung erhält man	
jährliche Fahrzeugkapitalaufwendungen von	124.000,00 €
und jährliche Betriebskosten für	
Unterhalt und Kraftstoffverbrauch von	61.000,00 €
<u>und Kosten für Fahrpersonal von</u>	<u>367.000,00 €</u>
Gesamtkosten pro Jahr	552.000,00 €

Im Szenario Ia werden 1.200 Fahrgäste am Tag (343.200¹⁵ im Jahr) befördert. Bei gleich großen Anteilen von Monatsfahrkarten und Einzelfahrkarten (Verteilung: 50% / 50%) ergeben sich die durch die Fahrkarten erwirtschafteten Einnahmen zu 356.000 Euro/Jahr. Daraus resultiert eine Unterdeckung der Kosten von 196.000 Euro/Jahr.

Stadtbus Szenario Ib

Zu erwartende jährliche Kosten:

Notwendige Anzahl Busse: 3 + 1 Reserve	
Mit den Ansätzen der Standardisierten Bewertung erhält man	
jährliche Fahrzeugkapitalaufwendungen von	124.000,00 €
und jährliche Betriebskosten für	
Unterhalt und Kraftstoffverbrauch von	74.000,00 €
<u>und Kosten für Fahrpersonal von</u>	<u>367.000,00 €</u>
Gesamtkosten pro Jahr	565.000,00 €

Im Szenario Ib werden 1.100 Fahrgäste am Tag (314.600 im Jahr) befördert. Bei gleich großen Anteilen von Monatsfahrkarten und Einzelfahrkarten (Verteilung: 50% / 50%) ergeben sich die Einnahmen zu 327.000 Euro/Jahr. Daraus resultiert eine Unterdeckung der Kosten von 238.000 Euro/Jahr.

¹⁵ Für den Samstag wurde in beiden Szenarien von der Hälfte der Fahrgäste von Montag bis Freitag ausgegangen.

Da die Kosten im Stadtbusszenario Ib um 13.000 €/Jahr höher sind als im Szenario Ia und die zu erwartenden Erlöse aufgrund der geringeren Fahrgastanzahl (bei gleichen Anteilen von Monatsfahrkarten und Einzelfahrkarten) um 29.000 €/Jahr niedriger sind, wird die Stadtbusslinie Ia besser bewertet, zumal durch den Linienverlauf Ib keine neuen Einzugsbereiche erschlossen werden.

Szenario II

Zu erwartende jährliche Kosten:

Notwendige Anzahl Busse: 5 + 1 Reserve	
Mit den Ansätzen der Standardisierten Bewertung erhält man	
jährliche Fahrzeugkapitalaufwendungen von	186.000,00 €
und jährliche Betriebskosten für	
Unterhalt und Kraftstoffverbrauch von	95.000,00 €
und Kosten für Fahrpersonal von	612.000,00 €
Gesamtkosten pro Jahr	893.000,00 €

Im Szenario II werden 720 Fahrgäste am Tag (205.920 im Jahr) befördert. Bei gleich großen Anteilen von Monatsfahrkarten und Einzelfahrkarten (Verteilung: 50% / 50%) ergeben sich die Einnahmen zu 214.000 Euro/Jahr. Daraus resultiert eine Unterdeckung der Kosten von 679.000 Euro/Jahr.

Tabelle 6 Gegenüberstellung der Kosten und Erlöse bei gleich großen Anteilen verkaufter Einzel- und Monatsfahrkarten

Szenario	Geschätzte jährliche Kosten	Geschätzte jährliche Erlöse	Jährliche Unterdeckung
Szenario Ia	552.000 €	356.000 €	196.000 €
Szenario Ib	565.000 €	327.000 €	238.000 €
Szenario II	893.000 €	214.000 €	679.000 €

Diese grobe Betrachtung zeigt, dass auch ohne die Berücksichtigung der zusätzlich notwendigen Infrastrukturen und des Marketings der Betrieb des Stadtbusses bei den beiden Varianten im Szenario I sich besser darstellt als bei Szenario II. Dennoch ergibt sich bei einer angenommenen Gleichverteilung zwischen Monats- und Einzelfahrkarten auch für das Szenario Ia eine Unterdeckung von 196.000 Euro im Jahr.

Eine detaillierte Kosten-Nutzen-Rechnung, die im Rahmen der Erstellung des Verkehrsentwicklungsplans nicht möglich ist, könnte hierüber weitere Aufschlüsse geben.

Um sich über die Einführung, den Betrieb, die Wirtschaftlichkeit und die Probleme und Chancen eines Stadtbusses ein umfassendes und abschließendes Bild machen zu können, wird Folgendes empfohlen:

- Da die Stadt Kitzingen den öffentlichen Busverkehr in Kitzingen nicht selber betreibt, sondern die Busse bei regionalen Busunternehmen anmietet, sollte eine oder mehrere Exkursionen zu „Beispielstädten mit Stadtbussen“ durchgeführt werden. Die Anwesenheit vor Ort sollte dazu genutzt werden, sich bei den Städten und Betreibern der Stadtbusse¹⁶ umfangreich über den Betrieb, die Finanzierung, die Akzeptanz in der Bevölkerung und sonstige Erfahrungswerte zu informieren. Es wird empfohlen, dass die Exkursionen sowohl von Mitarbeitern der Stadtverwaltung als auch von politischen Entscheidungsträgern wahrgenommen werden.
- Da es für einen Stadtbus keinen „Probetrieb“ gibt und die Einführung mit hohen Investitionskosten verbunden ist, sollte ein gründlicher Abwägungsprozess aller Vor- und Nachteile und der damit verbundenen Chancen und Risiken durchgeführt werden.

¹⁶ Beispielstädte mit einem Stadtbus sind z.B.:

Roth (Bayern, Reg.bez. Mittelfranken) / 25.000 Einwohner

Marktheidenfeld (Bayern, Reg.bez. Mittelfranken) / 12.000 Einwohner

Öhringen (Baden-Württemberg, Reg.bez. Stuttgart) / 23.000 Einwohner

7 Querschnittsgestaltung

7.1 Umgestaltung bestehender Straßenquerschnitte

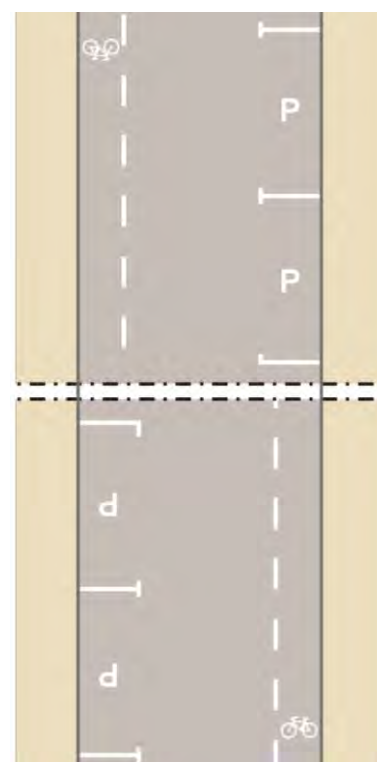
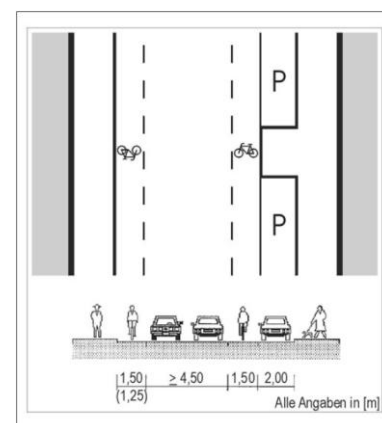
Die Umgestaltung bestehender Straßenquerschnitte wird für die Stadt Kitzingen anhand von vier Straßenabschnitten exemplarischen dargestellt. Aufgrund der sehr individuellen Straßenseitenräume in Kitzingen, beziehen sich die Gestaltungsquerschnitte nur auf die Fahrbahnbreiten zwischen den Bordsteinkanten.¹⁷

Alle umgestalteten Straßenquerschnitte (Bild 67) haben gemeinsam, dass zur Führung des Radverkehrs ein Schutzstreifen bzw. alternierender Schutzstreifen auf der Fahrbahn vorgesehen wird. Dabei wurden nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 2006) folgende Anforderungen an den Gesamtquerschnitt berücksichtigt:

„Die Breite eines Schutzstreifens soll einschließlich Markierung im Regelfall 1,50 m betragen. Sie darf 1,25 m nicht unterschreiten. Die Breite der verbleibenden Restfahrbahn muss bei zweistreifigen Straßen mindestens 4,50 m betragen, um den Begegnungsfall im Pkw-Verkehr zu ermöglichen (siehe Bild rechts). Schutzstreifen erfordern also Fahrbahnbreiten von mindestens 7,00 m und mehr (ohne Parken). Die Restfahrbahnbreite bei einstreifigen Richtungsfahrbahnen darf 2,25 m nicht unterschreiten.“

Bei angrenzenden Parkständen soll die Fläche für den Radverkehr einschließlich des Sicherheitsabstands zu parkenden Fahrzeugen 1,75 m betragen; dies ist mit einem Schutzstreifen mit 1,50 m Breite neben 2,00 m breiten Parkständen in der Regel gewährleistet.“

Da in Kitzingen mehr als zwei Drittel der Straßenquerschnitte des untersuchten Straßennetzes eine Fahrbahnbreite von weniger als 7 m aufweisen, sieht das Zielkonzept zur Ergänzung und zum Lückenschluss des Radverkehrsnetzes auf einigen Streckenabschnitten zudem alternierende Schutzstreifen vor. Alternierende Schutzstreifen stellen eine Sonderform des Schutzstreifens dar, da nicht durchgängig, sondern nur wechselseitig markiert wird (siehe Prinzipskizze rechts). In Kombination mit einem wechselseitigen Parkstreifen können somit sowohl die Belange der Radfahrer als auch die des ruhenden Verkehrs berücksichtigt werden.



¹⁷ Die Fahrbahnbreiten wurden aus einem CAD-Plan der Stadt Kitzingen heraus gemessen. Bei im Straßenverlauf variierenden Fahrbahnbreiten wurde die dominierende bzw. für den Straßenraum charakterisierende Breite gewählt. Die Fahrbahnbreite der im Jahr 2010 umgebauten Friedrich-Ebert-Straße wurde nicht aus dem CAD-Plan, sondern aus einem bereitgestellten Lageplan entnommen.

In den nachfolgenden Querschnitten werden für die Albertshöfer Straße, Siegfried-Wilke-Straße, Innere Sulzfelder Straße und Friedrich-Ebert-Straße Umgestaltungsvorschläge mit Schutzstreifen (oder alternierenden Schutzstreifen) zur Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn dargestellt.

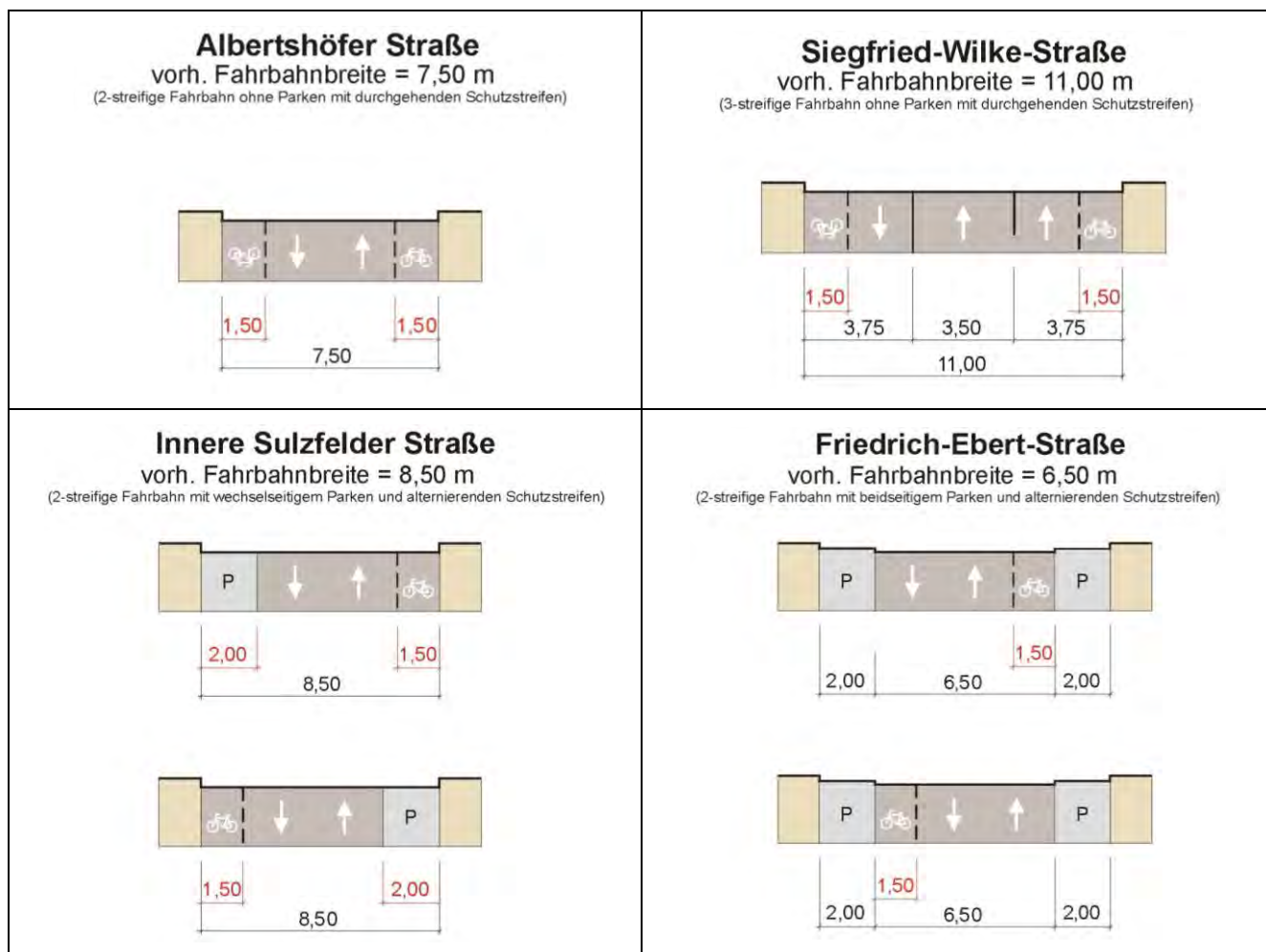


Bild 67: Exemplarische Querschnitte für Straßen in Kitzingen

Aufgrund der zentralen Bedeutung der B 8 wurde zusätzlich ein exemplarischer Gestaltungsquerschnitt für eine 3-streifige Fahrbahn ohne Parken auf der Fahrbahn erstellt. Unter der Voraussetzung einer Fahrbahnbreite von mindestens 10,75 m könnte dieser Querschnitt auf allen Streckenabschnitten mit drei Fahrstreifen auf der B 8, z. B. im Aufweitungsbereich von Knotenpunkten (mit Linksabbiegestreifen) eingesetzt werden.

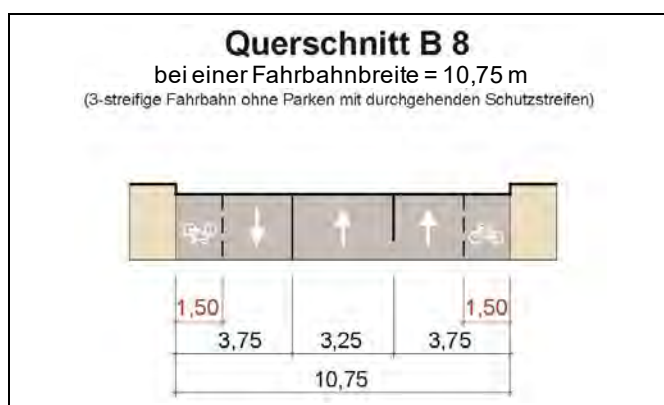


Bild 68: Möglicher Querschnitt „B8“

7.2 Neugestaltung von Straßenquerschnitten

Zur Neugestaltung von Straßenquerschnitten wird empfohlen, die nach den typischen Entwurfssituationen klassifizierten Straßenraumquerschnitte der RAST als Planungsgrundlage zu verwenden.

Für Neubebauungen von Wohnwegen und Wohnstraßen werden die empfohlenen Straßenraumquerschnitte nach RAST in Abhängigkeit der entwerfsprägenden Nutzungsansprüche im Folgenden dargestellt.

Während bei den Wohnwegen (Bild 69) die Nutzungsansprüche im Wesentlichen durch den Aufenthalt im Straßenraum geprägt werden, so sind bei Wohnstraßen (Bild 70) auch die Nutzungsansprüche durch den Radverkehr, ruhenden Verkehr (Parken) und einen potenziell vorhanden Linienbusverkehr zu berücksichtigen.

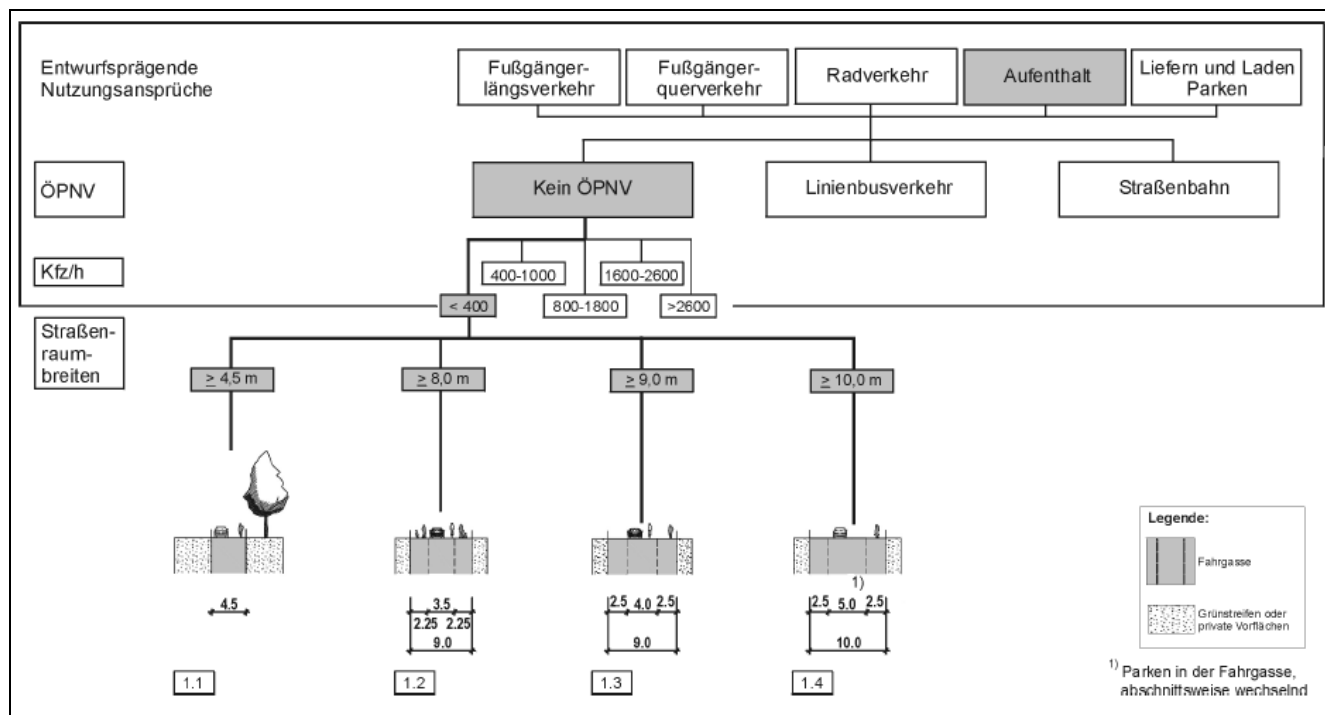


Bild 69: Empfohlene Querschnitte für die typische Entwurfssituation „Wohnwege“ nach den RAST 2006

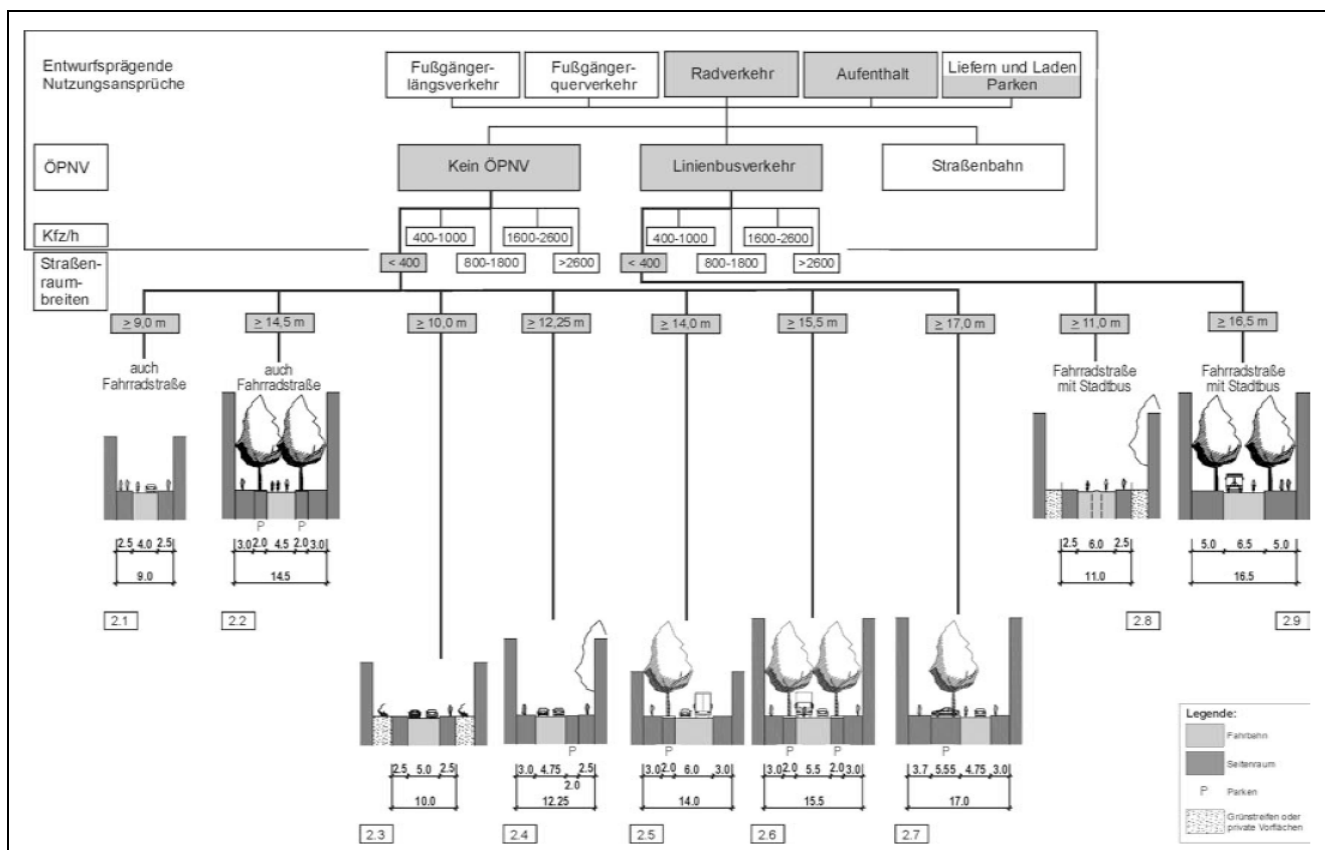


Bild 70: Empfohlene Querschnitte für die typische Entwurfssituation „Wohnstraße“ nach den RAS 2006

8 Bürgerbeteiligung

Wie im Arbeitsprogramm vorgesehen (vgl. Kapitel 1, Bild 1), wurden im Rahmen der Erstellung des Verkehrsentwicklungsplans zwei Veranstaltungen zur Beteiligung der Kitzinger Bürger durchgeführt. Dabei handelte es sich um eine Bürgerinformationsveranstaltung im Juli 2012 und einen Bürgerworkshop im Juni 2013, die beide im Sitzungssaal der Alten Synagoge stattfanden.

8.1 Bürgerinformationsveranstaltung

Die Hauptintention der Bürgerinformationsveranstaltung am 10. Juli 2012 war es, den Kitzinger Bürgerinnen und Bürger die Inhalte und Ziele eines Verkehrsentwicklungsplans zu erläutern und über den aktuellen Sachstand der Projektbearbeitung bzw. die Ergebnisse der Analysephase (siehe Arbeitsprogramm – Teil A) zu informieren. Im Rahmen einer Präsentation sind den Bürgerinnen und Bürgern zusätzlich erste Konzeptansätze und ein Ausblick über die weiteren Arbeitsschritte vorgestellt worden.

Moderiert wurde die Veranstaltung von der Stadt- und Regionalplanerin Frau Prof. Ursula Stein, die nach dem Begrüßungswort von Herrn Oberbürgermeister Siegfried Müller die Organisation und Leitung der Veranstaltung übernahm. Als Fachplaner waren die zuständigen Verkehrsplaner von BSV (Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr.-Ing Reinhold Baier GmbH) und die verantwortlichen Mitarbeiter des Stadtbaumates anwesend.

Nachdem die Analyseergebnisse des Verkehrsentwicklungsplans von Herrn Dr. Reinhold Baier von BSV vorgestellt wurden, hatten die ca. 55 anwesenden Bürgerinnen und Bürger die Gelegenheit Fragen zu stellen und sich zu den Ergebnissen zu äußern. Die Fragen wurden von den Fachplanern beantwortet und die Anmerkungen und Hinweise der Bürgerinnen und Bürger aufgenommen.

Im Anschluss an die Präsentation konnten sich die anwesenden Bürgerinnen und Bürger dann die bereits vorgestellten Ergebnisse nochmals in Ruhe an thematisch gruppierten Stelltafeln anschauen. Dazu wurden die Ergebnispläne und Konzeptfolien für den Fußgänger-, Rad-, Kfz- und öffentlichen Personennahverkehr (siehe Kapitel 3) im Vorfeld am Rande des Sitzungssaals auf Stelltafeln aufgehängt.

Die Bürgerinnen und Bürger nutzen die Möglichkeit sich bei den Fachplanern von BSV und den Vertretern der Stadt Kitzingen weiter im Detail über die Ergebnisse und Konzeptansätze zu informieren und im direkten Gespräch ihre persönliche Anmerkungen und Kommentare zu den einzelnen Themenbereichen abzugeben. Die Hinweise, Anregungen und Wünsche der Bürgerinnen und Bürger wurden dabei von den Fachplanern während der Gespräche in Stichworten auf große Kärtchen bzw. Post-It Zettel notiert und als „Reminder“ auf die Ergebnispläne geklebt. (Bild 71)



Bild 71: Bilder der Bürgerinformationsveranstaltung am 10.07.2012

Zum Abschluss der Veranstaltung wurden die wichtigsten Anregungen, Hinweise und Kommentare der Kitzinger Bürgerinnen und Bürger von den Fachplanern zusammengefasst und darauf hingewiesen, dass dieser Input im Rahmen der Konzeptphase berücksichtigt wird.

Bei der Verabschiedung machte Herr Oberbürgermeister Müller zudem darauf aufmerksam, dass auch nach der Veranstaltung noch die Möglichkeit besteht dem Stadtbauamt fachliche Anregungen oder Rückmeldungen zu der Veranstaltung (schriftlich) zukommen zu lassen.

8.2 Bürgerworkshop

Im Gegensatz zu der Bürgerinformationsveranstaltung die primär informativen Charakter hatte, wurde der Fokus bei dem Bürgerworkshop am 11. Juni 2013 auf die Beteiligung und Einbindung der Bürgerinnen und Bürger an den erarbeiteten Zielkonzepten gelegt. Um die Resonanz von möglichst vielen Kitzinger Bürgerinnen und Bürgern zu erhalten und eine möglich große Einwohneranzahl anzusprechen wurde im Vorfeld mit Plakaten, Flyern sowie Radio- und Zeitungsmeldungen auf die Veranstaltung aufmerksam gemacht.

Zu Beginn der Veranstaltung wurden die anwesenden Bürgerinnen und Bürger (ca. 50) genau wie bei der Bürgerinformationsveranstaltung durch den OB Siegfried Müller begrüßt. Es folgte eine kurze Erläuterung über die Inhalte und Ziele des Verkehrsentwicklungsplans und die bisherigen Arbeitsschritte durch Dr. Reinhold Baier von BSV. Nach einer kurzen Vorstellung der ausgearbeiteten Zielkonzepte wurde dann der eigentliche Workshop begonnen, in dem die Bürgerinnen und Bürger erneut die Gelegenheit hatten, sich im direkten Gespräch mit den Fachplaner von BSV und/oder Vertretern der Stadt Kitzingen zu den Ergebnissen der Zielkonzepte zu äußern.

Dazu wurden die Anwesenden gebeten, sich in etwa drei gleich große Gruppen aufzuteilen und sich auf die drei Themenblöcke Fußgänger- und Radverkehr, Kraftfahrzeugverkehr und öffentlicher Personennahverkehr zu verteilen, die durch Stellwände voneinander abgetrennt waren. Genau wie bei der Info-Veranstaltung wurden die Ergebnisse durch Konzeptpläne (DINA 1) und dazu erläuternde Textfolien (DINA 3) dargestellt.

Da alle anwesenden Bürgerinnen und Bürger die Gelegenheit haben sollten, sich zu allen Zielkonzepten zu äußern, wurden insgesamt drei Diskussionsrunden von ca. 25-30 min durchgeführt.

Den Ablauf des Workshops zeigt Bild 72.

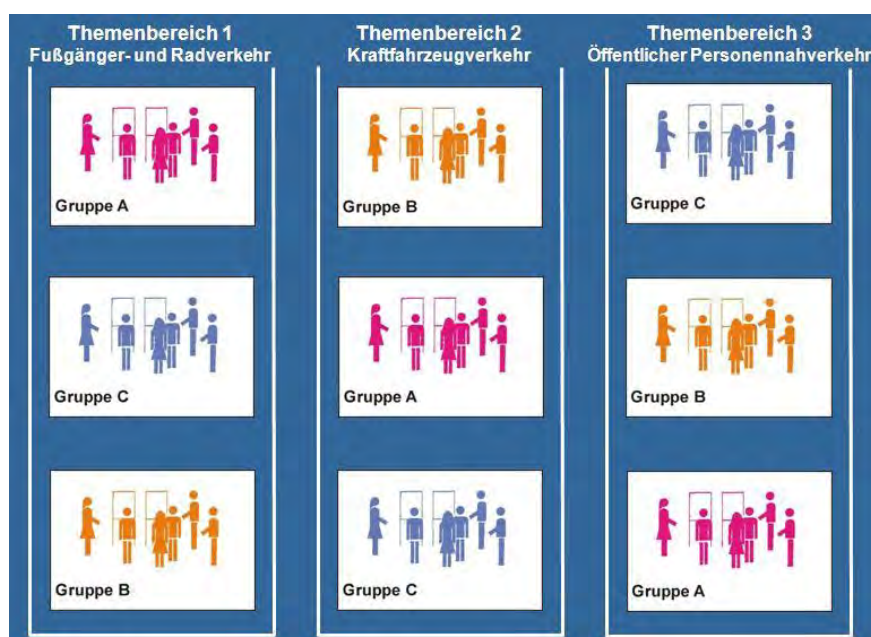


Bild 72: Ablauf des Bürgerworkshops

Analog zur Bürgerinformationsveranstaltung wurden die wichtigsten Anregungen, Hinweis und Vorschläge im Gespräch mit den Fachplanern auf „Post-It“-Zetteln notiert und auf die Zielkonzeptpläne geklebt. Darüber hinaus hatten die Bürgerinnen und Bürger zusätzlich jederzeit die Möglichkeit die Konzeptpläne selbständig mit Kommentaren und Anregungen zu versehen.

Die nachfolgenden Bilder geben einen Eindruck über den Ablauf des insgesamt zweistündigen Bürgerworkshops.



Bild 73: Bilder des Bürgerworkshops am 11.06.2013

Nach dem Bürgerworkshop sind die Zielkonzepte sowie ein Protokoll und die Präsentation des Bürgerworkshops im Internet auf der Homepage der Stadt Kitzingen veröffentlicht worden.

Alle Anregungen der Bürger wurden geprüft und im Schlussbericht berücksichtigt, sofern diese als sinnvoll und zielführend bewertet wurden. In der Anlage sind die wesentlichen Ergebnisse zu den drei Themenbereichen zusammengefasst.

9 Leitlinien

Die nachfolgenden Leitlinien stellen übergeordnete Planungsgrundsätze dar, die im Rahmen von weiteren Entwurfs- und Detailplanungen berücksichtigt werden sollen.

9.1 Leitlinien zum Fußgängerverkehr (LF)

Netzplanung

- LF 1 Das Fußwegenetz soll so weiterentwickelt werden, dass es sowohl der sicheren und bequemen Erschließung des unmittelbaren städtebaulichen Umfeldes dient als auch attraktive, gesicherte und umwegarme Verbindungen zwischen Wohnstandorten, Schulen, Geschäften, Freizeit- und Erholungseinrichtungen und Haltestellen schafft. Bereiche mit Aufenthaltsfunktion sollen bei der Netzplanung besonders berücksichtigt werden.
- LF 2 Das Alltagsfußwegenetz soll dabei durch attraktive Verbindungen an das Freizeitwegenetz angeschlossen werden. Besondere Bedeutung hat der Zugang zu Bereichen mit Naherholungsfunktion.

Ausbaustandard

- LF 3 Die Dimensionierung von Gehwegen richtet sich nach deren Netzfunktion, den anliegenden Nutzungen und den Anforderungen aus Aufenthalt und Kinderspiel. Gehwegbreiten sollten die in der RASSt empfohlenen Mindestmaße nicht unterschreiten (Bild 74). Reine Freizeitwege sollen dem erwartbaren Aufkommen angepasst und entsprechend der naturräumlichen Lage gestaltet werden.

Anforderungen im Seitenraum	Raumbedarf
Flächen für Kinderspiel	≥ 2,00 m
Verweilflächen vor Schaufenstern	≥ 1,00 m
Grünstreifen ohne Bäume	≥ 1,00 m
Grünstreifen mit Bäumen	≥ 2,00 m – 2,50 m
Ruhebänke	≥ 1,00 m
Warteflächen an Haltestellen	≥ 2,50 m
Auslagen und Vitrinen	1,50 m
Stellflächen für Zweiräder	
Aufstellwinkel 100 gon	2,00 m
Aufstellwinkel 50 gon	1,50 m
Fahrzeugüberhang bei Senkrecht- oder Schrägparkstreifen	0,70 m

Bild 74: Anforderungen an die Dimensionierung des Seitenraumes

Quelle: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RASSt 06 (Auszug)

- LF 4 Zur fußgängergerichten Gestaltung des Wegenetzes gehören abwechslungsreich gestaltete Straßenräume und Aufenthaltsflächen.
- LF 5 Bei der Gestaltung der Fußwege und Fußgängeranlagen sollen behindertengerechte Standards realisiert werden, um die gesetzliche Anforderung der Barrierefreiheit angemessen zu berücksichtigen.
- LF 6 Zur Sicherung der Überquerbarkeit von Hauptverkehrsstraßen werden Mittelinseln empfohlen. Lichtsignalanlagen sollen fußgängerfreundliche Schaltungen erhalten.

Wegweisung, Information

- LF 7 Eine fußwegbezogene Wegweisung („Fußgänger-Leitsystem“) sowie Übersichtspläne sind ein hilfreicher Bestandteil des Netzangebotes, vor allem für Touristen.
- LF 8 Ein positives Fußgängerklima muss durch regelmäßige Fußgängeraktionen und spezielle Serviceangebote für Fußgänger entwickelt und gepflegt werden. Dabei sollen die Aspekte Sicherheit, Gesundheit und Wohlbefinden im Vordergrund stehen.

9.2 Leitlinien zum Radverkehr (LR)

Netzplanung

- LR 1 Nach dem Prinzip der Angebotsplanung soll ein differenziertes, dichtes und geschlossenes Alltagsnetz für Radfahrer entwickelt werden. Dabei soll sowohl das Radfahren an Hauptverkehrsstraßen gesichert als auch das Radverkehrsnetz in verkehrsrühigen Straßen und auf Routen abseits von Straßen weiterentwickelt werden.
- LR 2 Die Routen des Schülerradverkehrs zu weiterführenden Schulen sollen neben den Routen zur Innenstadt und zu den Nahversorgungszentren vorrangig behandelt werden.
- LR 3 Das Alltags-Radverkehrsnetz soll durch attraktive Verbindungen an das Freizeitradwege- und Radwanderwegenetz angeschlossen werden.

Führung an Hauptverkehrsstraßen

- LR 4 Eine fahrbahnnahe Führung des Radverkehrs auf Schutzstreifen wird für Kitzingen bevorzugt. Gemeinsame Geh- und Radwege sollen nur bei schwachen Fußgänger- und Radverkehrsstärken realisiert werden, wenn eine getrennte Führung ausgeschlossen werden muss.
- LR 5 An signalisierten Knotenpunkten von Hauptverkehrsstraßen werden die nicht abgesetzte Radfahrerfurt und das direkte Linksabbiegen bevorzugt. In untergeordneten Zufahrten von signalisierten Knotenpunkten sollen nach Möglichkeit aufgeweitete Aufstellbereiche für Radfahrer angelegt werden.

Führung im Erschließungsstraßennetz

- LR 6 Sackgassen sollen durchlässig gehalten und Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung frei gegeben werden. In Tempo 30-Zonen können Radverkehrsanlagen generell entfallen.

Ausbaustandard

- LR 7 Radverkehrsanlagen sollen nach einem sicheren und funktionsgerechten Ausbaustandard hinsichtlich Breite, Oberfläche, Linienführung und Kontinuität ausgeführt werden. Breiten werden durch die StVO und das zugrunde liegende Regelwerk der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen wie RASt und ERA vorgegeben. Mindestbreiten sollten bei Radverkehrsanlagen vermieden werden.

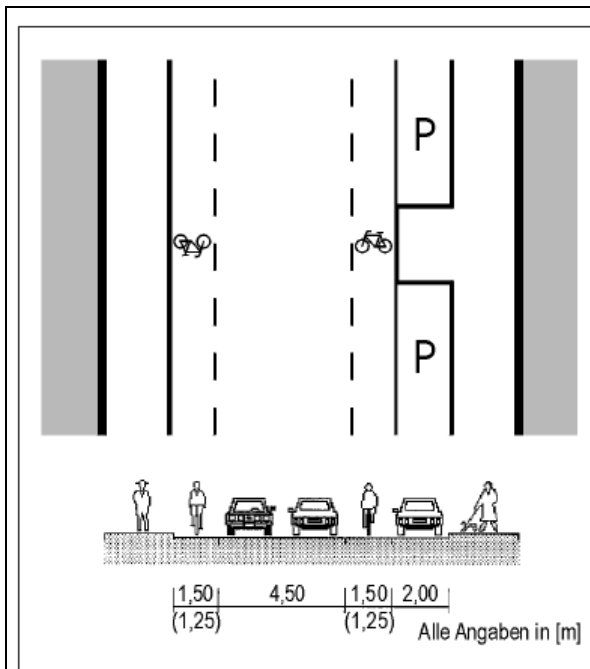


Bild 71: Beispiel für die Abmessungen von Schutzstreifen

a) ohne angrenzende Parkstände

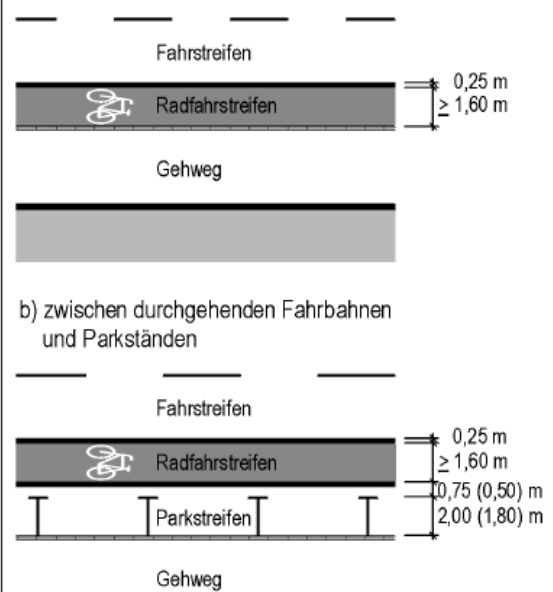


Bild 72: Beispiele für Abmessungen von Radfahrstreifen und von angrenzenden Verkehrsräumen

Tabelle 27: Gemeinsame Geh- und Radwege

Maximal verträgliche Seitenraumbelastung Fußgänger und Radfahrer in der Spitzenstunde*)	Erforderliche Breite zuzüglich Sicherheitstrennstreifen
70 (Fg+R)/h	≥ 2,50 m – 3,00 m
100 (Fg+R)/h	≥ 3,00 m – 4,00 m
150 (Fg+R)/h	≥ 4,00 m

*) Der Anteil der Radfahrer an der Gesamtbelastung soll dabei ein Drittel nicht überschreiten

Tabelle 28: Straßenbegleitende Radwege

Radweg	Regelbreite	Sicherheitstrennstreifen
Einrichtungsradweg	2,00 m (1,60 m) ^{*)}	0,75 m (0,50 m ^{**)}) bei angrenzender Fahrbahn oder angrenzen dem Längsparken, 1,10 m bei Senkrecht- und Schrägparkständen ^{***)}
Zweirichtungsradweg	2,50 m (2,00 m) ^{*)}	0,75 m

*) bei geringer Radverkehrsbelastung

**) bei Verzicht auf Einbauten im Sicherheitstrennstreifen, Klammerwerte bei geringer Radverkehrsbelastung

***) Überhangstreifen kann darauf angerechnet werden

Bild 75: Anforderungen an die Dimensionierung von Radverkehrsanlagen

Quelle: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RASt 06 (Auszüge)

Wegweisung, Information

- LR 8 Eine alltags- und freizeittaugliche Radwegweisung sowie Übersichtspläne stellen einen hilfreichen Bestandteil des Netzangebotes dar.

Fahrradabstellanlagen

- LR 9 An wichtigen Zielen im Stadtgebiet (Bahnhof, Fußgängerzone, öffentliche Einrichtungen, Freizeitanlagen etc.) sollen diebstahlsichere, möglichst witterungsgeschützte Fahrradabstellanlagen errichtet werden. Dabei ist der Bedarf anhand der abgestellten Fahrräder regelmäßig zu überprüfen und ggf. durch Ergänzung der Anlagen fortzuschreiben.
- LR 10 Öffentliche Arbeitgeber sollen in einer Vorbildfunktion durch geeignete Angebote (Abstellanlagen, Dienstfahrräder, finanzielle Anreize etc.) den Radverkehr fördern. Dazu gehören auch öffentliche Werbekampagnen für das Fahrradfahren im Alltag.

9.3 Leitlinien zum Öffentlichen Personennahverkehr (LÖ)

Angebotsplanung

- LÖ 1 Das Linien- und Fahrtenangebot des öffentlichen Personennahverkehrs ist am Markt, d. h. an der potenziellen, nicht nur der heute vorhandenen Nachfrage, zu orientieren und erfolgsorientiert zu vermarkten. Dabei sollen die verschiedenen Angebote (Regionalbusse, Bahn, Stadtbuss) zeitlich und räumlich optimal aufeinander abgestimmt werden. Als zentraler Verknüpfungspunkt ist dabei der geplante Omnibusbahnhof (ZOB) zu berücksichtigen.
- LÖ 2 Die Angebotsplanung soll sich zukünftig stärker an Taktverkehren und konstanten sowie einprägsamen Buslinienverläufen orientieren.
- LÖ 3 Neue Wohn- und Gewerbegebiete sollen möglichst zeitnah vom ÖPNV erschlossen werden, um den Bewohnern bzw. Beschäftigten möglichst frühzeitig eine Alternative zum Pkw zu bieten.

Systemstandards

- LÖ 4 Der Zugang zu den Haltestellen soll grundsätzlich innerorts 300 m Luftlinie (5 Minuten Fußweg) und außerorts 500 m Luftlinie nicht überschreiten. Der Grundtakt in der Hauptverkehrszeit soll im Stadtlinienverkehr bei 30 Minuten oder weniger liegen. Ein koordinierter Taktverkehr ist erforderlich, um das „schlanke Umsteigen“ zu garantieren, auch zwischen Bus und Bahn.
- LÖ 5 Wo Buslinien die Verkehrsflächen mit dem motorisierten Individualverkehr teilen, ist der Vorrang des öffentlichen Verkehrs soweit möglich durchzusetzen.
- LÖ 6 Im Gegensatz zum Stadtverkehr werden im Überlandverkehr größere Reiseweiten zurückgelegt. Aus diesem Grund sind im Überlandverkehr die Reisegeschwindigkeit und das schlanke Umsteigen vorrangig zu optimieren.
- LÖ 7 Der ÖPNV soll im Straßenraum präsent sein. Dazu gehört eine den Anforderungen der Barrierefreiheit entsprechende Gestaltung und Ausstattung der Haltestellen, die in der Regel am Fahrbahnrand ausgebildet werden sollen.

- LÖ 8 Werbe- und Servicemaßnahmen der ÖPNV-Betreiber für ihre Kunden im Stadtgebiet sollen von kommunaler Seite gezielt angeregt und unterstützt werden. Dazu zählt auch die organisatorische Unterstützung von Angeboten zur Mobilitätsberatung.

9.4 Leitlinien zum Motorisierten Individualverkehr (LM)

Straßennetzplanung, Ausbaustandard und Dimensionierung

- LM 1 Ausbaustandard und Gestaltung von Hauptverkehrs- und Erschließungsstraßen sind an die Verträglichkeit der Nutzungsansprüche untereinander und mit den Umfeldnutzungen zu orientieren und hinsichtlich der Umweltbeeinträchtigung so schonend als möglich zu wählen. Die Regelmaße der RASt sind dabei für die Fahrbahnbreiten einzuhalten.
- LM 2 Bei Einsatz von Schutzstreifen an Hauptverkehrsstraßen ist die Kernfahrbahnbreite mit mindestens 4,50 m zu wählen.
- LM 3 Beim Neu- oder Umbau von Knotenpunkten an Hauptverkehrsstraßen ist die Wahl der Knotenpunktart unter Berücksichtigung des Kontinuitätskriterium oder der anzustrebenden Funktion zu wählen.
- LM 4 Die Verkehrssicherheit soll gegenüber der Schnelligkeit und Flüssigkeit im MIV den absoluten Vorrang haben. Eine umfassende Verkehrssicherheitsarbeit soll zum Schutz des Menschen (unabhängig von der Verkehrsmittelwahl), von Natur und Umwelt und zur Beseitigung der Hauptunfallursachen beitragen.

Geschwindigkeitsniveau

- LM 5 Zur Verringerung der Umweltbelastungen und Erhöhung der Verkehrssicherheit ist ein stetiger Verkehrsablauf auf niedrigem Geschwindigkeitsniveau anzustreben bzw. durch flankierende Maßnahmen und konsequente Überwachung zu unterstützen.
- LM 6 Ein klar strukturiertes Geschwindigkeitskonzept sieht für angebaute Hauptverkehrsstraßen eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und im Erschließungsstraßennetz konsequent Tempo 30-Zonen vor.

Parkraummanagement

- LM 7 Ein Gesamtstädtisches Parkraummanagement ist ein wesentlicher Faktor zur Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung auf den Umweltverbund.
- LM 8 Ein Parkraummanagement beinhaltet die verträgliche Erschließung von Parkraum.
- LM 9 Wichtiger Bestandteil des Parkraummanagements ist ein Überwachungskonzept.

Parkleitsystem

- LM 10 Ein leicht begreifbares Parkleitsystem das schon an den Einfahrtsstraßen Kitzingens beginnt, ist ein sinnvoller Bestandteil des gesamtstädtischen Parkraummanagements. Es soll Innenstadtbesucher auf dem Hauptverkehrsstraßennetz zu den zentralen öffentlich zugänglichen Parkmöglichkeiten führen und dadurch Parksuchverkehr, insbesondere in sensiblen Bereichen der Innenstadt und der angrenzenden Wohngebiete, vermeiden helfen.

10 Programme und Handlungsprioritäten

Um die vielfältigen Maßnahmen und Empfehlungen, die im Rahmen eines Verkehrsentwicklungsplans erarbeitet wurden, umsetzbar zu gestalten, werden Programme festgelegt um die erarbeiteten Konzepte und Maßnahmen sowohl für die Öffentlichkeit als auch für die politischen Entscheidungsträger transparent und verständlich darzustellen. Die Programme dienen dabei auch als Diskussionsgrundlage, um Entscheidungen über zukünftige Maßnahmen im Straßenraum zu treffen.

Insgesamt wurden 5 Programme festgelegt:

- Attraktivierung der Innenstadt
- Ausbau und Ergänzung des Radverkehrsnetzes
- Sicherer Fußgängerverkehr
- Stadtverträglicher Kraftfahrzeugverkehr
- Verknüpfungsorientierter öffentlicher Nahverkehr

Im Folgenden werden jeweils die Handlungsprioritäten der Programme aufgeführt, wobei für einzelne Maßnahmen auch überschlägigen Kosten ermittelt wurden. Zur Ermittlung der überschlägigen Gesamtkosten wurden pauschale Einheitspreise verwendet, die mit den jeweils betroffenen Flächen (m²), Längen (lfd m) oder Stückzahlen (Anz.) multipliziert wurden.

Die Gewichtung der Programme untereinander sollte sich an kommunalpolitischen und finanziellen Rahmenbedingungen orientieren. Dabei sollte berücksichtigt werden, welche Programme durch staatliche Förderungen unterstützt werden können und welche nicht.

Attraktivierung der Innenstadt

Handlungsprioritäten:

- Umgestaltung der Alten Burgstraße und Kaiserstraße

Überschlägige Kosten

Von einer Umgestaltung der Alten Burgstraße¹⁸ und Kaiserstraße¹⁹ und Neugestaltung des Gustav-Adolf-Platzes ist eine Fläche von ca. 7.500 m² betroffen. Mit einem pauschalen Einheitspreis von 180 €/m² für die Verlegung von Natursteinen und der Ausstattung der Seitenräume mit Bäumen und Bänken würden die Gesamtkosten ca. 1.350.000 € betragen.

- Umgestaltung des Königsplatzes

Überschlägige Kosten

Die Umgestaltung des Königsplatzes inkl. der angrenzenden Straßenräume betrifft eine Fläche von ca. 3.800 m². Mit einem pauschalen Einheitspreis von 180 €/m² für die Verlegung von Natursteinpflaster und der Ausstattung des Platzes mit Bäumen und Bänken würden die Gesamtkosten ca. 684.000 € betragen.

¹⁸ Streckenabschnitt zwischen der neuen Überquerungsstelle „Alte Mainbrücke“ und dem Gustav-Adolf-Platz

¹⁹ Streckenabschnitt zwischen Gustav-Adolf-Platz und dem Beginn des Königsplatzes (Höhe Völkergasse)

- weitere zu priorisierende Maßnahmen sind :
 - Ausweisung einer Tempo 30 Zone in der Innenstadt (siehe auch „Stadtverträglicher Kraftfahrzeugverkehr“)
 - Neugestaltung von weiteren Straßenzügen (z. B. Fischer-gasse oder Schrankenstraße) und Umgestaltung des Gus-tav-Adolf-Platz (siehe auch „Stadtverträglicher Kraftfahr-zeugverkehr“)

Ausbau und Ergänzung des Radverkehrsnetzes

Handlungsprioritäten:

- Markierung von Schutzstreifen

Überschlägige Kosten

Der pauschale Einheitspreis für Markierungsarbeiten eines Schutzstreifens beträgt 10 €/lfd m. Zur Umsetzung der im Ziel-konzept vorgesehenen durchgehenden und alternierenden Schutzstreifen müssten insgesamt ca. 7.740 lfd m markiert werden. Daraus ergeben sich Gesamtkosten von ca. 77.400 €.

- Beschilderung und klare Ausweisung von Fahrradrouen (auch in der Innenstadt)

Überschlägige Kosten

Zur Ermittlung der Kosten wurde die Annahme getroffen, dass an jedem Entscheidungspunkt des identifizierten Fahrradhaupt-routennetzes zwei Verkehrsschilder aufgestellt werden müss-ten. Mit dazu insgesamt 68 erforderlichen Schildern und einem pauschalen Einheitspreis von 400 €/Schild würden die Gesamt-kosten ca. 27.200 Euro betragen.

- weitere zu priorisierende Maßnahmen sind :
 - Bau neuer Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt, insbe-sondere an den Zugängen zur Fußgängerzone
 - Ausbau von bestehenden Radverkehrsanlagen (siehe Ziel-konzept Fahrradverkehr)

Sicherer Fußgängerkehr

Handlungsprioritäten:

- Anlage von neuen oder Verbesserung von bestehenden Über-querungsstellen

Überschlägige Kosten

Zur Ermittlung der Kosten wird angenommen, dass 10 der ins-gesamt 15 empfohlenen Überquerungsanlagen (siehe Straßen-räumliches Handlungskonzept) durch den Neubau einer Mit-te-linsel realisiert werden. Da die Kosten dafür ca. 3.500 Euro pro Mittelinsel (ohne Beleuchtung und Bepflanzung) betragen, wür-den sich die Gesamtkosten zu ca. 35.000 Euro ergeben.

- Optimierung der Lichtsignalsteuerung zugunsten des queren-den Fußgängerkehrs auf der B8

Überschlägige Kosten

Die Optimierung der Lichtsignalsteuerung auf der B8 wird durch die Errichtung und Inbetriebnahme des Verkehrsrechners si-chergestellt. Weitere Kosten können in Abhängigkeit der Auf-

gabenstellung durch zusätzliche Planungsleistungen entstehen, die nach der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) im Einzelnen ermittelt werden können.

Stadtverträglicher Kraftfahrzeugverkehr

Handlungsprioritäten:

- Einrichtung einer Tempo 30 Zone in der Innenstadt

Überschlägige Kosten

Die Einrichtung einer Tempo 30 Zone erfordert das Aufstellen von Verkehrsschildern an allen „Ein- und Ausfahrten“ in die Innenstadt. Zum Hinweis auf den Beginn und das Ende der Tempo 30 Zone sind dazu 14 Verkehrsschilder notwendig. Daraus ergibt sich eine Gesamtkostensumme von ca. 5.600 €.

- Änderung der Verkehrsregelung am Gustav-Adolf-Platz

Überschlägige Kosten

Die überschlägigen Kosten zur Änderung der Verkehrsregelung am Gustav-Adolf-Platz sind in den Gesamtkosten zur Umgestaltung der Alten Burgstraße und Kaiserstraße (s.o.) enthalten.

Optimierung des Parkraumangebotes

Handlungsprioritäten:

- Ausbau des Parkplatzes Bleichwasen „Nord“ (Schotterparkplatz) und dortige Anpassung der Parkraumbewirtschaftung An den Bleichwasen

Überschlägige Kosten

Mit einer betroffenen Fläche von ca. 7.400 m² und einem pauschalen Einheitspreis von 60 €/m² ergeben sich die überschlägigen Kosten für die Befestigung bzw. den Ausbau des „Schotterparkplatzes“ zu ca. 444.000 €.

- Vereinheitlichung der Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt

Überschlägige Kosten

Die im „Zielkonzept Ruhender Verkehr“ vorgesehene Vereinheitlichung der Parkraumbewirtschaftung ist durch das Aufstellen von zusätzlichen Verkehrsschildern und Parkscheinautomaten vorgesehen. Zur Ermittlung der überschlägigen Gesamtkosten wird die Annahme getroffen, dass insgesamt 20 neue Verkehrsschilder und 5 zusätzliche Parkscheinautomaten aufgestellt werden müssten. Mit einem pauschalen Einheitspreis von 400 €/Verkehrsschild und 4.000 €/Parkscheinautomat würden sich somit die Gesamtkosten zu ca. 28.000 € ergeben.

- weitere zu priorisierende Maßnahmen sind :
 - Optimierung der Bewirtschaftungs- und Vermietungskonzepte in den Parkhäusern „Alte Poststraße“ und „Herrnstraße“
 - Verbesserung der Zielverkehrsführung zu den Parkplätzen und Parkhäusern und ggf. Erneuerung des Parkleitsystems

Verknüpfungsorientierter öffentlicher Nahverkehr

Handlungsprioritäten:

- Detailplanung des ZOB

Überschlägige Kosten

Die Kosten zur Detailplanung des ZOB können in Abhängigkeit des Planungsumfangs mit der HOAI überschlägig ermittelt werden.

- Weitere Prüfung, Untersuchung, Abstimmung und Entscheidung über die Einführung eines Stadtbusses unter Berücksichtigung des bestehenden AST-Systems

Überschlägige Kosten

Die Kosten für die weitere Prüfung und Untersuchung zur Einführung eines Stadtbusses können erst in Abhängigkeit des noch im Detail festzulegenden Untersuchungsumfangs ermittelt werden.

Anhang

Übersicht der Maße von Radverkehrsanlagen

Tabelle 7: Standards im Radverkehr nach RAST 06 und StVO

	RASt 06, ERA 2010	StVO
Radweg  Zeichen 237  Zeichen 241	$1,60\text{ m} + 0,50\text{ m}^* (0,75\text{ m}) = \mathbf{2,10\text{ m}}$ Sicherheits-trennstreifen neben Fahrbahn $1,60\text{ m} + 0,75\text{ m} = \mathbf{2,35\text{ m}}$ Sicherheits-trennstreifen neben Parkstreifen	2,00 m (1,50 m) inkl. Sicherheitsraum für Radweg neben Gehweg 1,50 m
Radfahrstreifen  Zeichen 237	$1,60\text{ m} + 0,25\text{ m} = \mathbf{1,85\text{ m}}$ Markierung z. B. neben Gehweg $1,60\text{ m} + 0,75\text{ m} + 0,25\text{ m} = \mathbf{2,60\text{ m}}$ Sicherheits-trennstreifen Markierung neben Parkstreifen	2,00 m (1,50 m) inkl. Sicherheitsraum
Gemeinsamer Geh-/Radweg  Zeichen 240 bzw. Zeichen 240 Zweirichtungs-Geh-/Radweg einseitig  Zusatzzeichen 1050-33	$2,50\text{ m} + 0,50\text{ m}^* (0,75\text{ m}) = \mathbf{3,00\text{ m}}$ Sicherheits-trennstreifen neben Fahrbahn $3,00\text{ m} + 0,75\text{ m} = \mathbf{3,75\text{ m}}$ Sicherheits-trennstreifen	2,50 m inkl. Sicherheitsraum 2,40 m (2,00 m) inkl. Sicherheitsraum
Schutzstreifen	$\mathbf{1,50\text{ m} (1,25\text{ m})}$ ohne Parken neben Schutzstreifen $\mathbf{1,50\text{ m}}$ Parken neben Schutzstreifen	
Gehweg, Radfahrer frei  Zeichen 239  Zusatzzeichen 1022-10	Gehweg $\geq 2,50\text{ m}$	

*bei Verzicht auf Einbauten im Sicherheitstrennstreifen, 0,50 m bei geringer Radverkehrsbelastung

Bahnunterführungen

Die Bahnunterführungen auf der Inneren Sulzfelder Straße und der Kaltensondheimer Straße sind wegen ihrer Ausbaubreite mit zu schmalen einseitigen Gehwegen und mit einer Fahrbahn ausgestattet, die nur abwechselnd in einer Richtung (geregelt durch eine Signalanlage) befahrbar ist. Im Zuge des Ausbaus der DB-Strecke wurden daher die verkehrliche Notwendigkeit einer Verbreiterung der Unterführungen und die daraus resultierenden Auswirkungen auf die Verkehrsteilnehmer überprüft.

Bahnunterführung „Innere Sulzfelder Straße“

Die Bestandsanalyse des vorhandenen Straßenquerschnittes der Bahnunterführung Innere Sulzfelder Straße führte zu folgenden Ergebnissen und Erkenntnissen:

- Der Querschnitt besitzt eine einstreifige Fahrbahn und einen einseitigen Gehweg mit einem gegenüberliegenden Schrammbord. Die vorhandenen Querschnittsbreiten können dem Aufmaß (Bild 76) entnommen werden.
- Der Verkehrsablauf wird durch eine Engstellensignalisierung geregelt.
- Sowohl der einseitige Gehweg als auch der gegenüberliegende Schrammbord unterschreiten die erforderlichen Mindestbreiten nach den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt). Der Gehweg ist mit einer Breite von 1,50 m einen Meter schmäler als die notwendige Mindestbreite von 2,50 m.
- Der Radverkehr muss die Fahrbahn benutzen. Bei der Benutzung des Gehweges werden Radfahrer durch ein Hinweisschild dazu aufgefordert abzustiegen.
- Der Verkehrsablauf für die Zufahrt Innere Sulzfelder Straße (Fahrtrichtung stadtauswärts) ist in der nachmittäglichen Spitzenstunde mit der Qualitätsstufe E nach dem „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ (HBS) als „mangelhaft“ zu bewerten.
- Die Verkehrsdaten der Querschnittszählungen und Kennzeichenerhebungen belegen, dass bei einem zweistreifigen Ausbau des Querschnittes, mit keiner bedeutsamen Mehrbelastung durch den Kraftfahrzeugverkehr zu rechnen ist.

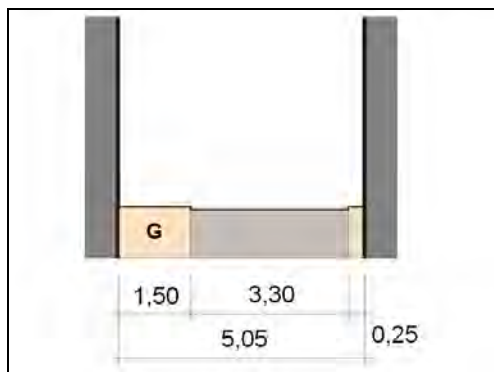


Bild 76: Querschnittsbreiten und Blick stadtauswärts

Zur Gewährleistung einer sicheren Verkehrsführung ist es grundsätzlich erforderlich die Mindestquerschnittsbreiten nach RASSt einzuhalten. Bezogen auf den vorhandenen Querschnitt müsste die Unterführung demnach mindestens 6,00 m breit sein, die sich aus folgenden Mindestbreiten zusammensetzen:

Gehweg 2,50 m + Fahrbahn 3,00 m + Schrammbord 0,50 m.

Aus Gründen der Verkehrssicherheit und der schlechten Qualität des Verkehrsablaufs im Kraftfahrzeugverkehr wird daher empfohlen, die Unterführung so baulich aufzuweiten, dass eine deutliche und nachhaltige Verbesserung für alle Verkehrsteilnehmer eintritt.

In Bild 51 sind zwei mögliche Ausbauvarianten für die Neugestaltung des Straßenquerschnitts dargestellt.

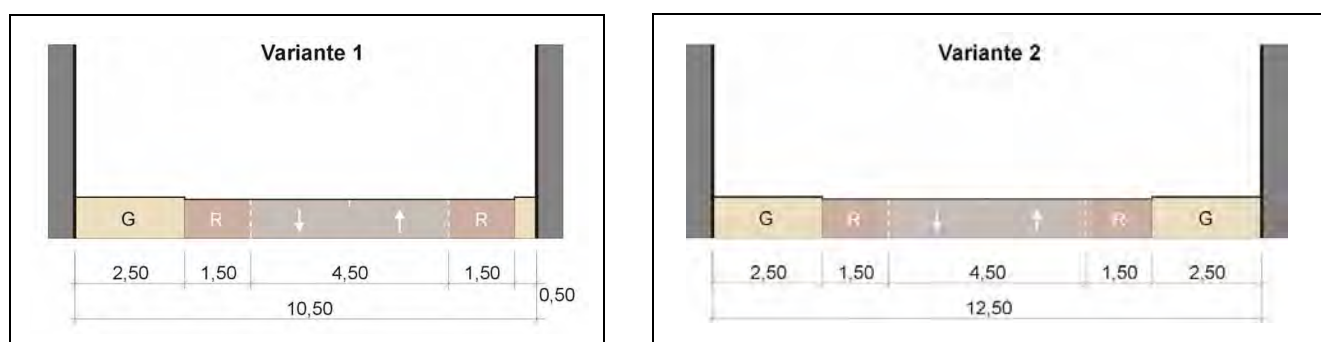


Bild 77: Ausbauvarianten der Inneren Sulzfelder Straße

Ausbauvariante 1:

- Einseitiger Gehweg mit einer Breite von 2,50 m
- Einseitiger Schrammbord mit einer Breite von 0,50 m
- Zweistreifige Fahrbahn mit Führung des Radverkehrs auf beidseitigen Schutzstreifen. (Die Fahrbahnbreite für den Kraftfahrzeugverkehr beträgt inkl. der von großen Fahrzeugen überfahrbaren Schutzstreifen 7,50 m. Die reine „Kfz-Kernfahrbahn“ zur Abwicklung des überwiegenden Pkw-Verkehrs beträgt 4,50 m)
- Erforderliche Gesamtbreite 10,50 m

Ausbauvariante 2:

- Beidseitige Gehwege mit einer Breite von jeweils 2,50 m
- Zusätzliche Fußgängerfurt in Verlängerung des nördlichen Gehweges zur Überquerung der Westtangente
- Zweistreifige Fahrbahn mit Führung des Radverkehrs auf beidseitigen Schutzstreifen
- Erforderliche Gesamtbreite 12,50 m

Bei beiden Varianten kann eine verbesserte Linienführung der Inneren Sulzfelder Straße abgestimmt auf die gegenüberliegende Zufahrt der Johann-Adam-Kleinschroth-Straße realisiert werden. Vom Stadtrat beschlossen wurde Variante 1.

Bahnunterführung „Kaltensondheimer Straße“

Der Straßenquerschnitt der Bahnunterführung Kaltensondheimer Straße weist folgende Merkmale auf:

- Einstreifige Fahrbahn und einseitiger Gehweg mit gegenüberliegendem Schrammbord
- Regelung des Verkehrsablaufs durch Engstellensignalisierung
- Der Radverkehr muss die Fahrbahn benutzen. Bei der Benutzung des Gehweges werden Radfahrer durch ein Hinweisschild dazu aufgefordert abzusteigen.

Auch bei der Bahnunterführung Kaltensondheimer Straße wird die nach RASt erforderliche Mindestbreite für den Gehweg von 2,50 m unterschritten. Im Gegensatz dazu ist die einstreifige Fahrbahn mit einer Breite von 3,95 m überbreit (Bild 78)

Der Verkehrsablauf in Richtung stadtauswärts ist in der nachmittäglichen Spitzenstunde mit der Qualitätsstufe C nach HBS 2005 als „befriedigend“ einzustufen.

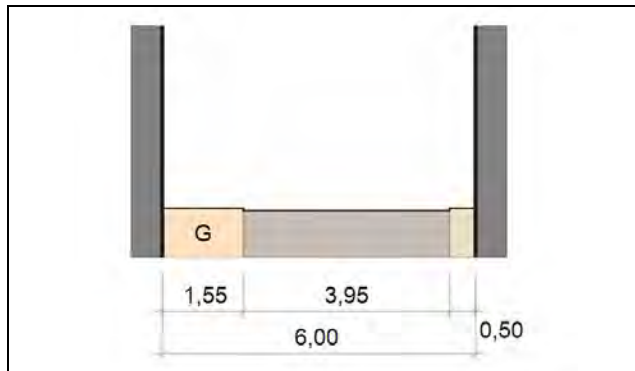


Bild 78: Querschnittsbreiten und Blick stadtauswärts

Aufgrund der vorhandenen Gesamtbreite der Unterführung von 6,00 m können die Bedingungen für den Fußgängerverkehr durch eine Umgestaltung des Straßenquerschnitts deutlich verbessert werden.

Da im Gegensatz zu der Bahnunterführung auf der Inneren Sulzfelder Straße die Verkehrsqualität für den Kraftfahrzeugverkehr in der Zufahrt der Kaltensondheimer Straße (stadtauswärts) befriedigend ist, besteht aus verkehrlicher Sicht kein unmittelbarer Bedarf, die Bahnunterführung baulich aufzuweiten. Gleichzeitig kann – ohne Einfluss auf die Qualität des Verkehrsablaufs im Kraftfahrzeugverkehr – die Fahrbahnbreite reduziert werden.

Erste Vorüberlegungen zu einem potenziellen „Stadtbus Kitzingen“ haben ergeben, dass es sinnvoll sein kann, einen Stadtbus in einem West-Ost- bzw. Ost-West-Korridor zu führen. Der mögliche Linienverlauf sollte dabei jedoch nicht über den stark belasteten Knotenpunkt Repperndorfer Str. / Nordtangente über die B8 erfolgen. Stattdessen wäre die Nutzung der Unterführung Kaltensondheimer Straße möglich. Aufgrund der beschränkten Durchfahrts Höhe von 2,80 m und der Höhe eines im Stadtbusbetrieb vorrangig eingesetzten Midibusses von 2,75 m wird empfohlen, die Fahrbahnoberfläche bei einer Umgestaltung des Straßenquerschnittes gleichzeitig um ca. 20 cm abzusenken.

Unabhängig von den derzeitigen Planungen wäre es somit in der Zukunft jederzeit möglich, die Unterführung auch als Durchfahrt für einen Stadtbus zu nutzen.

Aufgrund der dargestellten Bewertung werden für die Bahnunterführung Kaltensondheimer Straße zwei Umbauvarianten vorgeschlagen.

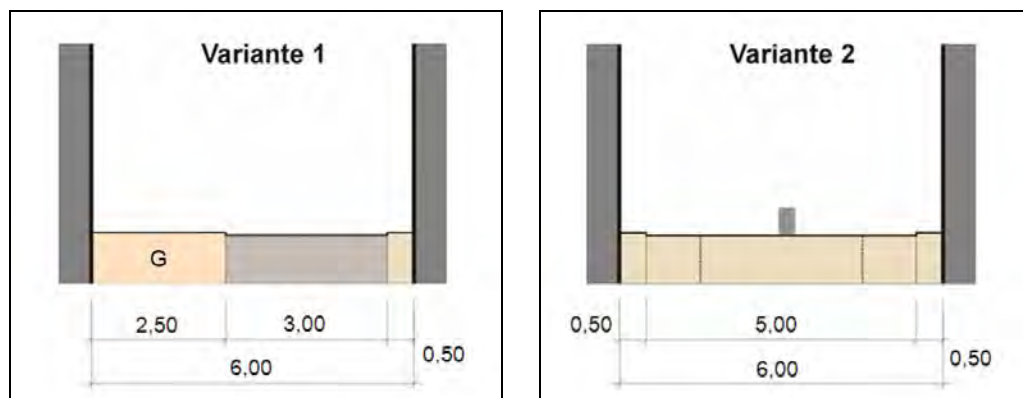


Bild 79: Umbauvarianten der Kaltensondheimer Straße

Umbauvariante 1:

- Verbreiterung des Gehweges auf 2,50 m und Reduzierung der einstreifigen Fahrbahn auf 3,00 m.
- Die Verkehrsregelung (Engstellensignalisierung) bleibt unverändert.
- Der Radverkehr wird weiterhin auf der Fahrbahn geführt.
- Aufgrund der schlechten Lichtverhältnisse wird empfohlen, beidseitig eine Lichtquelle zu installieren.

Umbauvariante 2:

- Die Durchfahrt wird für den Kraftfahrzeugverkehr durch zwei Poller gesperrt, kann jedoch von Fußgängern und Radfahrern weiterhin genutzt werden. Die Auswirkungen des durch die Sperrung verlagerten Kraftfahrzeugverkehrs könnten mit dem makroskopischen Verkehrssimulationsmodell überprüft werden.
- Die Durchfahrt einer möglichen Stadtbuslinie (ggf. auch Rettungsdienste) kann durch ein Absenken der Poller nach Anforderung (z. B. über Funk) erfolgen.
- Die Oberfläche wird mit Ausnahme der beidseitigen Schrammborde von jeweils 0,50 m auf einer Breite von 5,00 m durchgehend auf einem Niveau gestaltet.
- Die Abgrenzung zur Friedensstraße im Osten und zur Westtangente im Westen wird für die Fußgänger und Radfahrer ebenfalls gestalterisch hervorgehoben.
- Aufgrund der schlechten Lichtverhältnisse wird empfohlen, beidseitig eine Lichtquelle zu installieren.

Vom Stadtrat beschlossen wurde Variante 1.

Analyse des Ruhenden Verkehrs

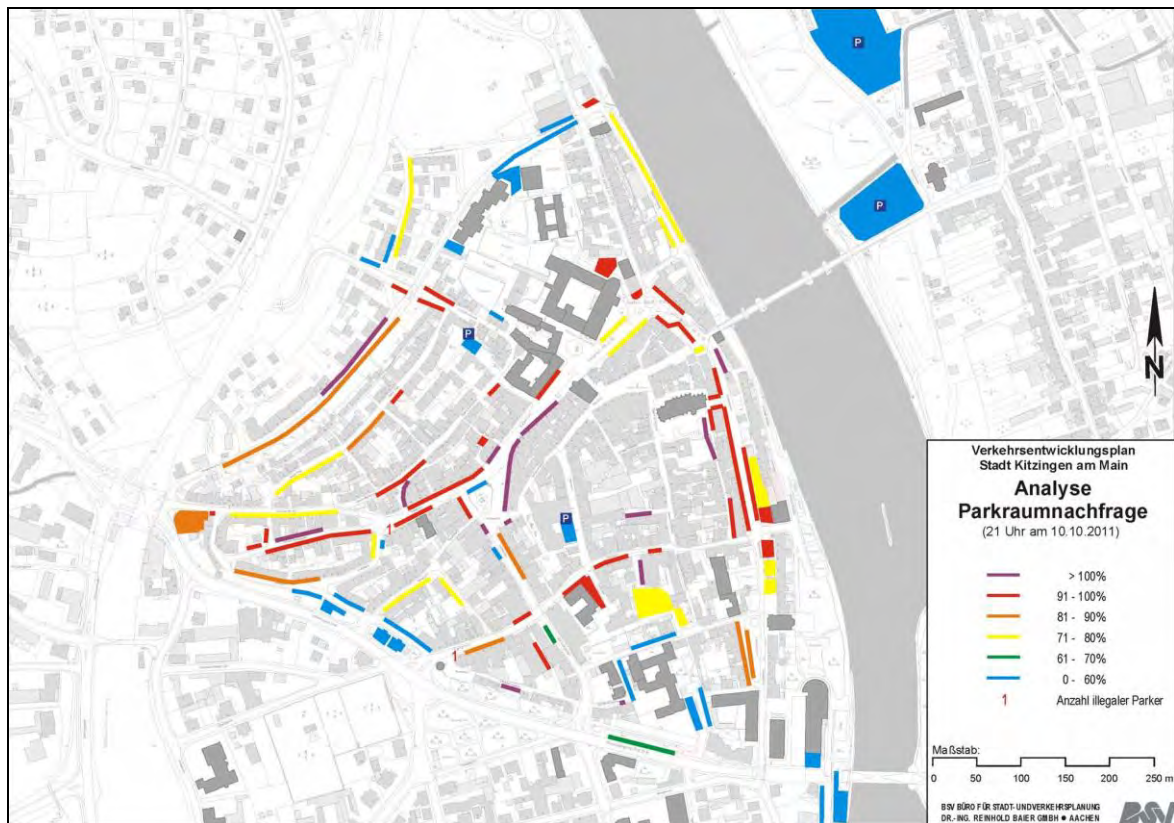


Bild 80: Parkraumnachfrage Innenstadt am 10.10.2011 um 21 Uhr bzw. 21.11.2011 um 20 Uhr für die Parkplätze Bleichwasen

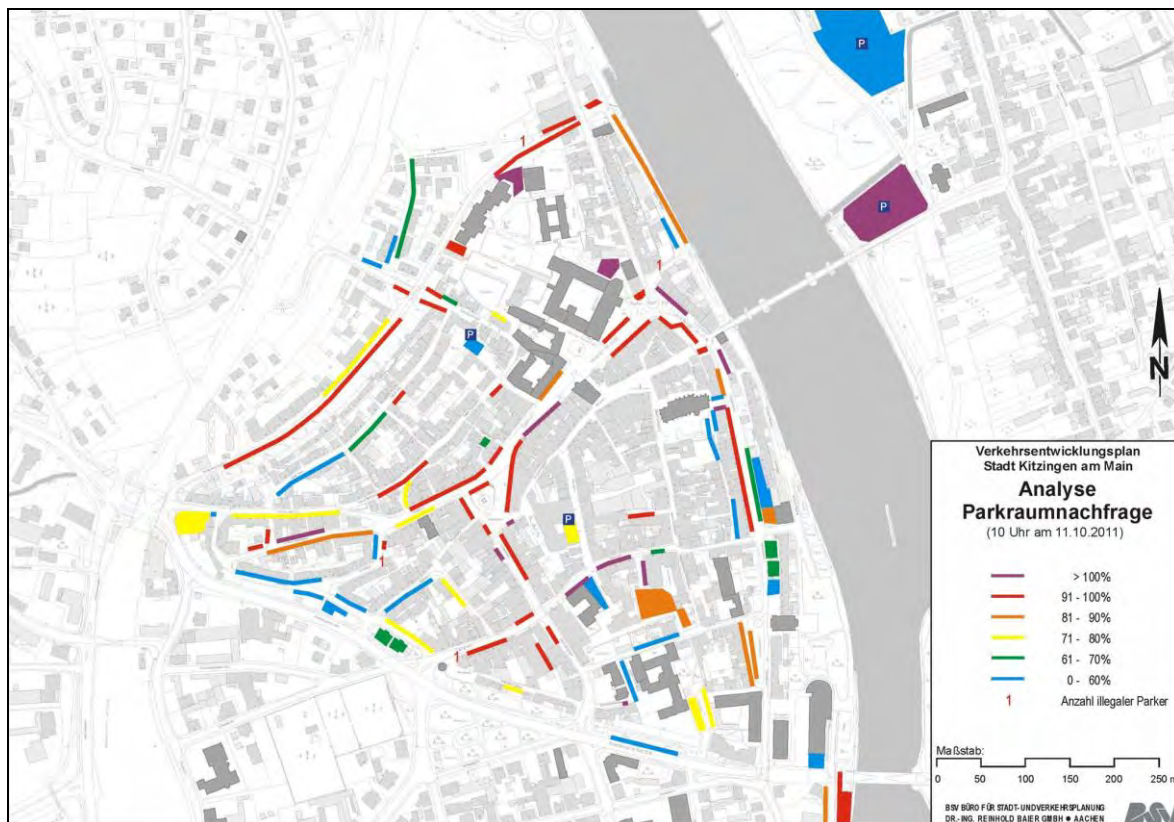
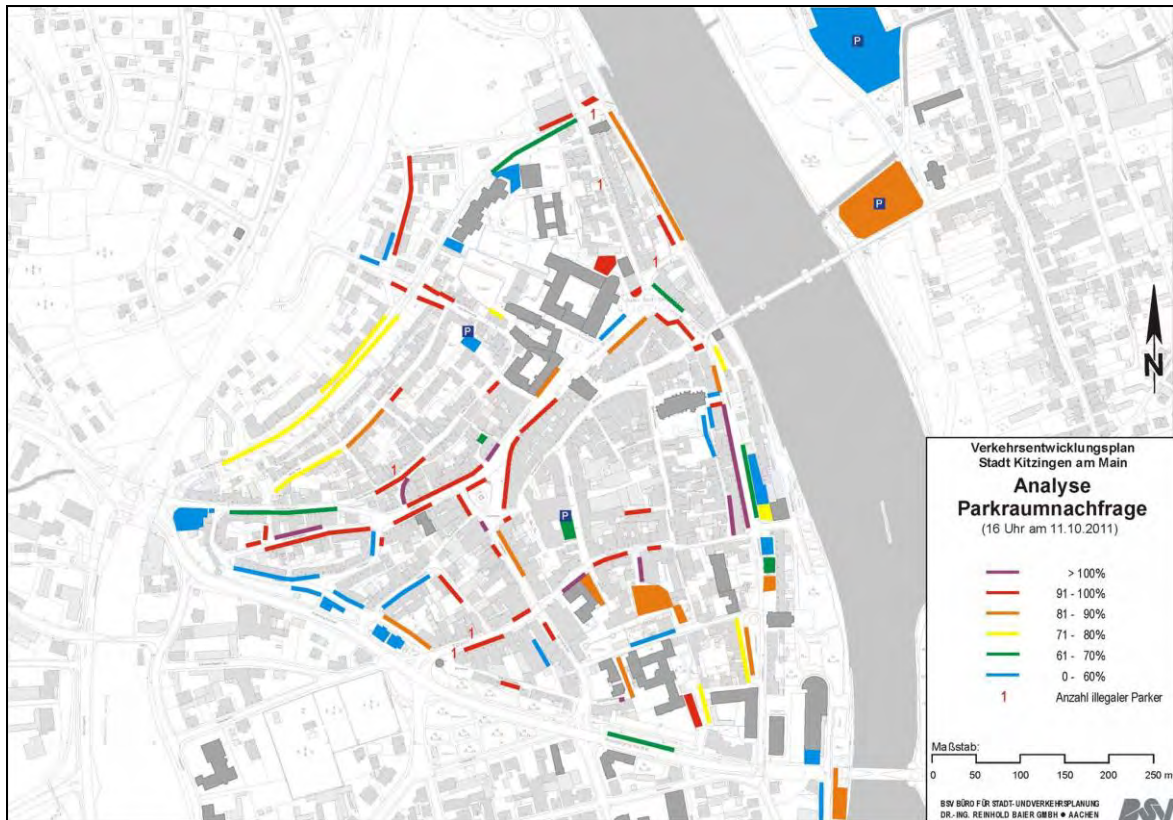
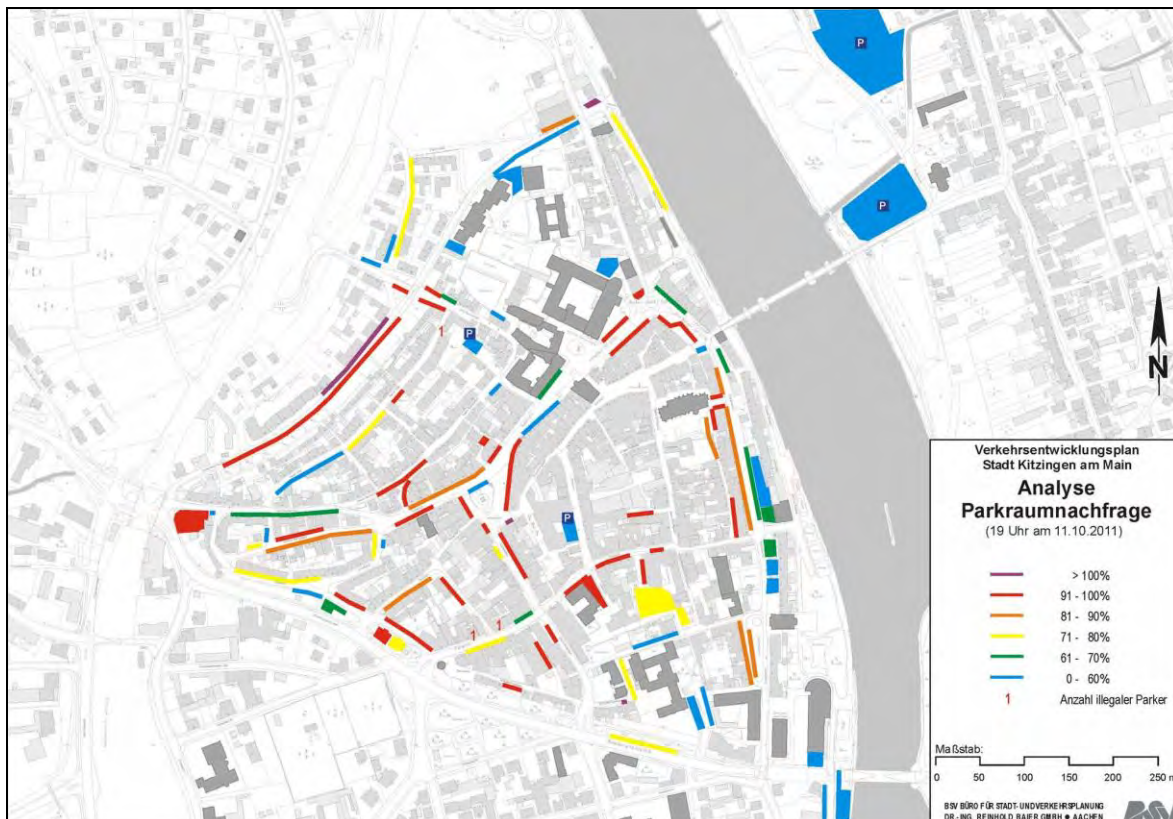


Bild 81: Parkraumnachfrage Innenstadt am 11.10.2011 um 10 Uhr bzw. 22.11.2011 um 9 Uhr für die Parkplätze Bleichwasen



**Bild 82: Parkraumnachfrage Innenstadt am 11.10.2011 um 16 Uhr bzw.
22.11.2011 um 16:30 Uhr für die Parkplätze Bleichwasen**



**Bild 83: Parkraumnachfrage Innenstadt am 11.10.2011 um 19 Uhr bzw.
21.11.2011 um 20 Uhr für die Parkplätze Bleichwasen**

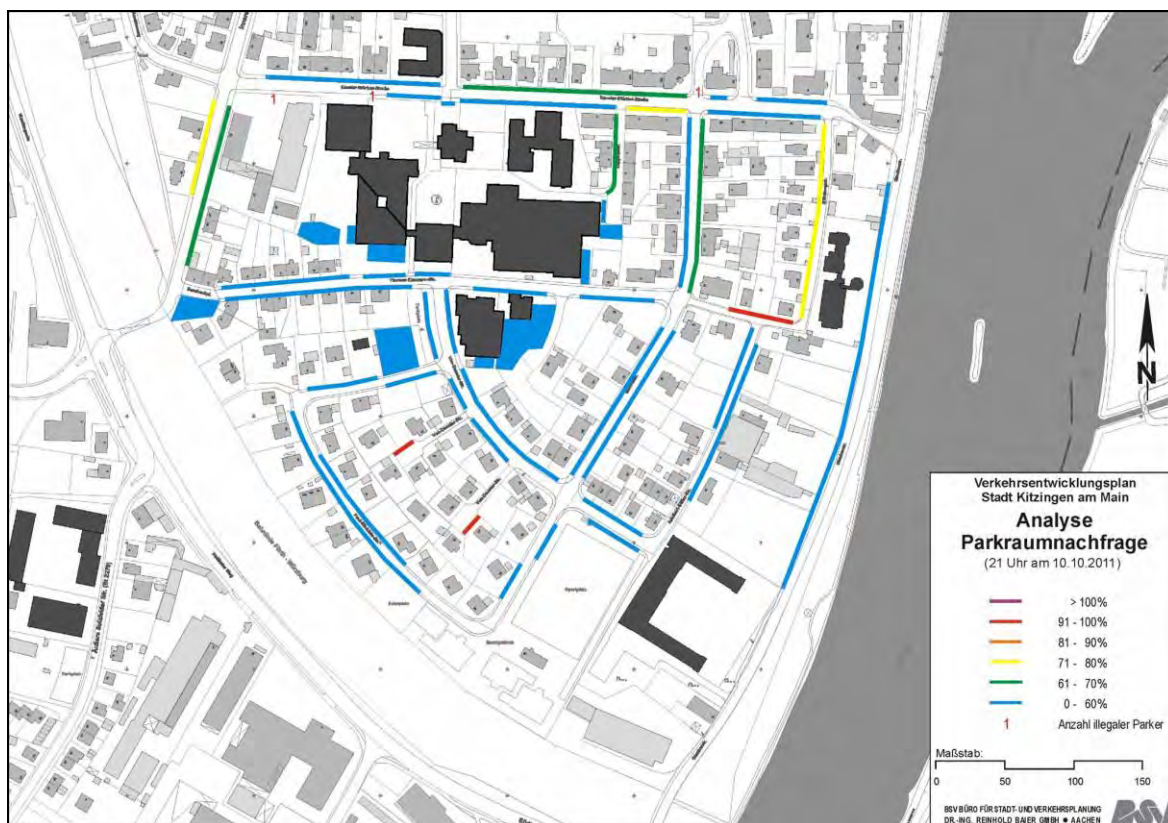


Bild 84: Parkraumnachfrage Mühlberggebiet am 10.10.2011 um 21 Uhr

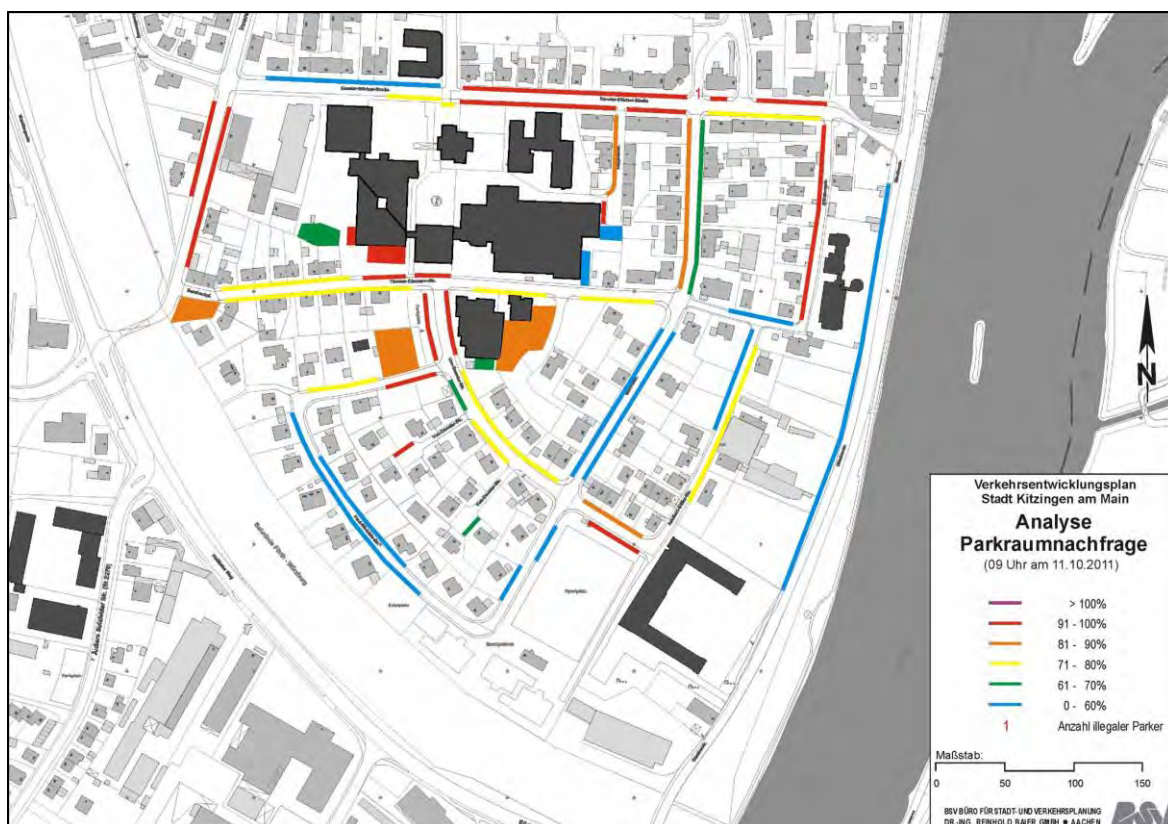


Bild 85: Parkraumnachfrage Mühlberggebiet am 11.10.2011 um 9 Uhr

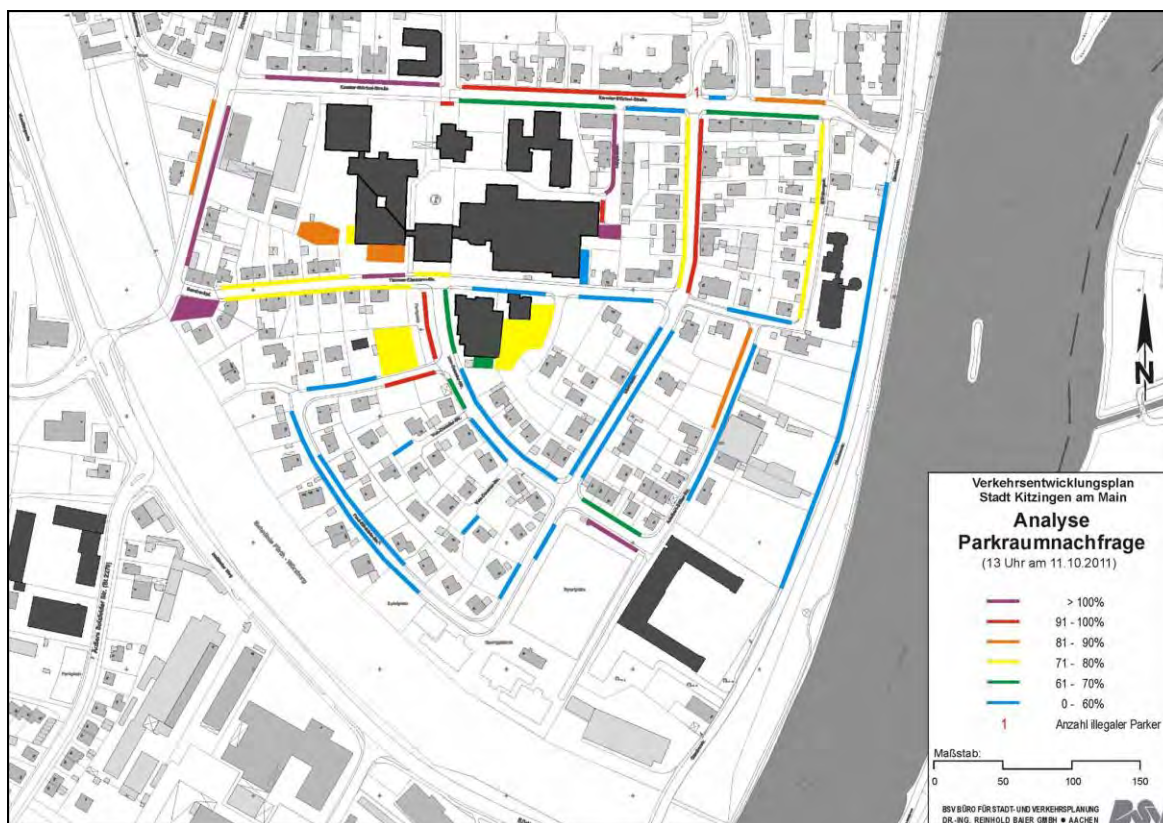


Bild 86: Parkraumnachfrage Mühlberggebiet am 11.10.2011 um 13 Uhr

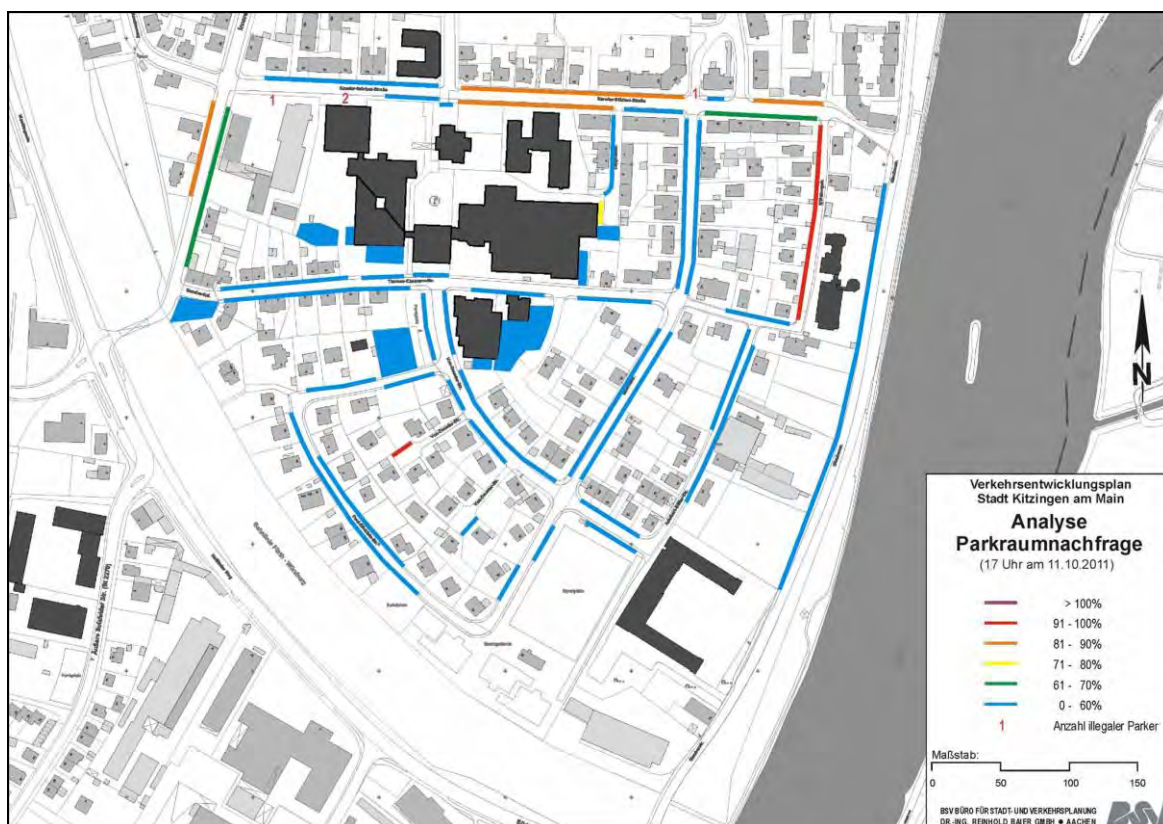


Bild 87: Parkraumnachfrage Mühlberggebiet am 11.10.2011 um 17 Uhr

Prognose-Szenarien für den Stadtbus

Gegenüberstellung der Kosten und Erlöse für unterschiedliche Varianten in Abhängigkeit der Verteilung von Einzel- und Monatsfahrkarten

Tabelle 8: Gegenüberstellung von Kosten und Erlösen für unterschiedliche Stadtbusszenarien

Szenario	Geschätzte Kosten / Jahr [€]	Geschätzte Erlöse / Jahr [€]			Geschätzte jährliche Unterdeckung [€]
		Anteil Fahrkarten [%]		Erlös [€]	
		Einzel-FK	Monats-FK		
Ia	552.000 €	75 %	25 %	436.000 €	116.000 €
		50 %	50 %	356.000 €	196.000 €
		25 %	75 %	277.000 €	275.000 €
Ib	565.000 €	75 %	25 %	399.000 €	166.000 €
		50 %	50 %	327.000 €	238.000 €
		25 %	75 %	254.000 €	311.000 €
II	893.000 €	75 %	25 %	261.000 €	632.000 €
		50 %	50 %	214.000 €	679.000 €
		25 %	75 %	166.000 €	727.000 €

Bürgerbeteiligung

Bezogen auf die drei Themenbereiche können die Ergebnisse des Bürgerworkshops wie folgt zusammengefasst werden:

Fußgänger- und Radverkehr

- Verbesserungen von Gehwegen und Fußgängerüberwegen, z. B. Gehweg Alte Poststraße („zu viele parkende Autos“) und Fußgängerüberweg Ernst-Reuther Straße am Knotenpunkt Königsbergerstraße („unübersichtlich“)
- Ergänzung des Radverkehrsnetzes
Die im Zielkonzept dargestellte Ergänzung des Radverkehrsnetzes wird befürwortet (z. B. auf der Friedrich-Ebert-Straße und Wörthstraße). Weitere Ergänzungen werden erwünscht (z. B. Kaltensondheimer Straße, Panzerstraße, Heinrich-Hupmann-Straße, Anbindung Eselsbergbrücke)
- Gefahrenstellen im Radverkehr beseitigen
Radverkehrsführungen entlang von Lärmschutzwänden an den Bahngleisen werden als Eng- und Gefahrenstelle wahrgenommen. Zur Verbesserung wird eine transparente Gestaltung der Lärmschutzwände vorgeschlagen.
- Fahrradabstellanlagen
Für Bürger und Touristen sollten in der Stadt mehr Fahrradabstellanlagen zur Verfügung stehen

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

- Verbesserung des bestehenden ÖPNV-Angebots durch
 - eine klare Struktur und Außendarstellung des Bussystems und nachvollziehbare Buspläne
 - die Optimierung bzw. Einführung von Taktzeiten
 - eine bessere Verknüpfung des Stadtverkehrsbusses mit den Regionalbuslinien
 - den Einsatz moderner Regionalverkehrsbussen mit „Wiedererkennungswert“
- Optimierung der Haltestellen durch einheitliche und verständliche Beschilderung
- Verbesserung des Angebot des Anruf-Sammel-Taxi (AST)
- Attraktive Platzgestaltung des Bahnhofvorplatzes
- Bessere Abstimmung zwischen den verantwortlichen Busverbänden und beauftragten Unternehmen

Kraftfahrzeugverkehr

- Verbesserung des Verkehrsablaufs auf der B 8 durch Optimierung der Listsignalsteuerung („Grüne Welle“)
- Ausbau der St 2272
- Erweiterung des Parkangebots durch temporäre Nutzung der „Landesgartenschau-Fläche“

- Ausweisung von Lkw-Parkplätzen außerhalb des Stadtgebiets als Übernachtungsmöglichkeit für Lkw-Fahrer und Vermeidung von Lkw-Nachtparkern in Kitzingen (z. B. Panzerstr.)
- Umgestaltung der Straßenräume auch in der Würzburger Straße und Ritterstraße