BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG DR.-ING. REINHOLD BAIER GMBH

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 gesamtstädtischen 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 Entwicklungskonzept[1] und dem Integrierten Handlungskonzept für den Stadtteil Kitzingen-Siedlung[2] als eine strategische Grundlage für zukünftige Planungen der Stadt Kitzingen dienen soll.

[1] Drees & Sommer und planungsgruppe 4, Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) Kitzingen Von der Garnisions- 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

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 - Kaltennsondheimer Straße

AP 4 Schlussfolgerungen, Ziele, Leitbild

Beteiligungs-verfahren (Workshop, Bürgerbe-teiligung, politische Gremien)

Teil B

AP 1 Prognose und Bewertung der Verkehrs-situation 2025

AP 2 Gesamtstädtische Strategie

AP 3 Erstellung von Einzelkonzepten
Fließender und Ruhender Kfz-Verkehr
Radverkehr
Fußverkehr
ÖPNV
Maßnahmenplan mit Prioritätenreihung und Kosten

Beteiligungs-verfahren (Workshop, Bürgerbe-teiligung, politische Gremien)

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.

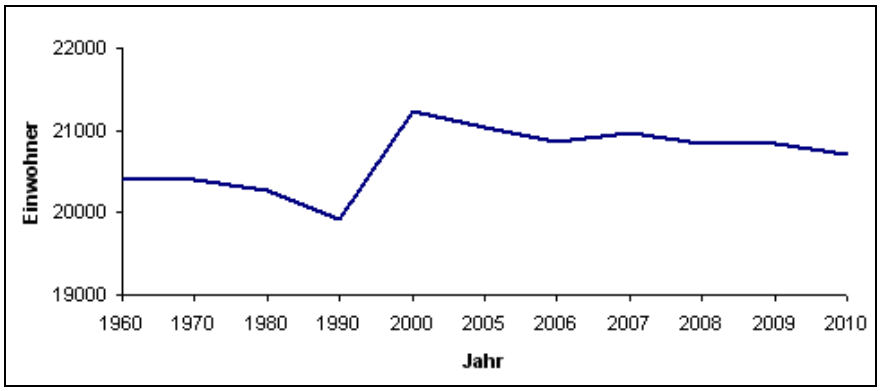

Bild 2: Bevölkerungsentwicklung in Kitzingen (ohne US-Streitkräfte)
Quelle: https://www.statistikdaten.bayern.de/genesis/online/logon

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 Zielgrößen[3].

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

Detailliertere Planungen gab es auch schon zur Schrannenstraße/Herrnstraße[4], die ähnlich gelagerte Zielsetzungen hatten. Die wichtigste Netzänderung war hier die Idee der Abbindung der Schrannenstraße 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 Haupterschließungsstraßen der Innenstadt Kurzparkreglungen 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 Schrannenstraße/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).

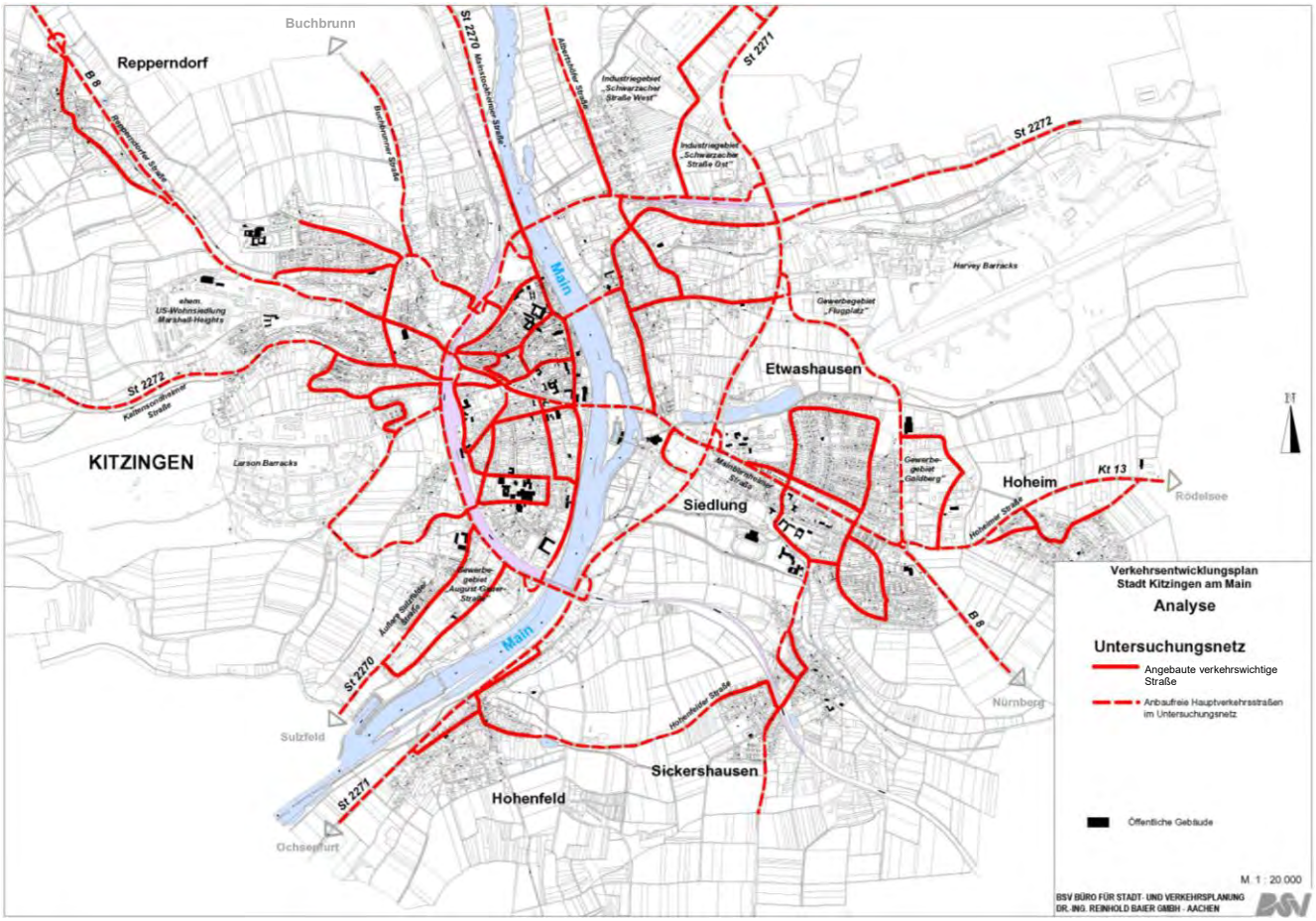

Bild 3: Untersuchungsgebiet VEP Kitzingen

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-Plan[5] 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, vorfahrtgeregelt 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 Durchgangsverkehren. 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, Fischergasse, Innere Sulzfelder Straße, Kaltensondheimer Straße und Repperndorfer Straße vorzufinden.

[6] M.A.R.S. ist ein von BSV entwickeltes **M**odell der **a**utonomen 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.

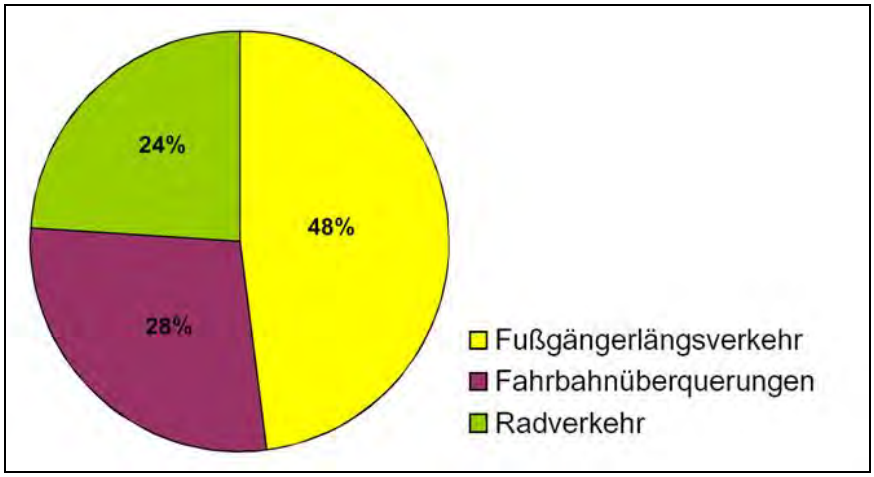

Bild 4: „Problemklima“ in Kitzingen (Verteilung der Problempunkte der Strecken mit einer Kfz-Belastung > 200 Kfz/Stunde)

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 RASt 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)

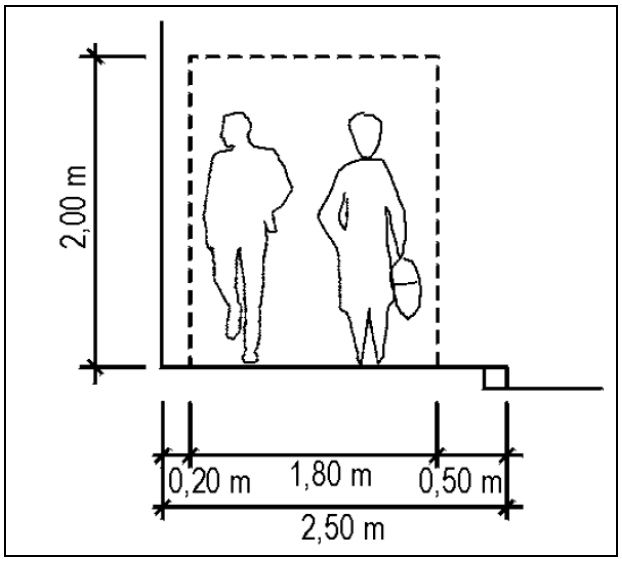

Bild 5: Regelbreite für Fußgängergehwege nach RASt 06

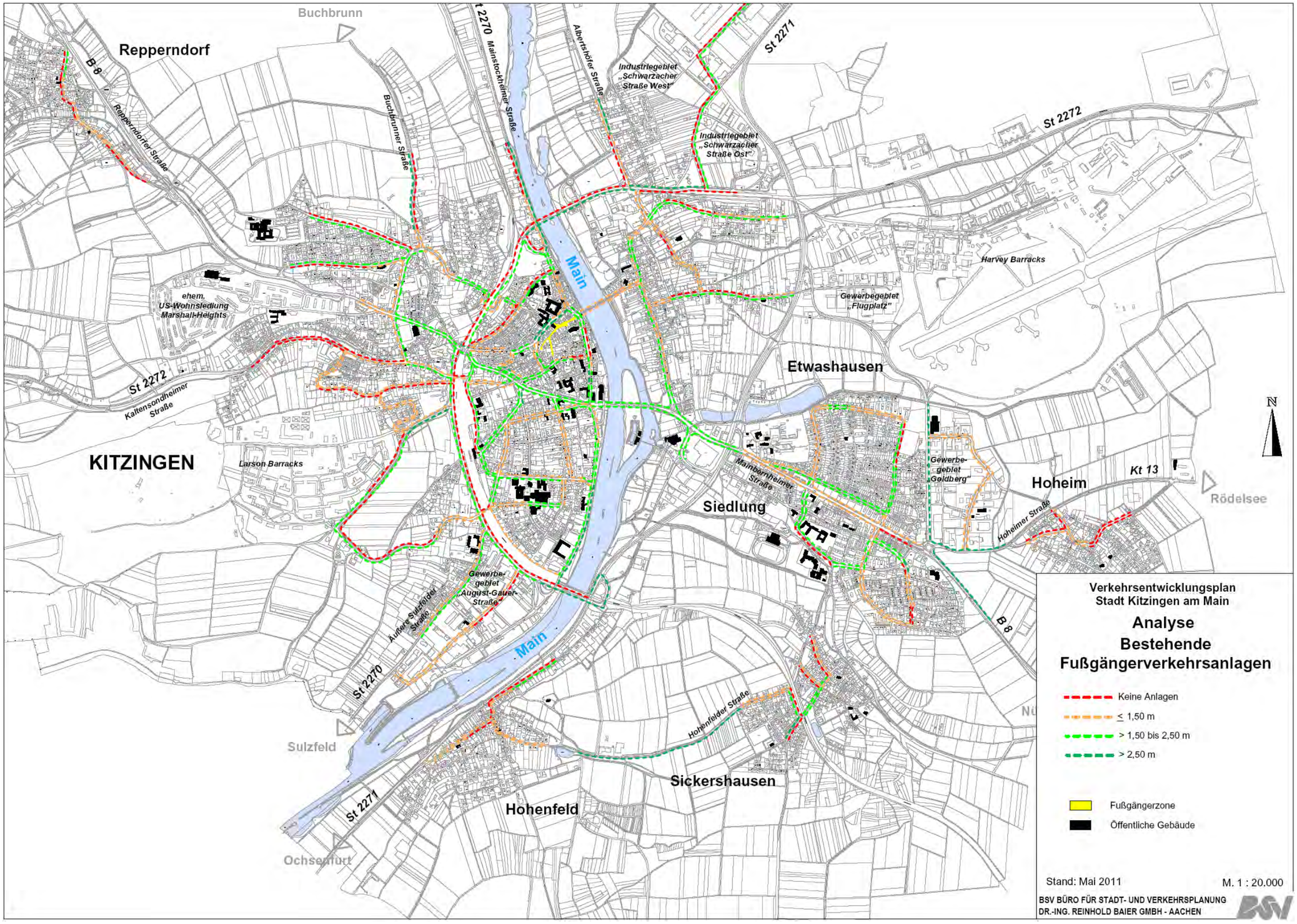

Bild 6: Bestehende Fußgängerverkehrsanlagen im Untersuchungsnetz

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: Markstefter 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 („Zebrastreifen“) vorhanden (Bild 13); teilweise sogar „Rundum-Zebrastreifen“ an Knotenpunkten im untergeordneten Straßennetz. (Bild 14)

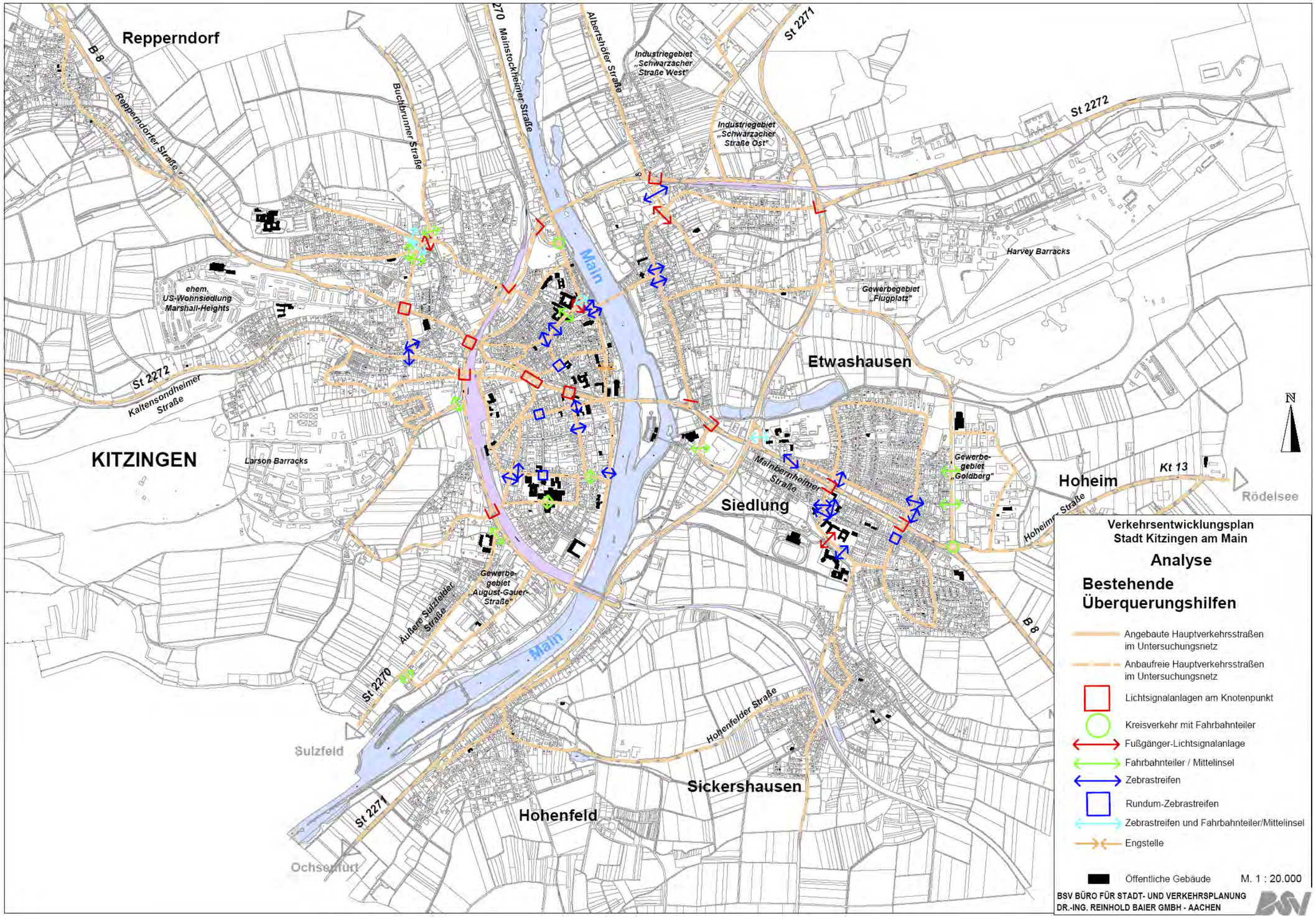

Bild 11: Bestehende Überquerungshilfen im Untersuchungsnetz

Bild 12: Mittelinsel Kanzler-Stürtzel-Straße

Bild 13: Fußgängerüberweg Schrannenstraße

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 Barrierewirkungen der Gleisanlangen und des Mains auf. Da diese nur an bestimmten Punkten gequert werden können, ist darauf zu achten, dass diese Querungsmöglichkeiten 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 StVO[7] 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 Kitzinger 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

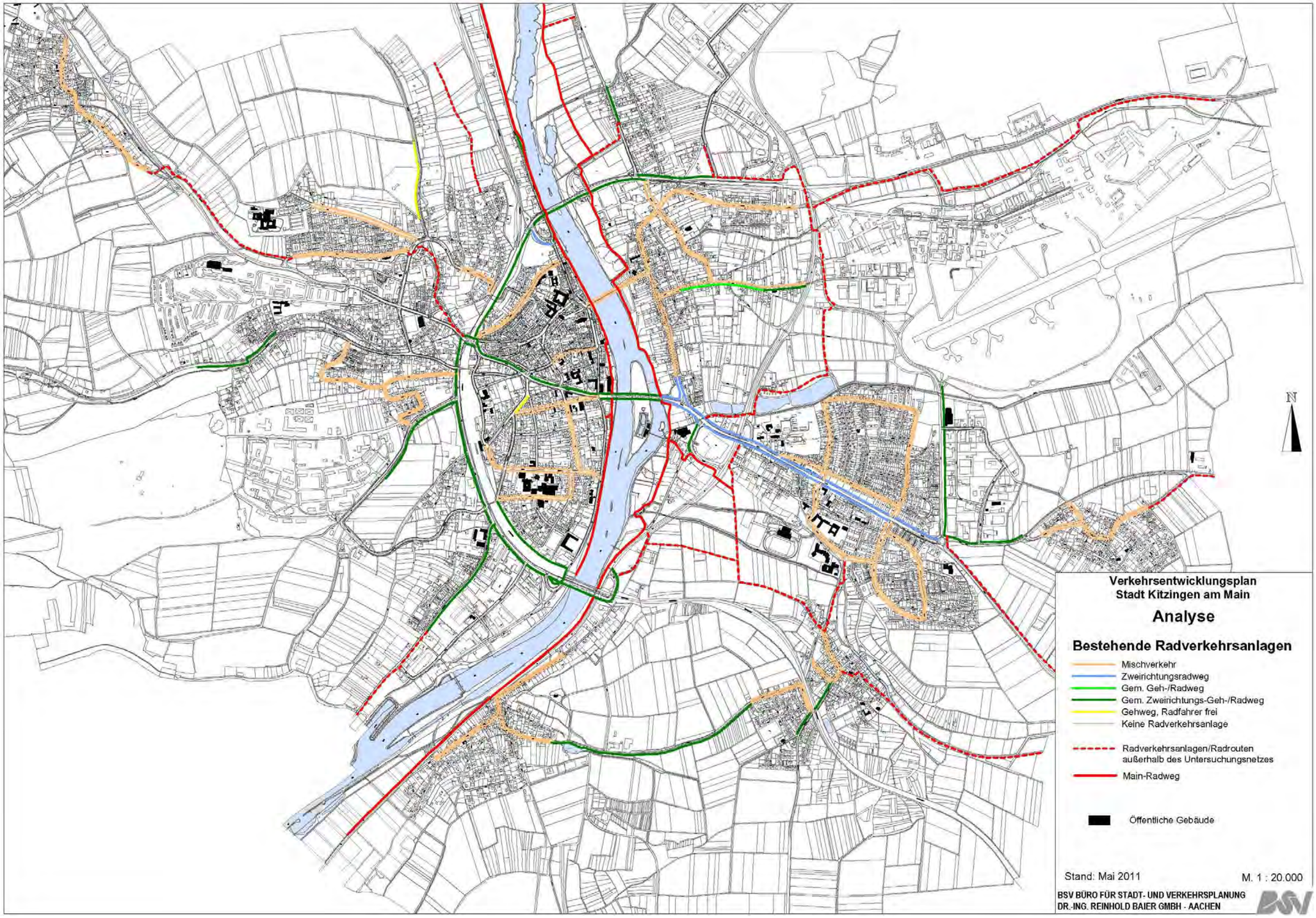

Bild 20: Bestehende Radverkehrsanlagen im Untersuchungsnetz

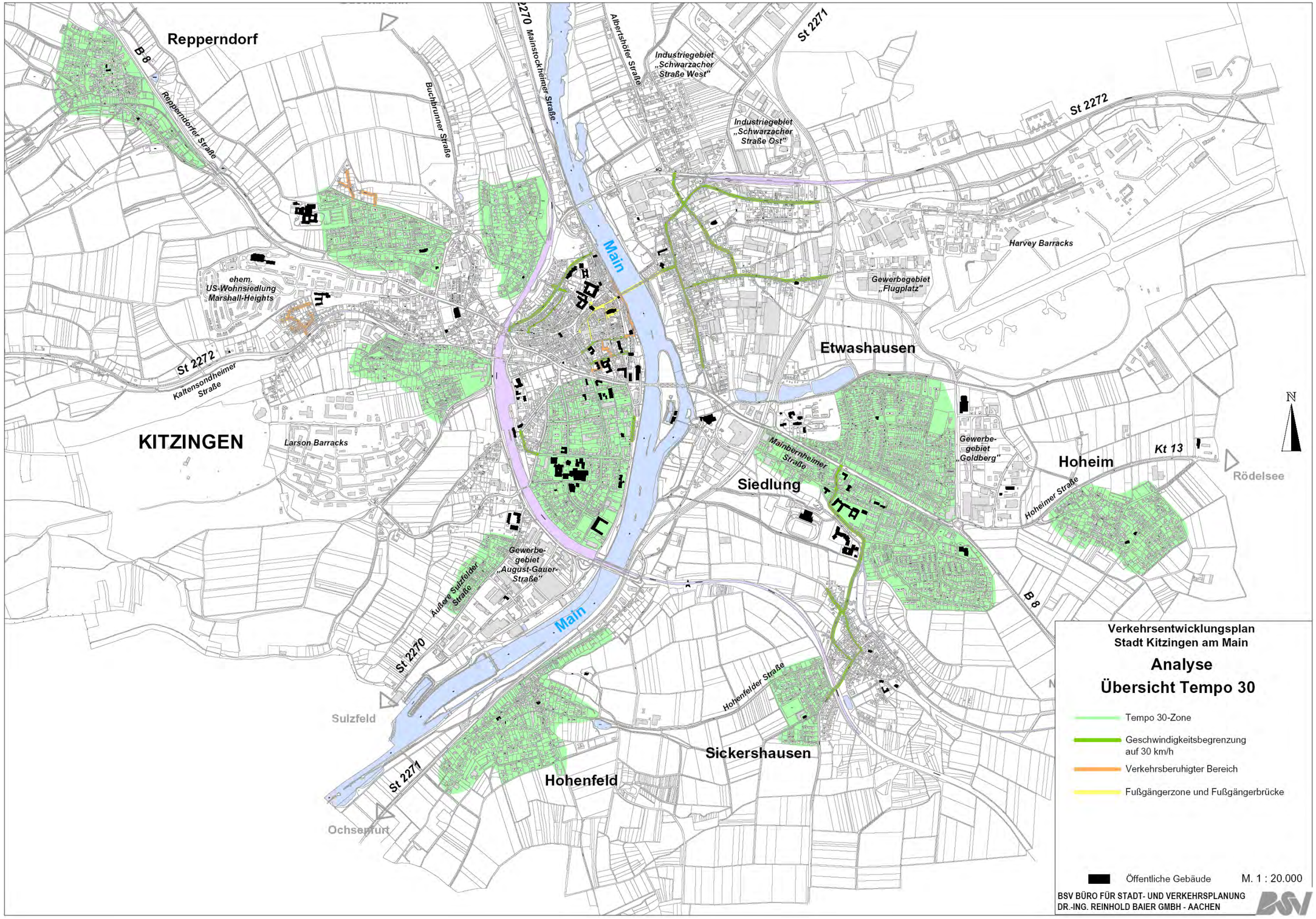

Bild 21: „Tempo-30" Plan

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 Buslininen 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 Bahnhofes 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 Bedienungsachsen 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.

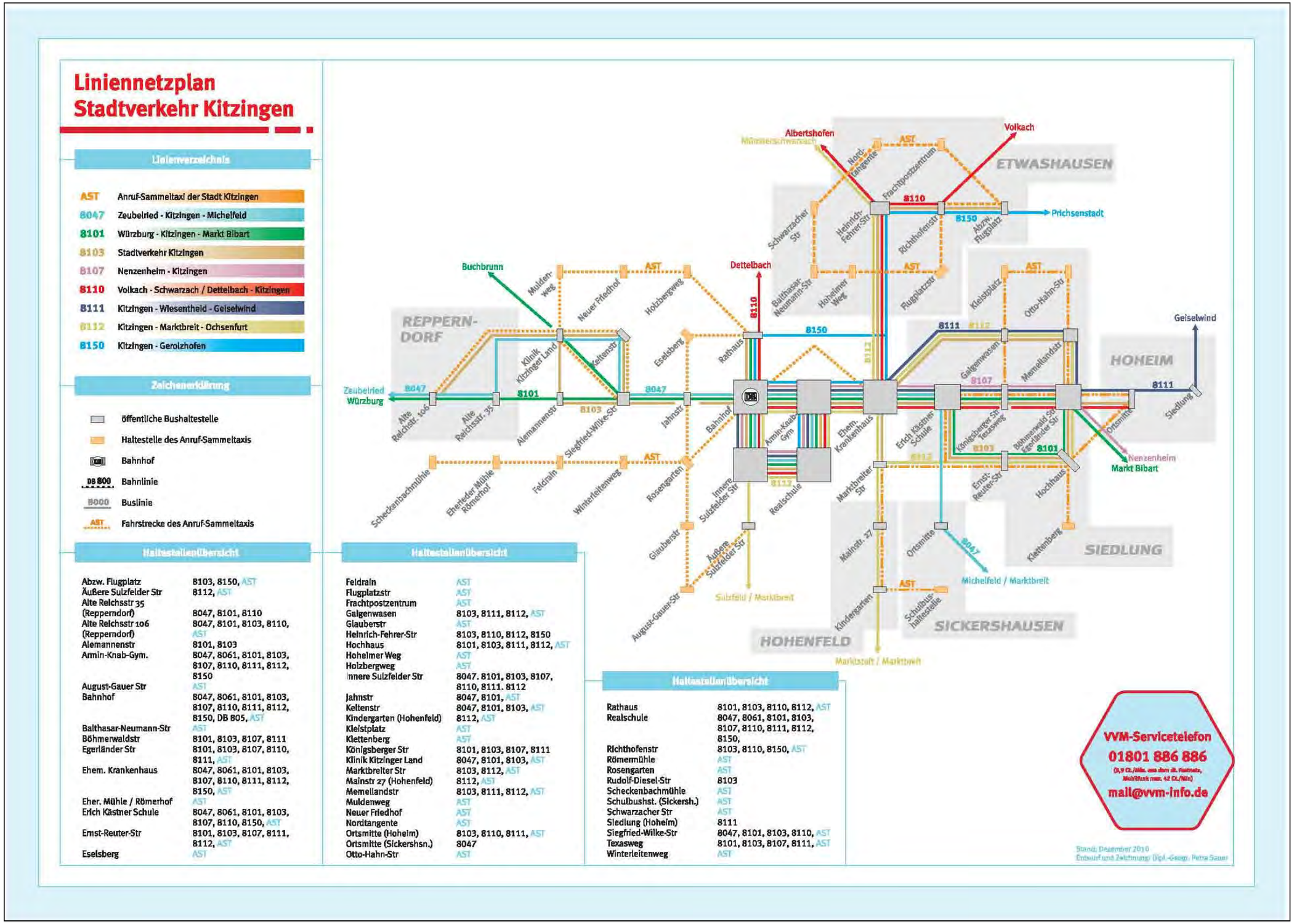

Bild 22: Liniennetzplan und Haltestellenübersicht Stadtverkehr Kitzungen (Stand Dez. 2010) – Quelle: VVM (Verkehrsunternehmens-Verbund Mainfranken GmbH)

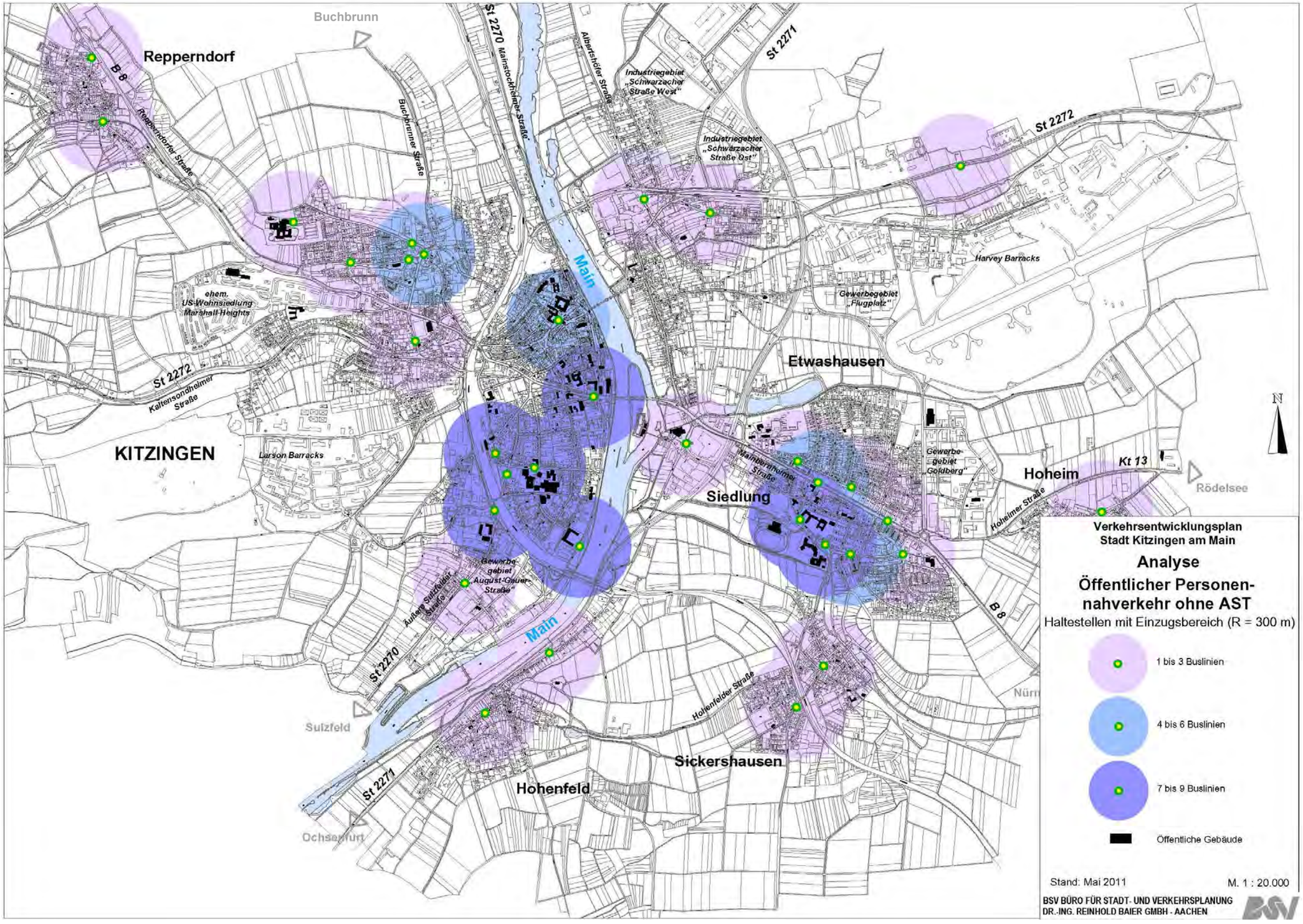

Bild 23: Einzugsbereiche und Bedienungsqualität im Busverkehr