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.

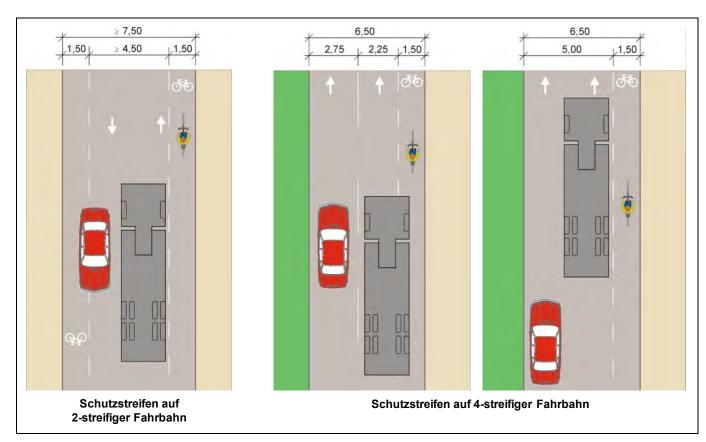


Bild 41: Prinzipskizzen von Schutzstreifen auf 2- und 4-streifigen Fahrbahnen



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.

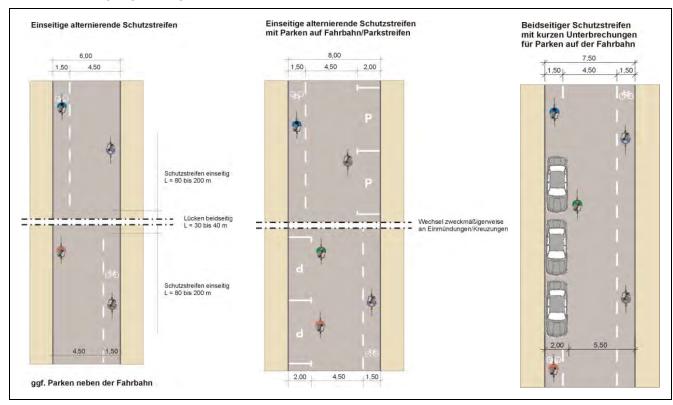


Bild 42: Prinzipskizzen von alternierenden Schutzstreifen

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 Kraftfahrzeugverkehrstärken 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 Kitzinger 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 Hindenburgring-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 Stadteilen, 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.

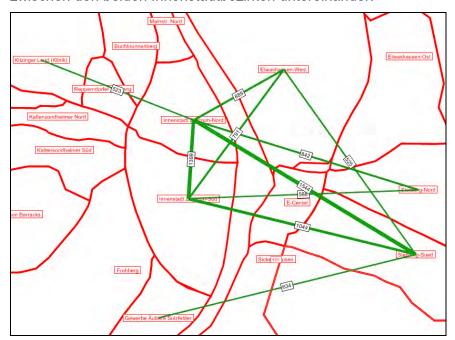


Bild 43: Wegesummen der Hauptbeziehungen pro Tag zwischen den Stadtbezirken in Kitzingen

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

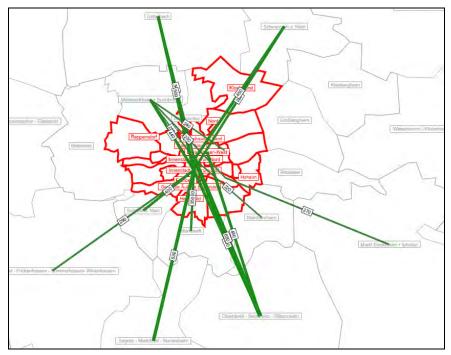


Bild 44: Wegesummen der Hauptbeziehungen pro Tag zwischen den Stadtbezirken in Kitzingen und den Außenbezirken



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.



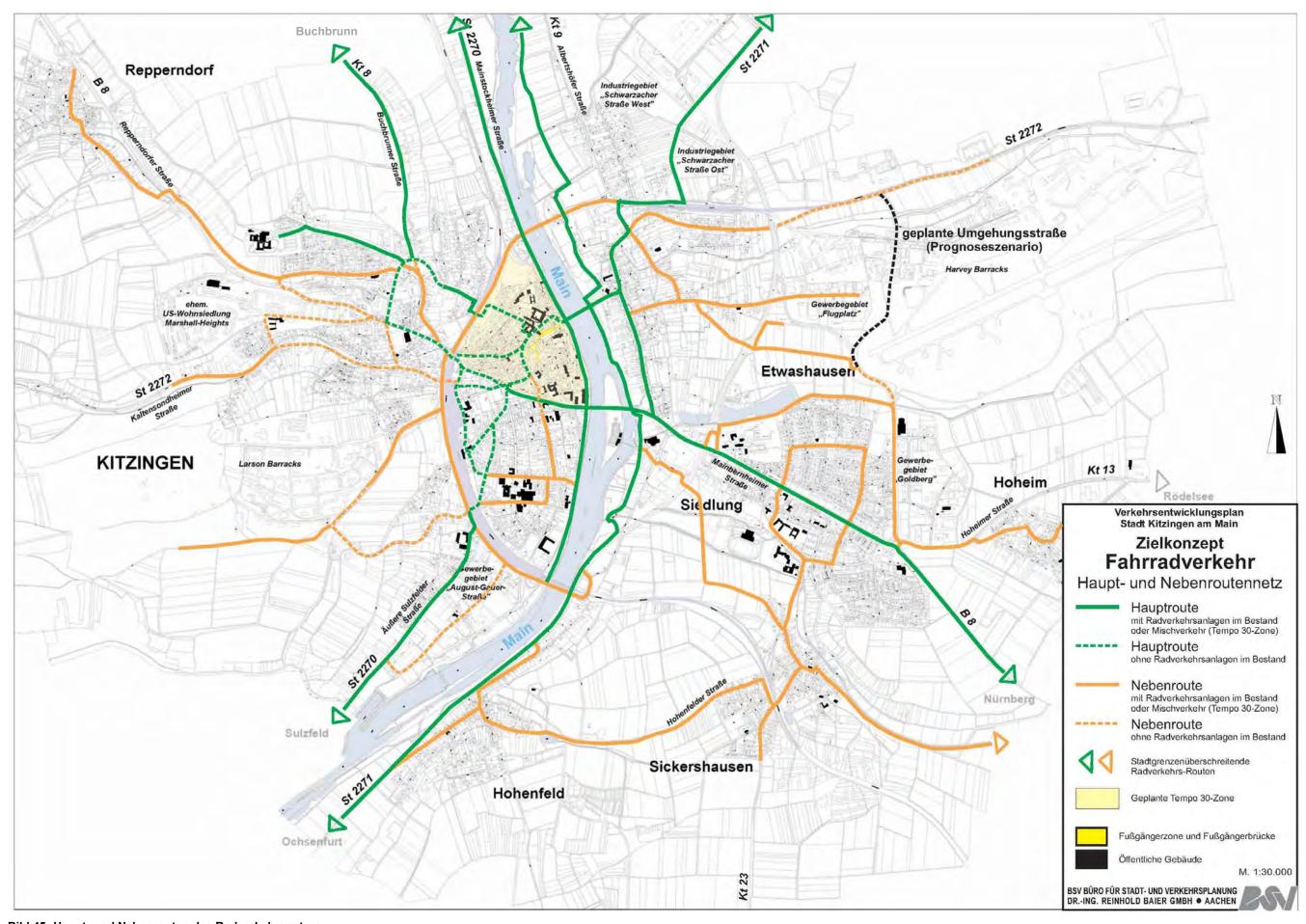


Bild 45: Haupt- und Nebenrouten des Radverkehrsnetzes



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 vereinzelten 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.



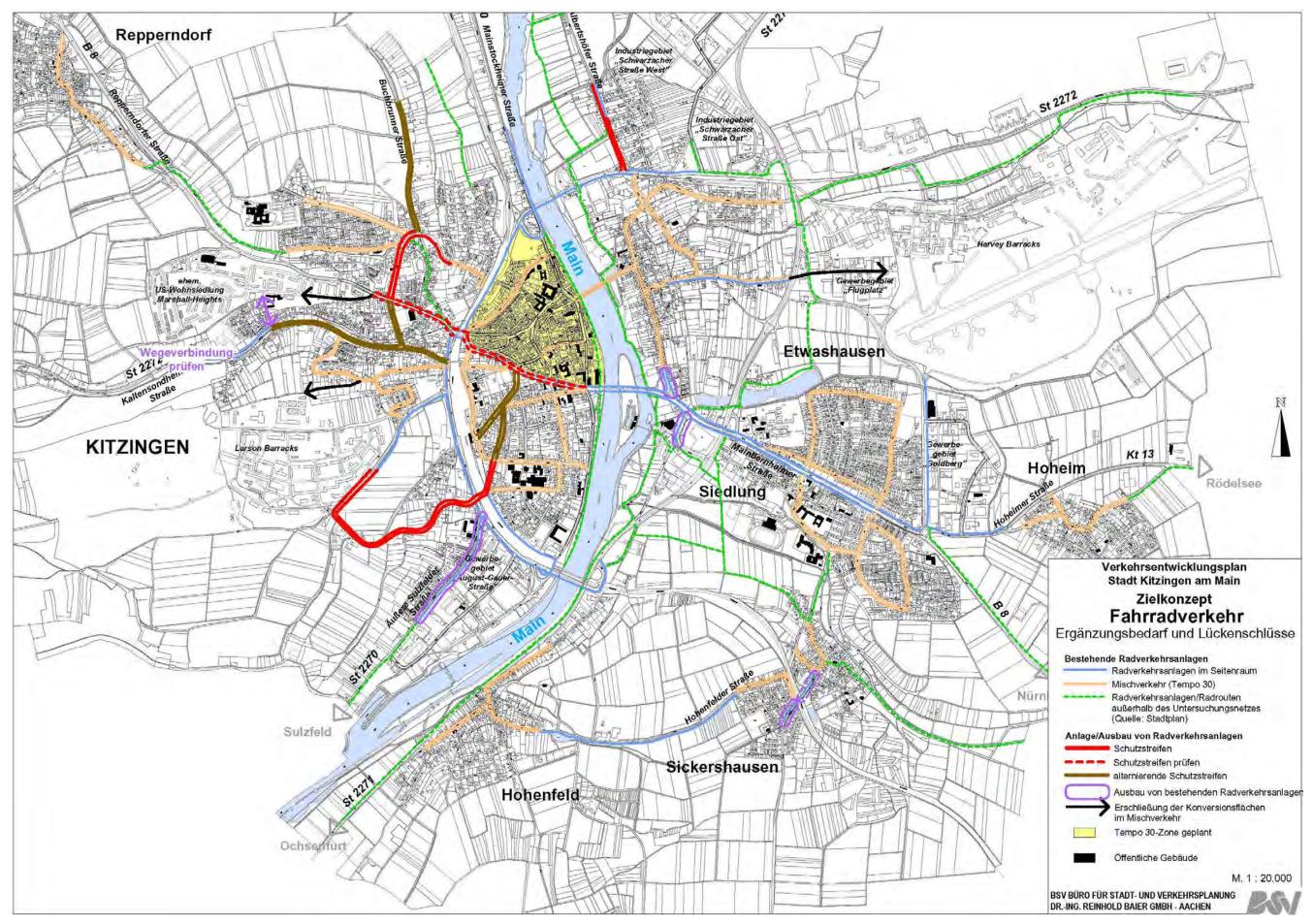


Bild 46: Ergänzungsbedarf und Lückenschluss des Radverkehrsnetzes



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 Glauberstraße 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 Haltestellestandorten in der Realität entspricht Als Beispiel ist die Haltestelle "Rosengarten" (bisher ausschließlich für Touristenbusse und das Anruf-Sammeltaxi) 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 Frequentierung 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 Südbzw. 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 la 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 "Rosengar-



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 la 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.



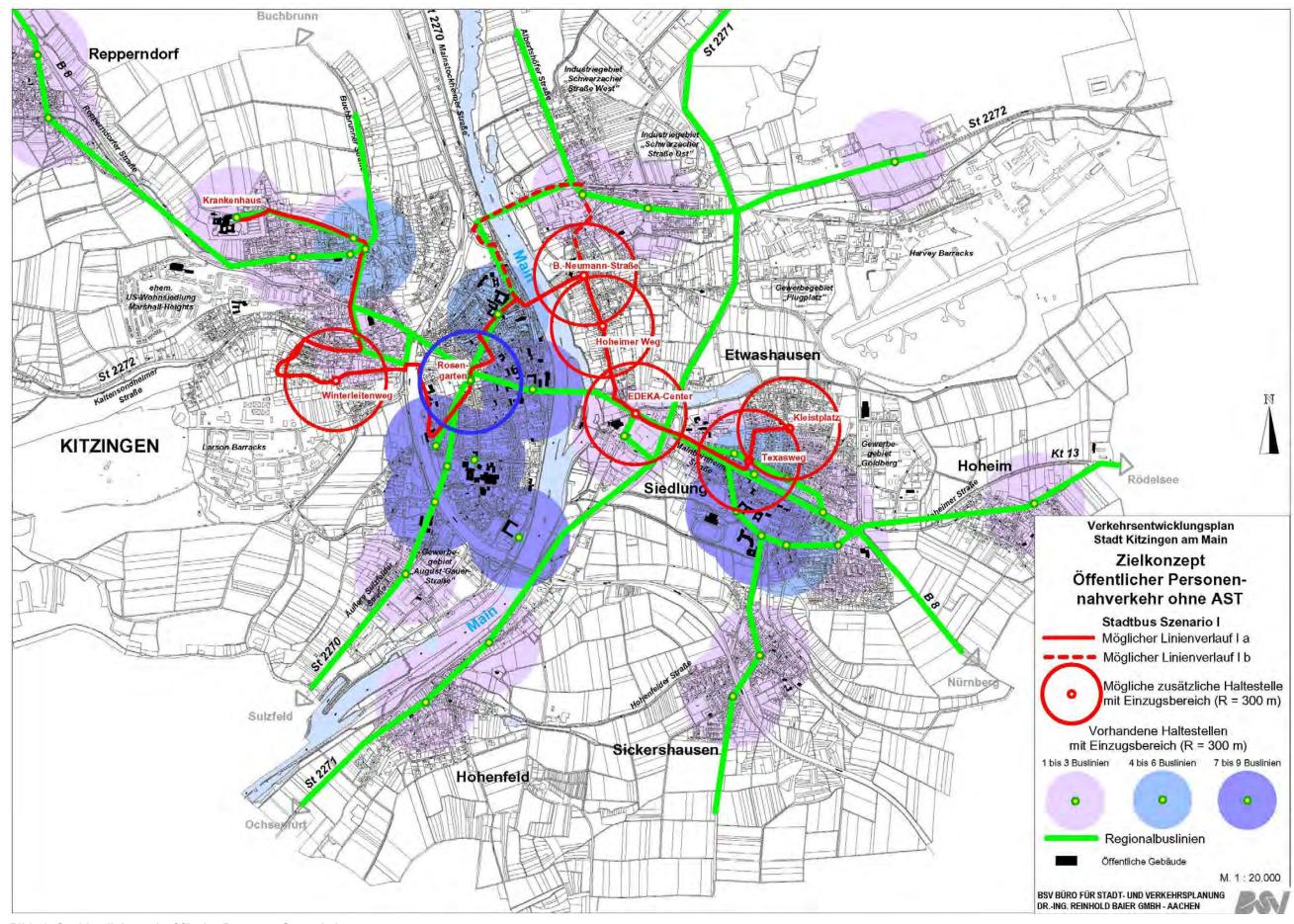


Bild 48: Stadtbuslinienverlauf für das Prognose-Szenario I



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 weitaus größte 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).



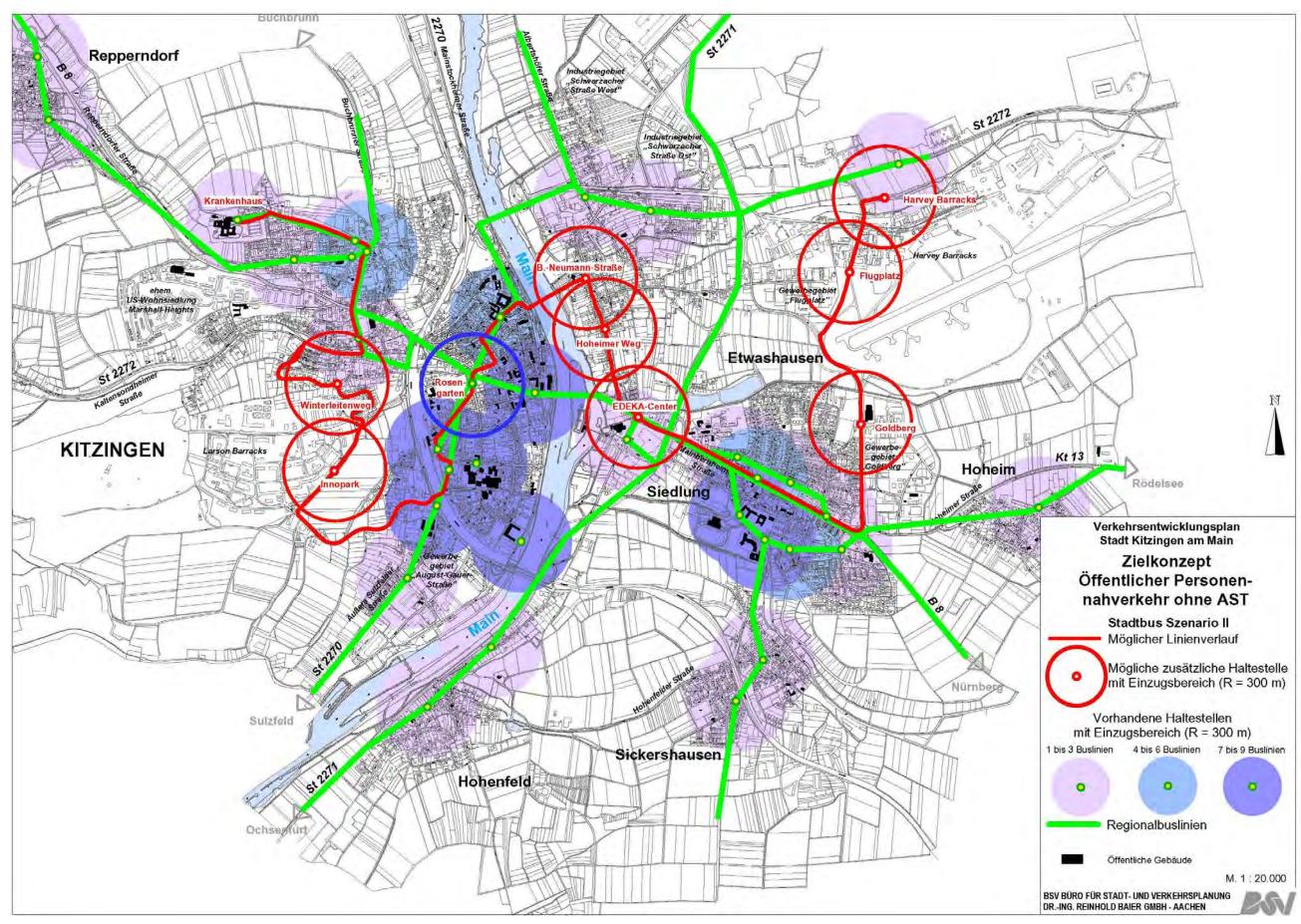


Bild 49: Stadtbuslinienverlauf für das Prognose Szenario II



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 wird ¹³.



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 Staatstraße St 2272 nördlich der Harvey Barracks. Nach Abschluss des derzeitigen Bauabschnitts auf der Nordtangente zur höhenfreien Verbindung der Nordtangente mit der St 2272, stände 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)



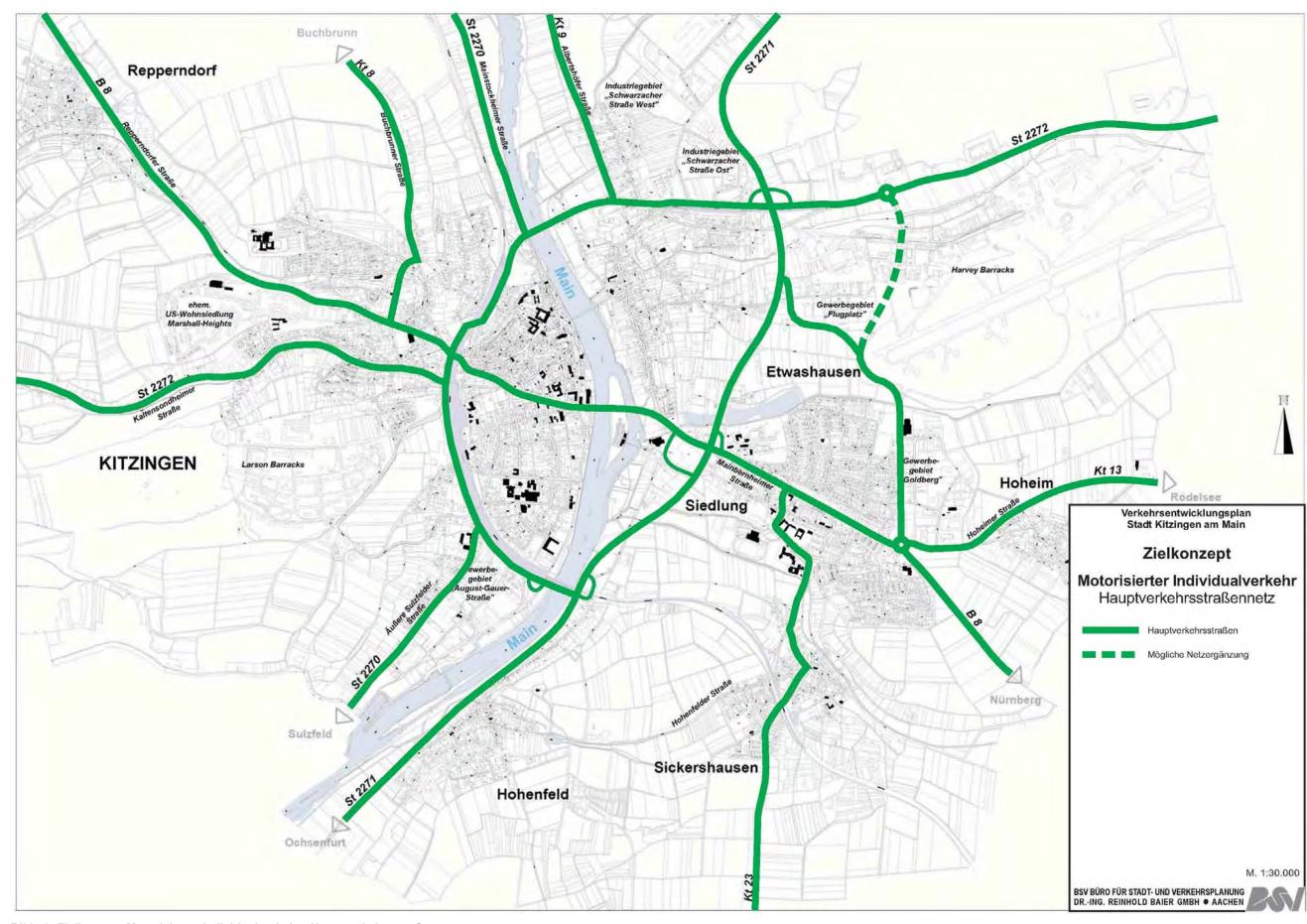


Bild 50: Zielkonzept Motorisierter Individualverkehr "Hauptverkehrsstraßennetz



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.

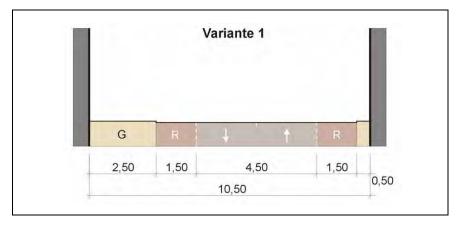


Bild 51: Ausbauvarianten der Inneren Sulzfelder Straße

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).

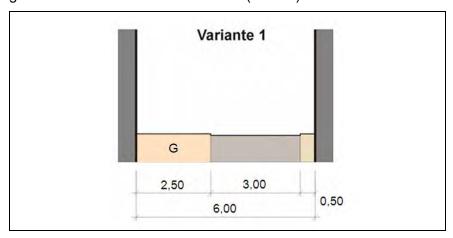


Bild 52: Umbauvarianten der Kaltensondheimer Straße

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 Haupterschließung der Innenstadt für den Kraftfahrzeugverkehr ist über die Hauptverkehrsstraßen Nordtangente, Hindenburgring West (B8) und Hindenburgring Süd (B8) und über die innerstädtischen Haupterschließungsstraßen 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 Innenstadtgebiet (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)

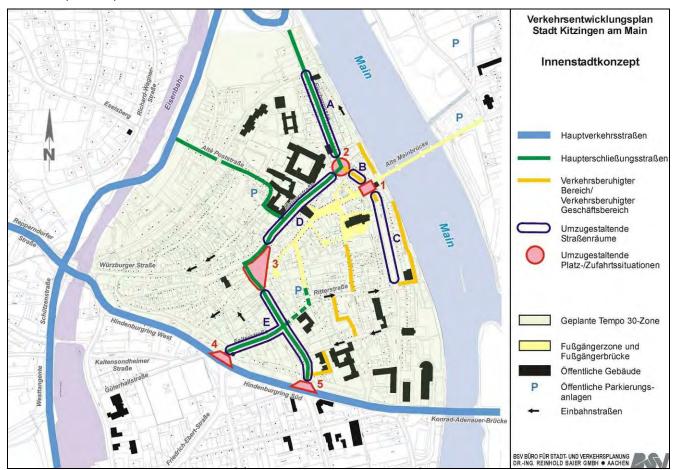


Bild 53: Innenstadtkonzept



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 entstände 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 Schrannenstraße (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 rechte Mainseite in unmittelbarer Nähe zur Alten Mainbrücke vor. (Bild 54)

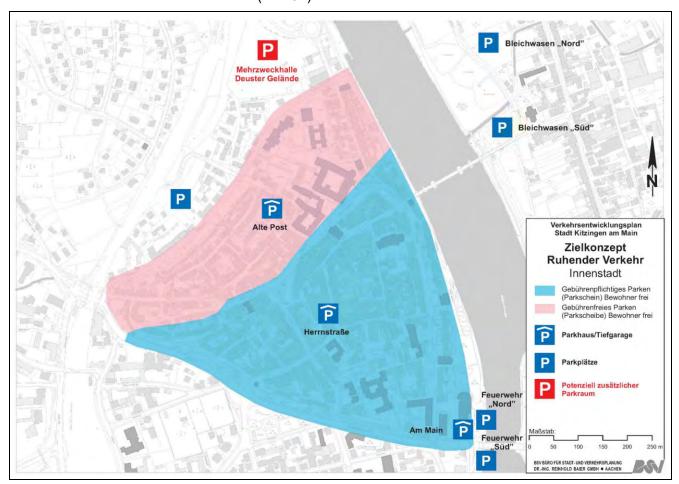


Bild 54: Zielkonzept Ruhender Verkehr "Innenstadt"

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 Schrannen- 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 Anfahrbarkeit 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 Parkierungsanlage eingeplant werden.

Wie in der Analyse (siehe Kapitel 0) bereits beschrieben, werden die Verkehrsteilnehmer durch ein statisches Parkleitsystem über die Standorte der unterschiedlichen Parkierungsanlagen 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 Parkraumangebotes 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 "Mühlbergebiet"



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.

