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/Werktag auf insgesamt 16.200 Kfz/Werktag 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/Werktag im Innenstadtbereich entstehen. Die angrenzende Nordtangente nimmt diese Belastungen auf. Die verbleibenden Kfz-Belastungen in der Innenstadt mit bis zu 2.900 Kfz/Werktag lassen die Aufenthaltsqualität im Straßenraum wachsen.

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

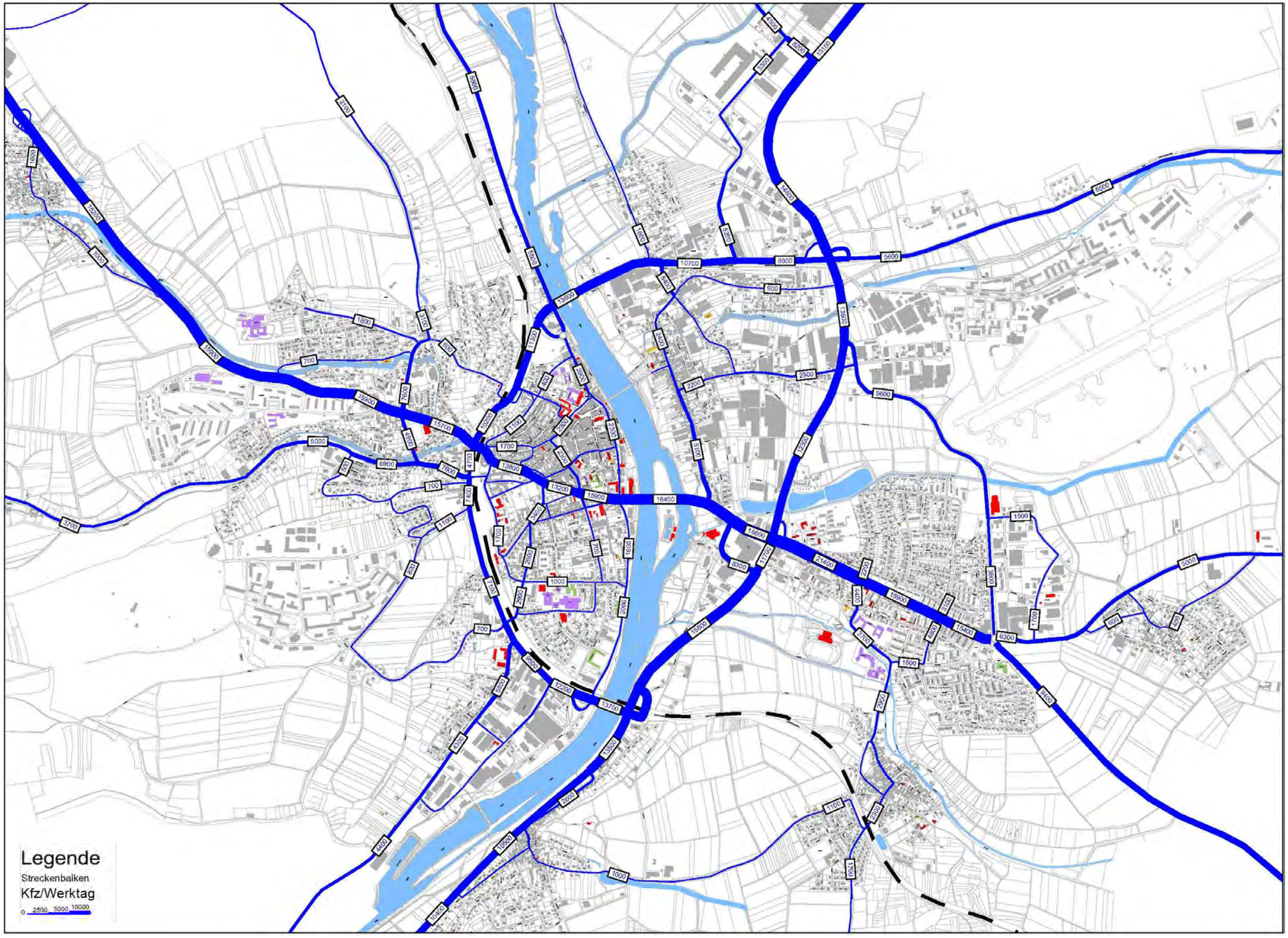

Bild 56: Kfz-Belastungsbild Prognose-Nullfall 2025 [Kfz/Werktag]

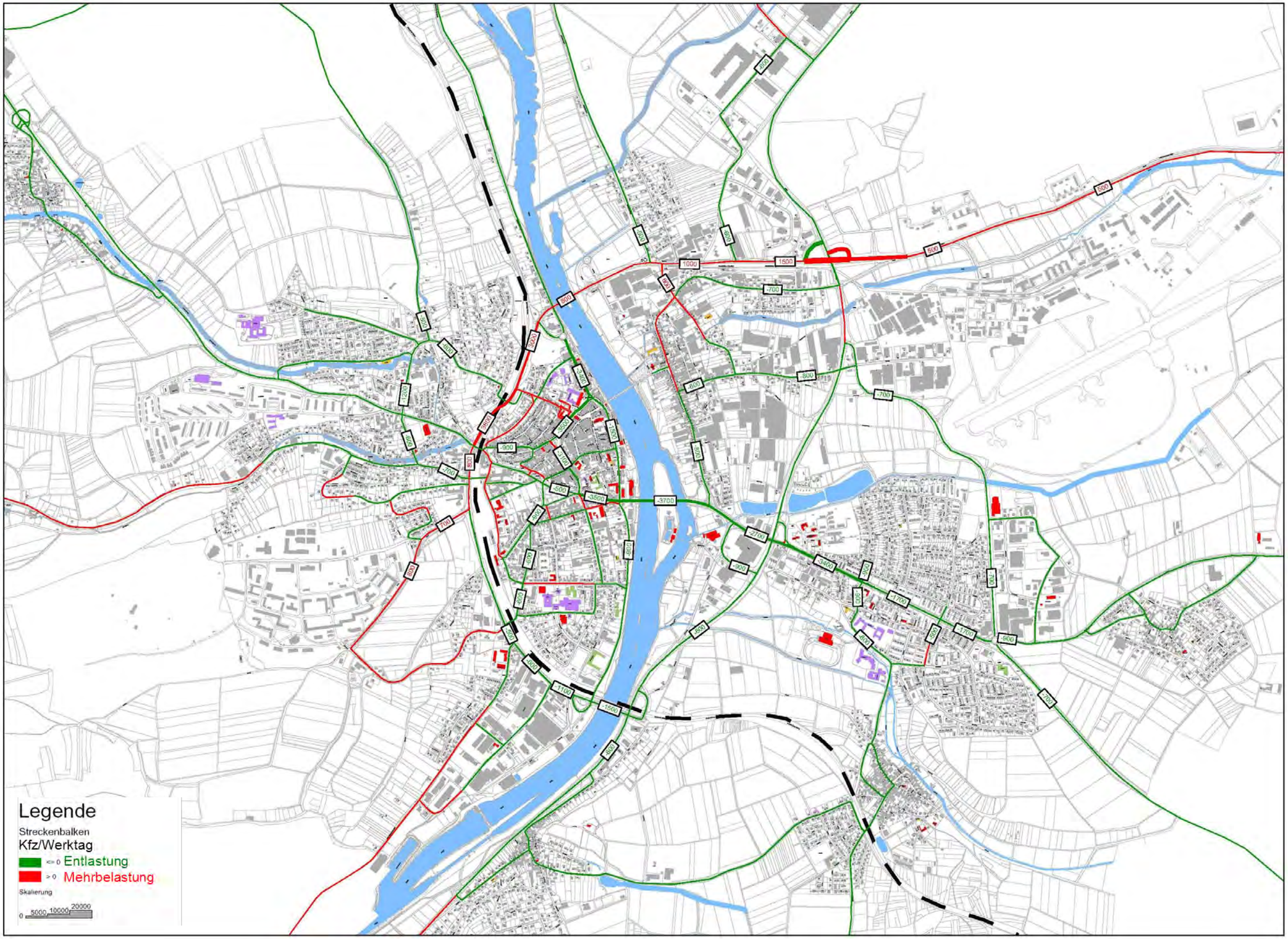

Bild 57: Kfz-Differenzenbild Prognose-Nullfall 2025 – Analyse-Plusfall 2010 [Kfz/Werktag, dargestellt werden Abweichungen > ± 500 Kfz/Werktag]

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 wesentlicher 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.

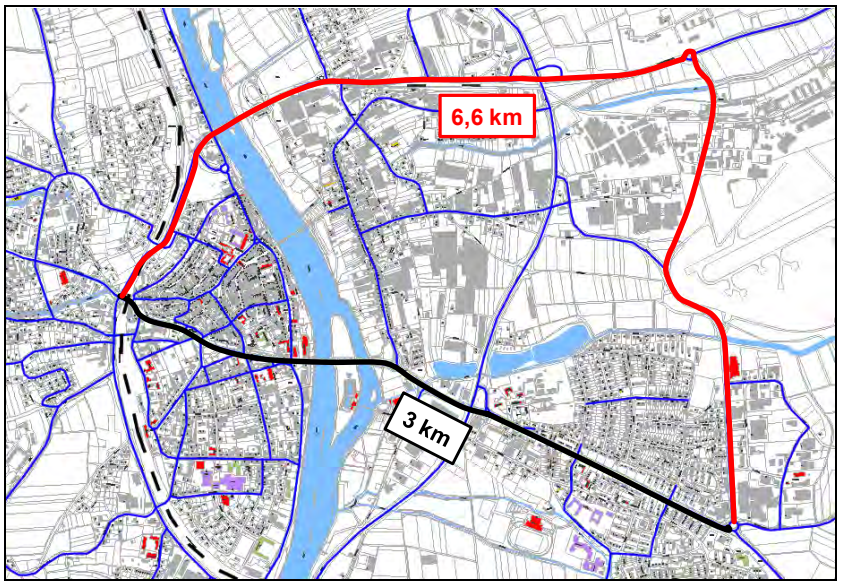

Bild 58: Streckenlänge der Ortsumgehung über die verlängerte Panzerstraße im Vergleich zur direkten Verbindung auf der B 8

- 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.

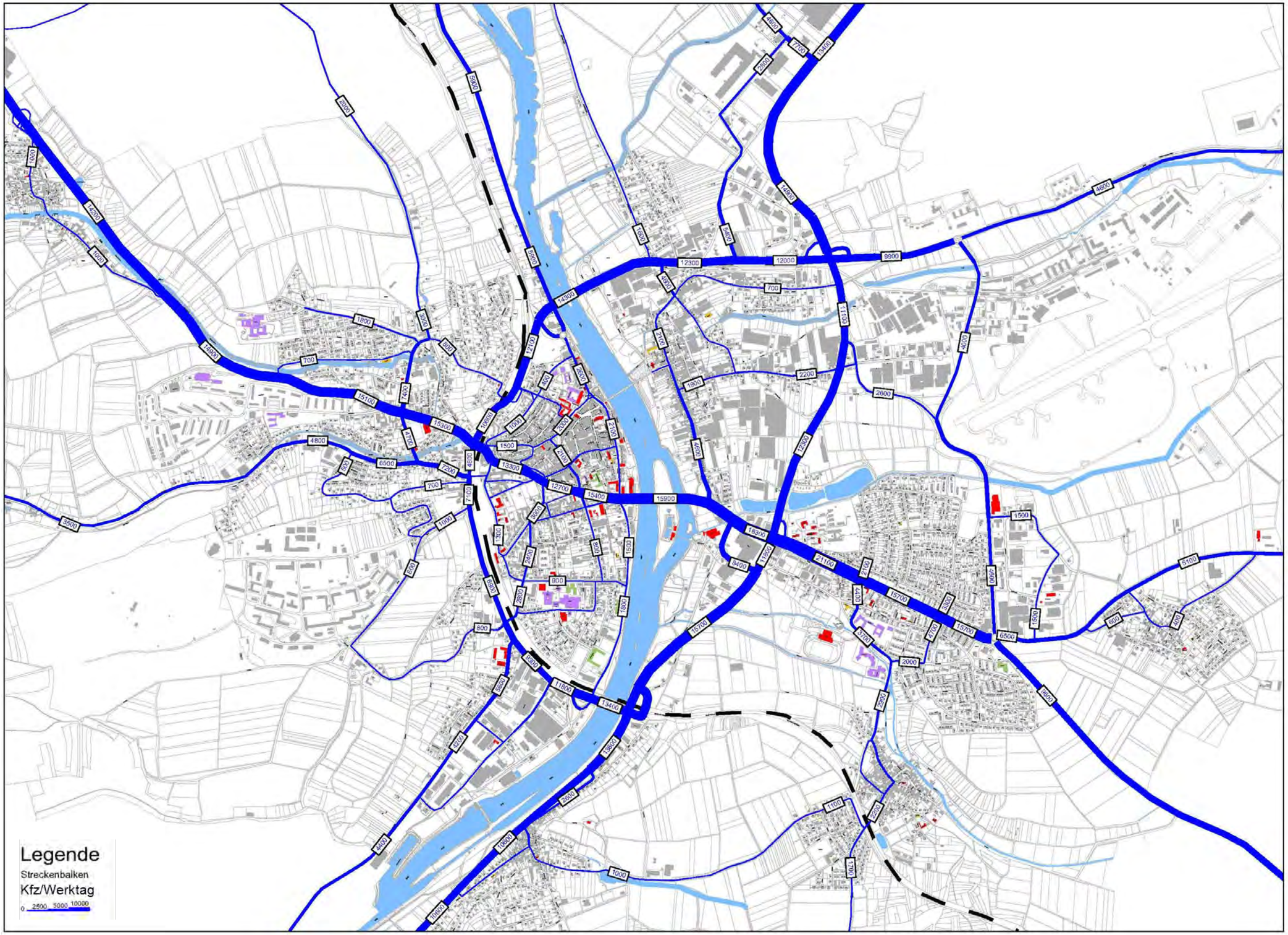

Bild 59: Kfz-Belastungsbild Prognose-Szenario I [Kfz/Werktag]

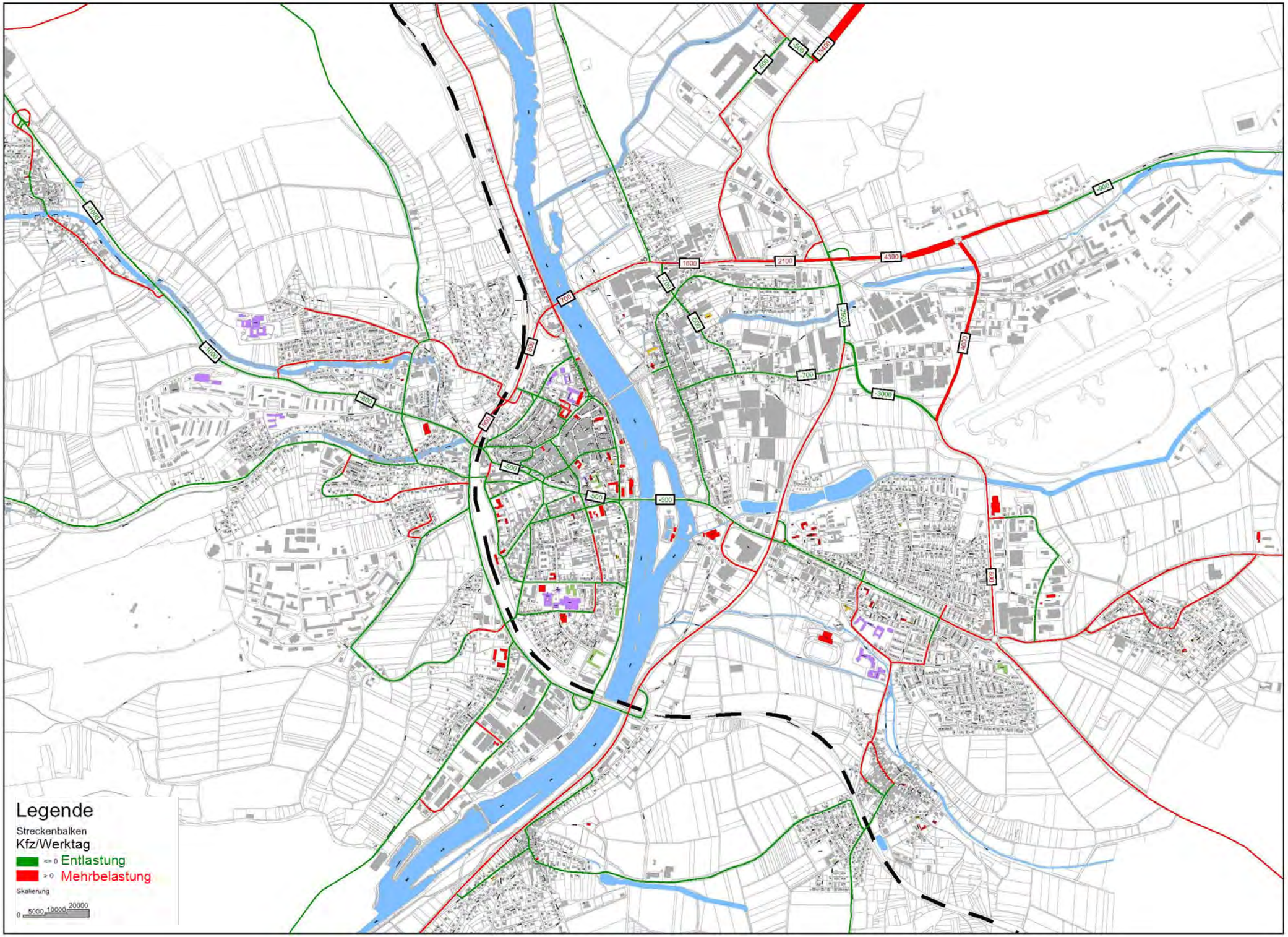

Bild 60: Kfz-Differenzenbild Prognose-Szenario I – Prognose-Nullfall [Kfz/Werktag, dargestellt werden Abweichungen > ± 500 Kfz/Werktag]