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 entwurfsprägenden 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.

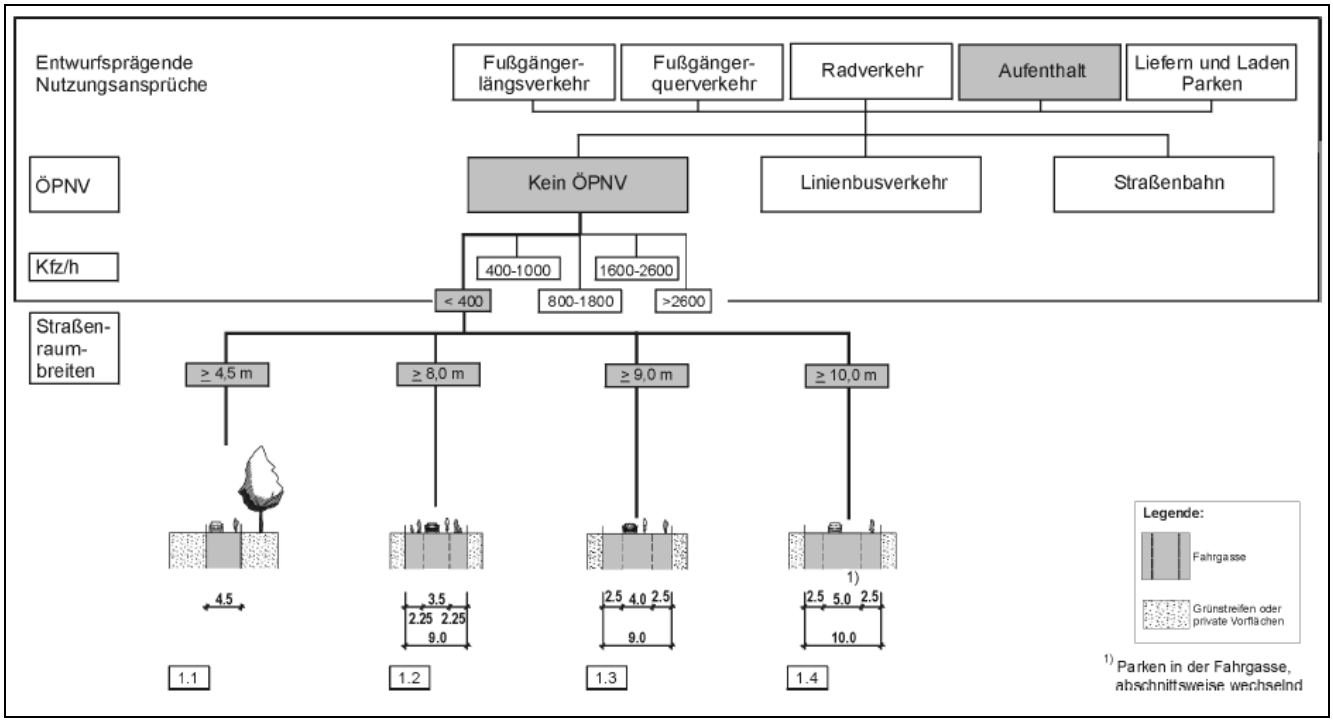


Bild 69: Empfohlene Querschnitte für die typische Entwurfssituation „Wohnwege“ nach den RASt 2006

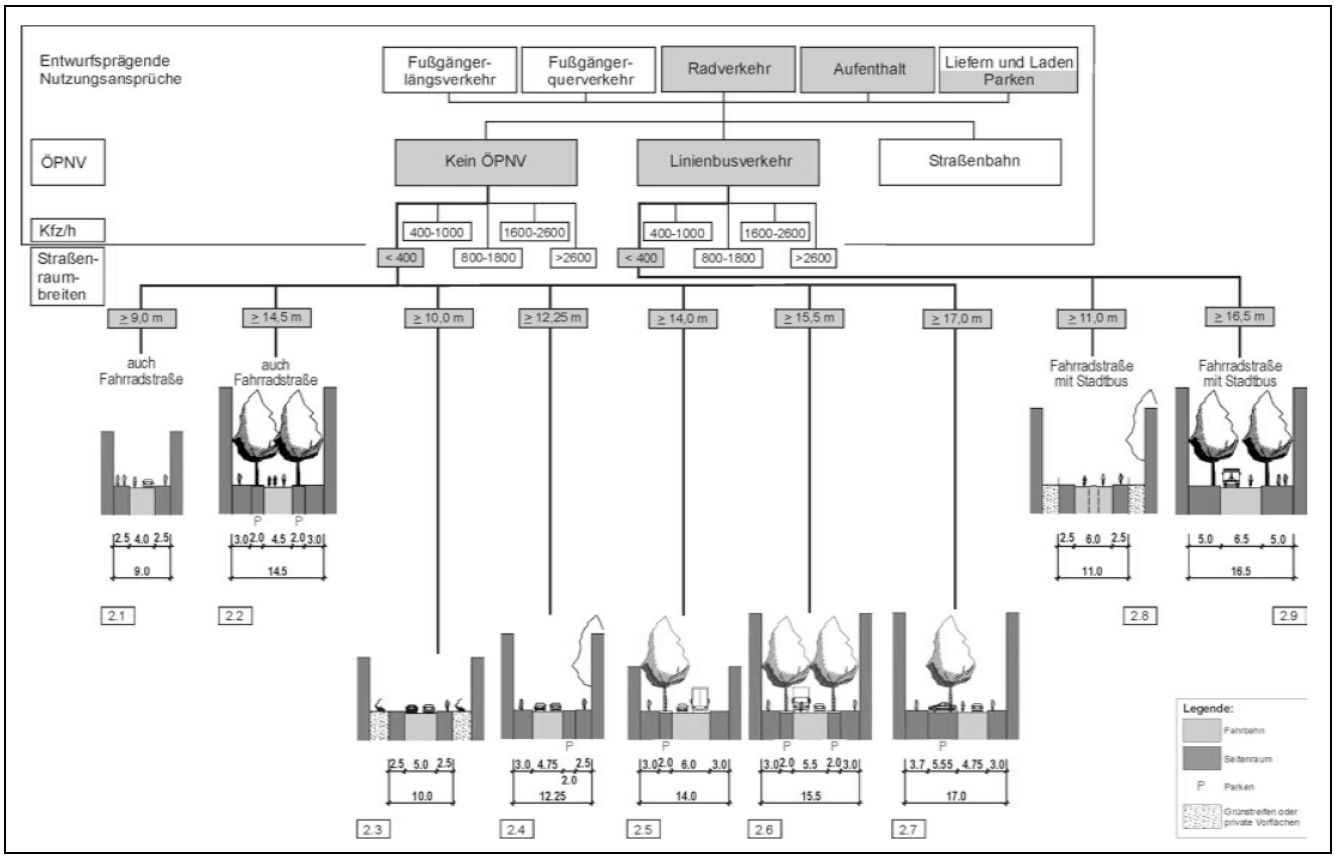


Bild 70: Empfohlene Querschnitte für die typische Entwurfssituation „Wohnstraße“ nach den RASt 2006

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 könnten 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.

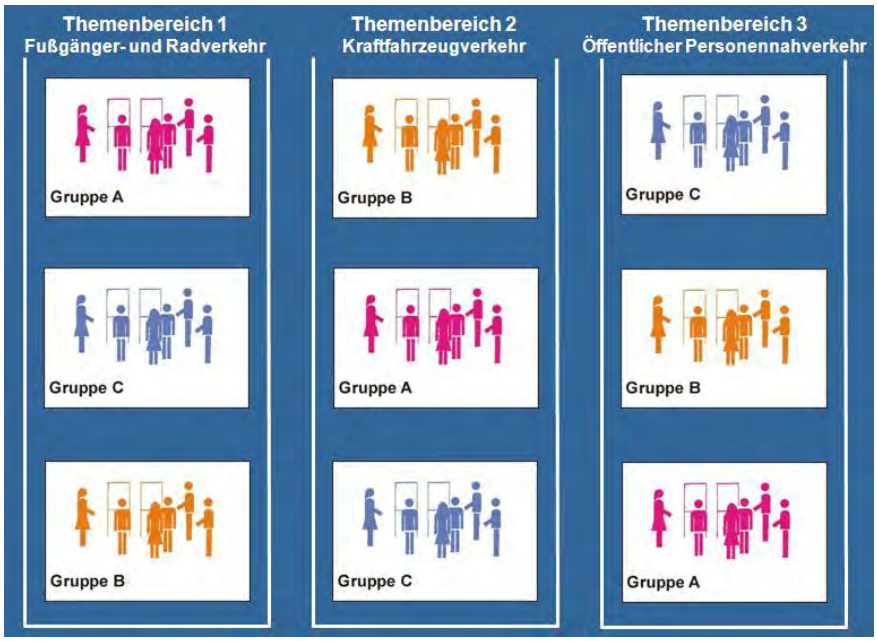


Bild 72: Ablauf des Bürgerworkshops

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)

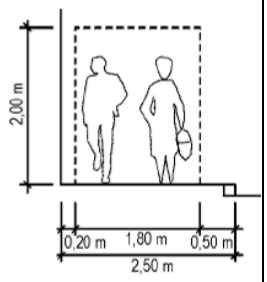
Netzplanung

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 RASt 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 Aufstellwinkel 50 gon	 2,00 m 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 RASt 06 (Auszug)

LF 4 Zur fußgängergerechten 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 verkehrsruhigen 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.

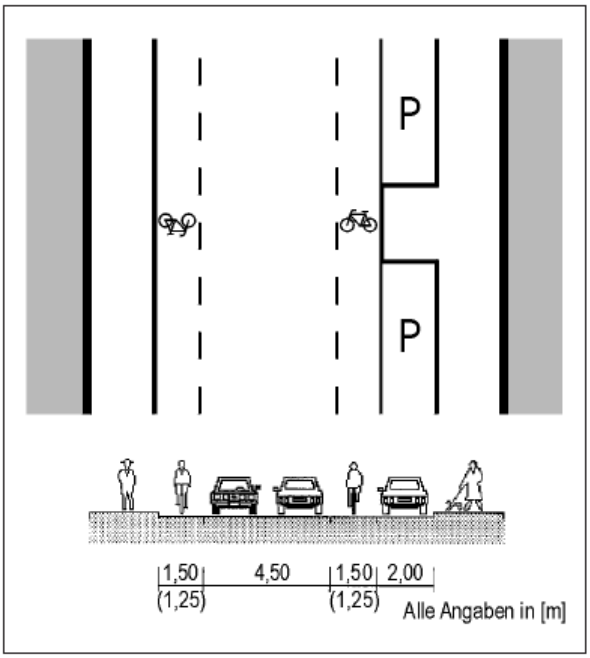


Bild 71: Beispiel für die Abmessungen von Schutzstreifen

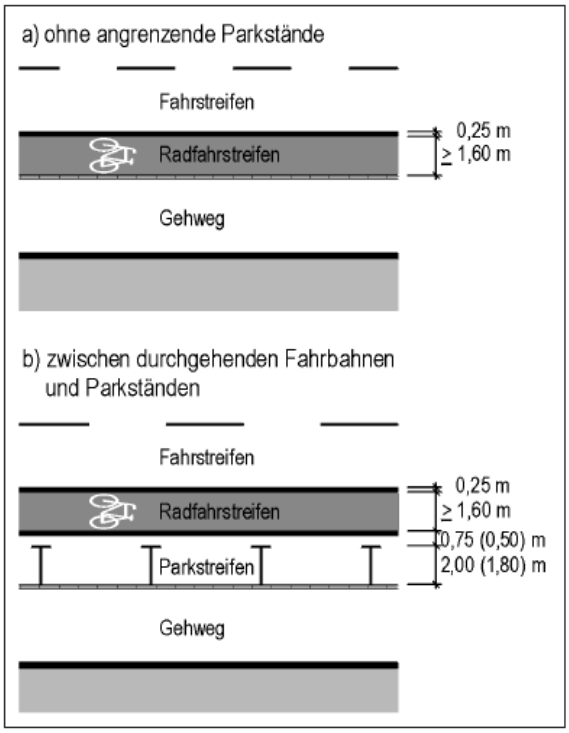


Bild 72: Beispiele für Abmessungen von Radfahrstreifen und von angrenzenden Verkehrsräumen

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 Personenverkehrs 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, Stadtbus) zeitlich und räumlich optimal aufeinander abgestimmt werden. Als zentraler Verknüpfungspunkt ist dabei der geplante Omnisbusbahnhof (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 (m^2), Längen (lfd m) oder Stückzahlen (Anz.) multipliziert wurden.

Die Gewichtung der Programme untereinander sollte sich an komunalpolitischen 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

  <u>Überschlägige Kosten</u>
  Von einer Umgestaltung der Alten Burgstraße[18] und Kaiserstraße[19] und Neugestaltung des Gustav-Adolf-Platzes ist eine Fläche von ca. 7.500 m^2 betroffen. Mit einem pauschalen Einheitspreis von 180 €/m^2 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

  <u>Überschlägige Kosten</u>
  Die Umgestaltung des Königsplatzes inkl. der angrenzenden Straßenräume betrifft eine Fläche von ca. 3.800 m^2. Mit einem pauschalen Einheitspreis von 180 €/m^2 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. Fischergasse oder Schrannenstraße) und Umgestaltung des Gustav-Adolf-Platz (siehe auch *„Stadtverträglicher Kraftfahrzeugverkehr“)*

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 Zielkonzept 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 Fahrradrouten (auch in der Innenstadt)

  Überschlägige Kosten
  Zur Ermittlung der Kosten wurde die Annahme getroffen, dass an jedem Entscheidungspunkt des identifizierten Fahrradhauptroutennetzes zwei Verkehrsschilder aufgestellt werden müssten. Mit dazu insgesamt 68 erforderlichen Schildern und einem pauschalen Einheitspreis von 400 €/Schild würden die Gesamtkosten ca. 27.200 Euro betragen.

- weitere zu priorisierende Maßnahmen sind :
  - → Bau neuer Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt, insbesondere an den Zugängen zur Fußgängerzone
  - → Ausbau von bestehenden Radverkehrsanlagen (siehe Zielkonzept Fahrradverkehr)

Sicherer Fußgängerverkehr

Handlungsprioritäten:

- Anlage von neuen oder Verbesserung von bestehenden Überquerungsstellen

  Überschlägige Kosten
  Zur Ermittlung der Kosten wird angenommen, dass 10 der insgesamt 15 empfohlenen Überquerungsanlagen (siehe Straßenräumliches Handlungskonzept) durch den Neubau einer Mittelinsel realisiert werden. Da die Kosten dafür ca. 3.500 Euro pro Mittelinsel (ohne Beleuchtung und Bepflanzung) betragen, würden sich die Gesamtkosten zu ca. 35.000 Euro ergeben.

- Optimierung der Lichtsignalsteuerung zugunsten des querenden Fußgängerverkehrs auf der B8

  Überschlägige Kosten
  Die Optimierung der Lichtsignalsteuerung auf der B8 wird durch die Errichtung und Inbetriebnahme des Verkehrsrechners sichergestellt. 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 m^2 und einem pauschalen Einheitspreis von 60 €/m^2 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 m + 0,50 m* (0,75 m) = **2,10 m** Sicherheits-trennstreifen neben Fahrbahn 1,60 m + 0,75 m = **2,35 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 m + 0,25 m = **1,85 m** Markierung z. B. neben Gehweg 1,60 m + 0,75 m + 0,25 m = **2,60 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 m + 0,50 m* (0,75 m) = **3,00 m** Sicherheits-trennstreifen neben Fahrbahn 3,00 m + 0,75 m = **3,75 m** Sicherheits-trennstreifen	**2,50 m** inkl. Sicherheitsraum **2,40 m** **(2,00 m)** inkl. Sicherheitsraum
Schutzstreifen	**1,50 m (1,25 m)** ohne Parken neben Schutzstreifen **1,50 m** Parken neben Schutzstreifen	
Gehweg, Radfahrer frei Zeichen 239 Zusatzzeichen 1022-10	Gehweg ≥ 2,50 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 schmaler als die notwendige Mindest-breite von 2,50 m.
- Der Radverkehr muss die Fahrbahn benutzen. Bei der Benutzung des Gehweges werden Radfahrer durch ein Hinweisschild dazu aufgefordert abzusteigen.
- 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.

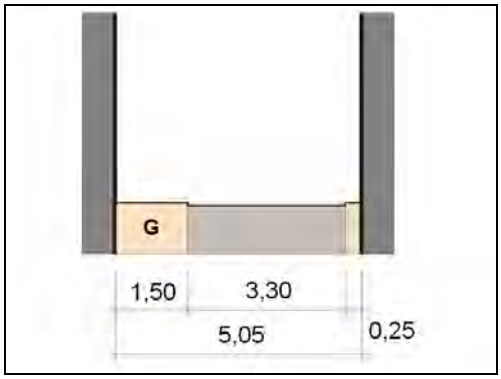


Bild 76: Querschnittsbreiten und Blick stadtauswärts

Zur Gewährleistung einer sicheren Verkehrsführung ist es grundsätzlich erforderlich die Mindestquerschnittsbreiten nach RASt 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 Durchfahrtshöhe 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.

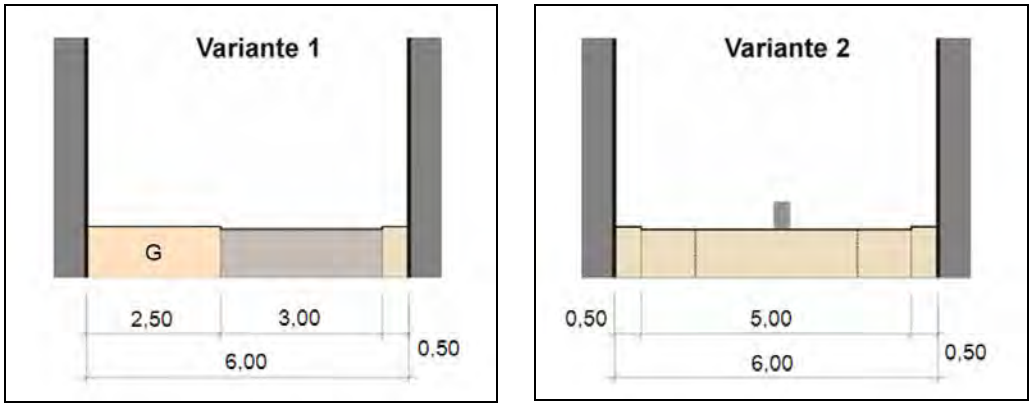


Bild 79: Umbauvarianten der Kaltensondheimer Straße

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

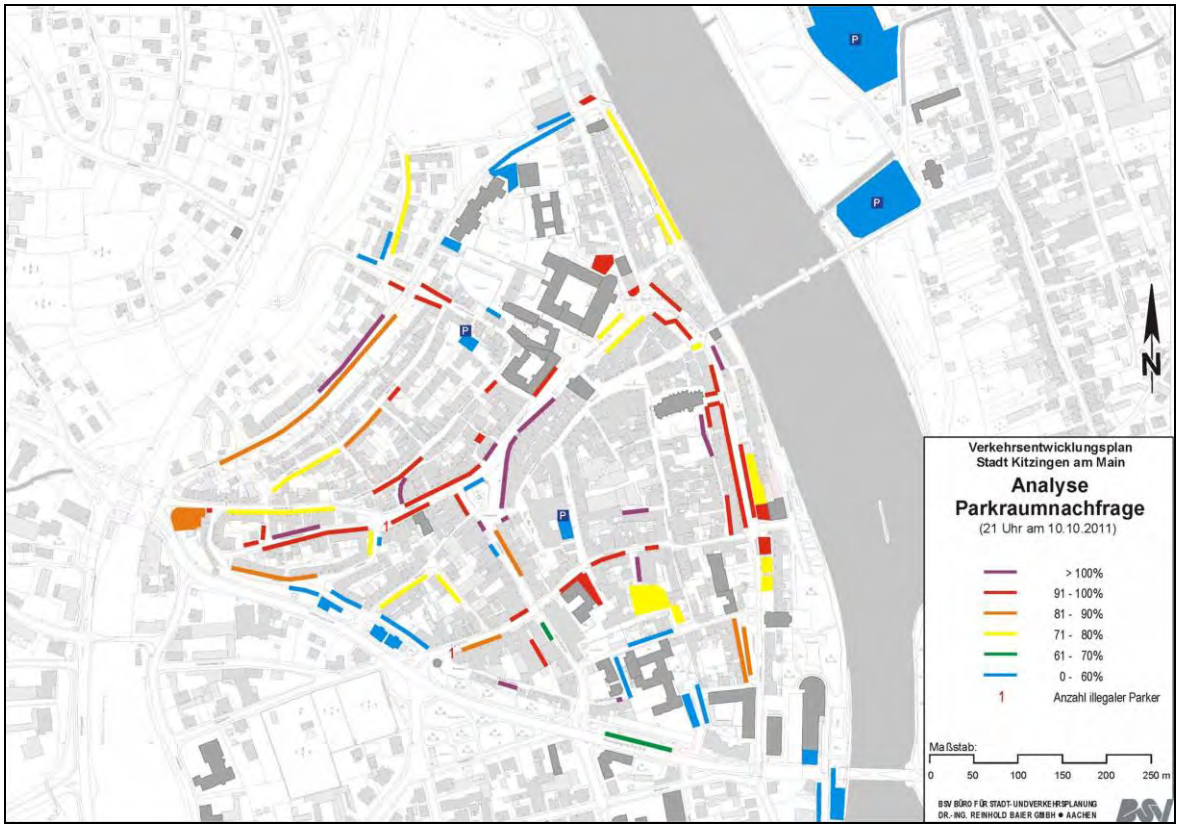


Bild 80: Parkraumnachfrage Innenstadt am 10.10.2011 um 21 Uhr bzw. 21.11.2011 um 20 Uhr für die Parkplätze Bleichwasen

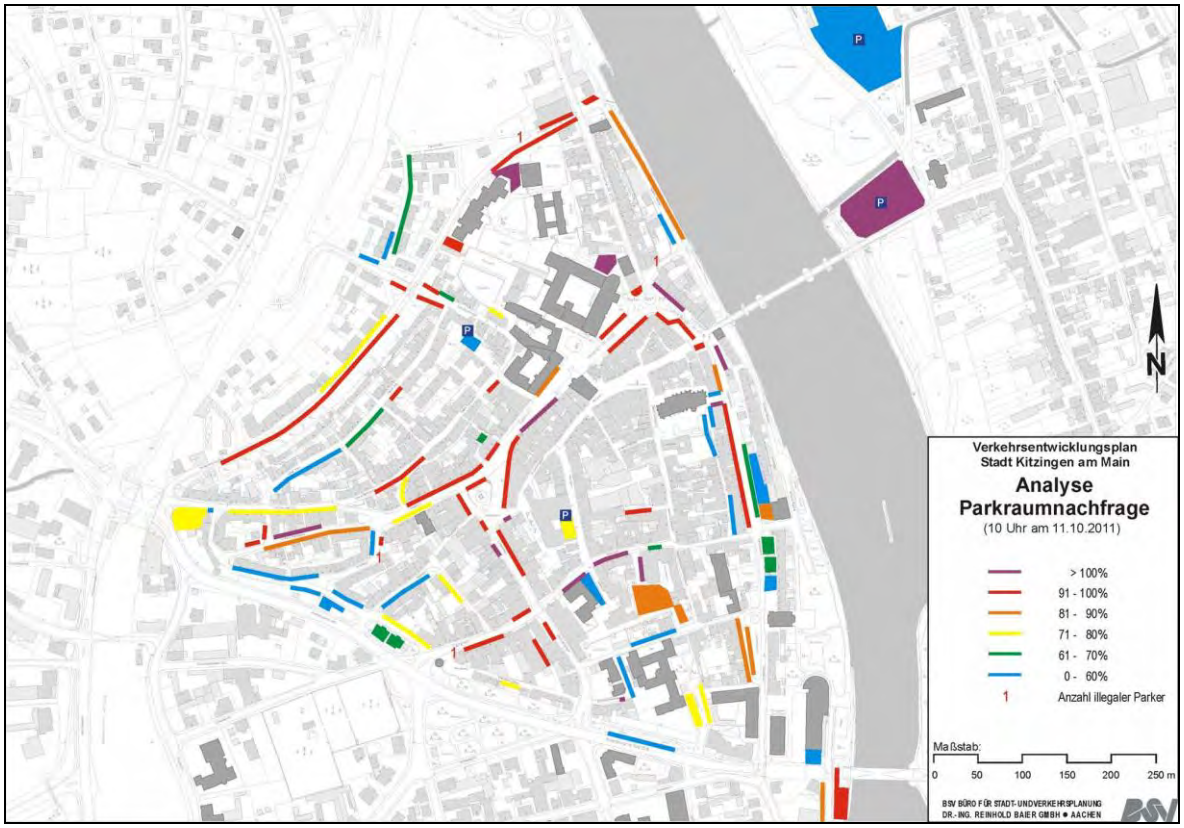


Bild 81: Parkraumnachfrage Innenstadt am 11.10.2011 um 10 Uhr bzw. 22.11.2011 um 9 Uhr für die Parkplätze Bleichwasen

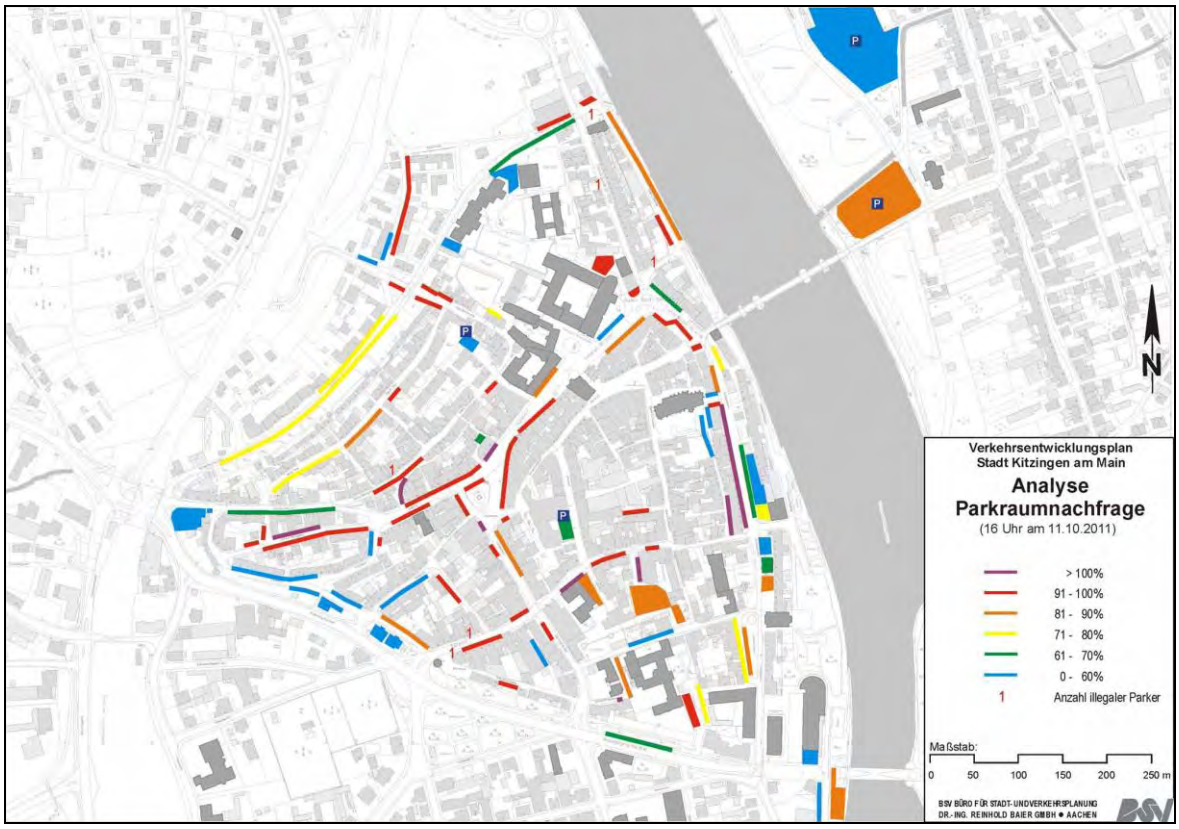


Bild 82: Parkraumnachfrage Innenstadt am 11.10.2011 um 16 Uhr bzw. 22.11.2011 um 16:30 Uhr für die Parkplätze Bleichwasen

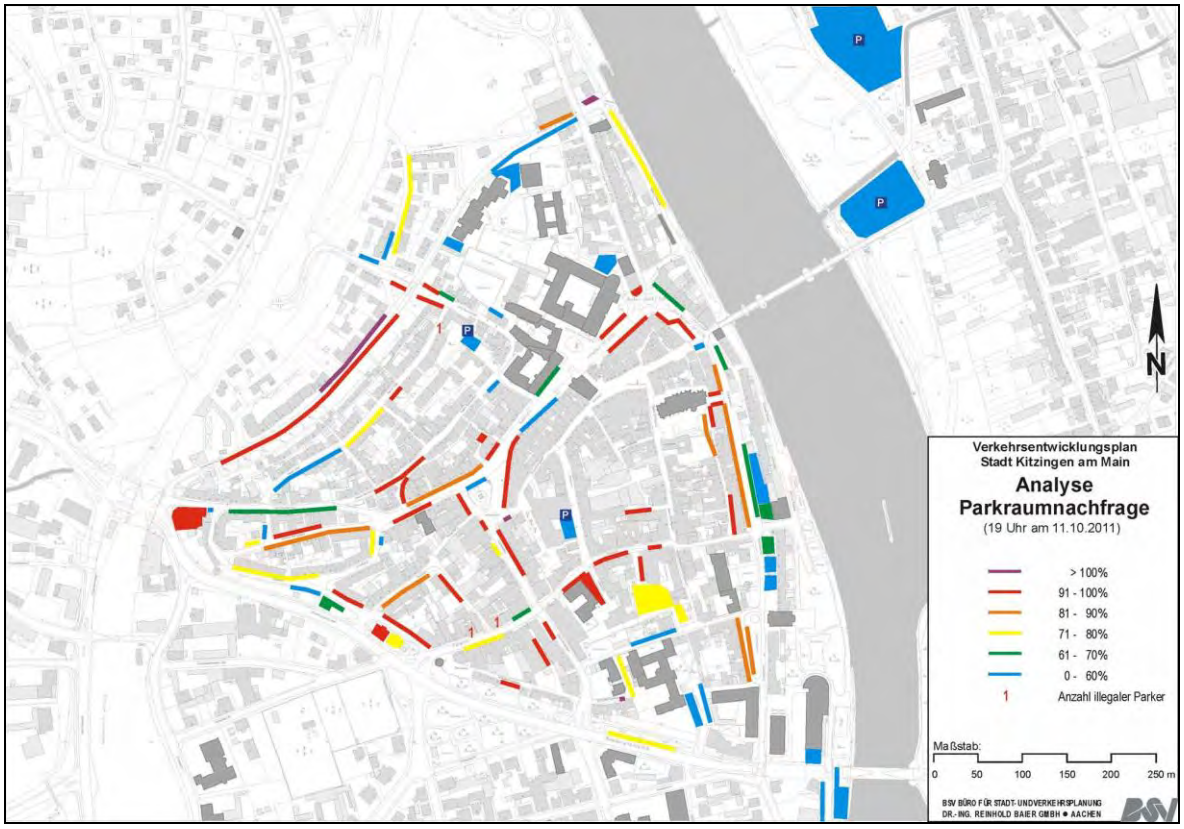


Bild 83: Parkraumnachfrage Innenstadt am 11.10.2011 um 19 Uhr bzw. 21.11.2011 um 20 Uhr für die Parkplätze Bleichwasen

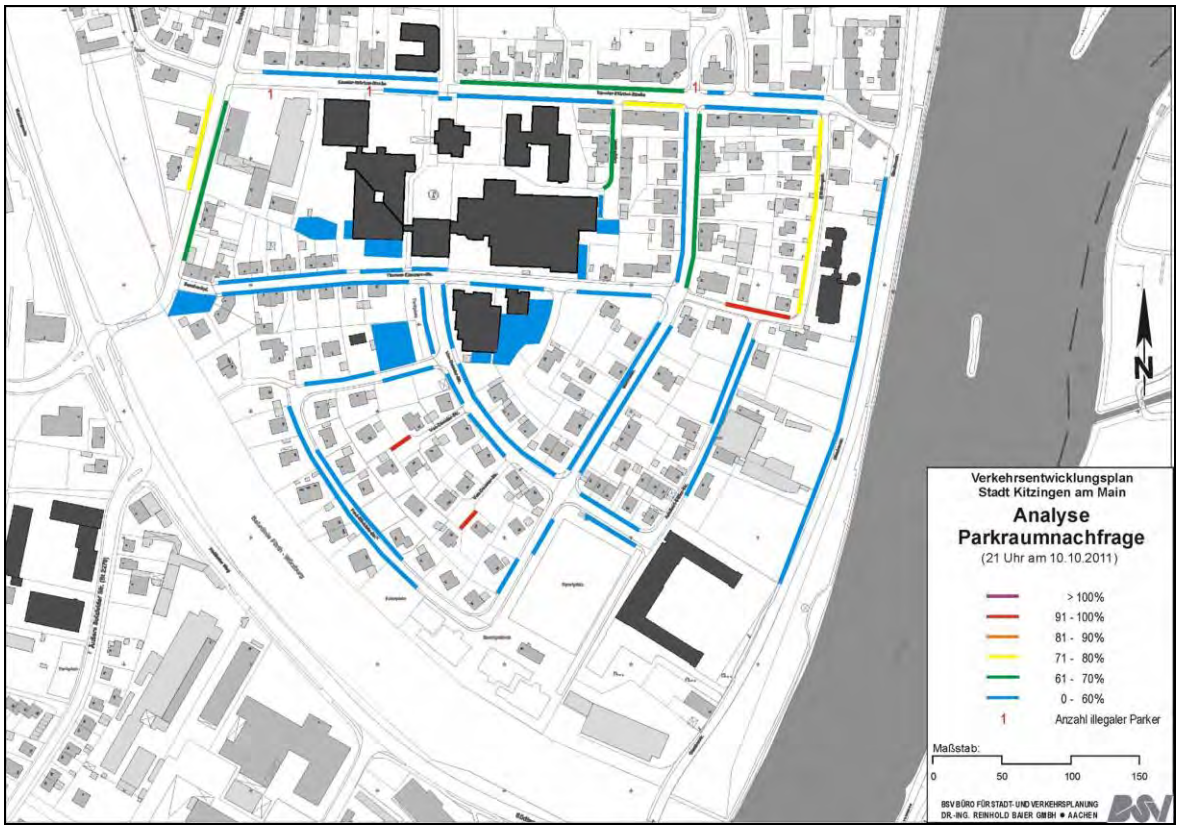


Bild 84: Parkraumnachfrage Mühlberggebiet am 10.10.2011 um 21 Uhr

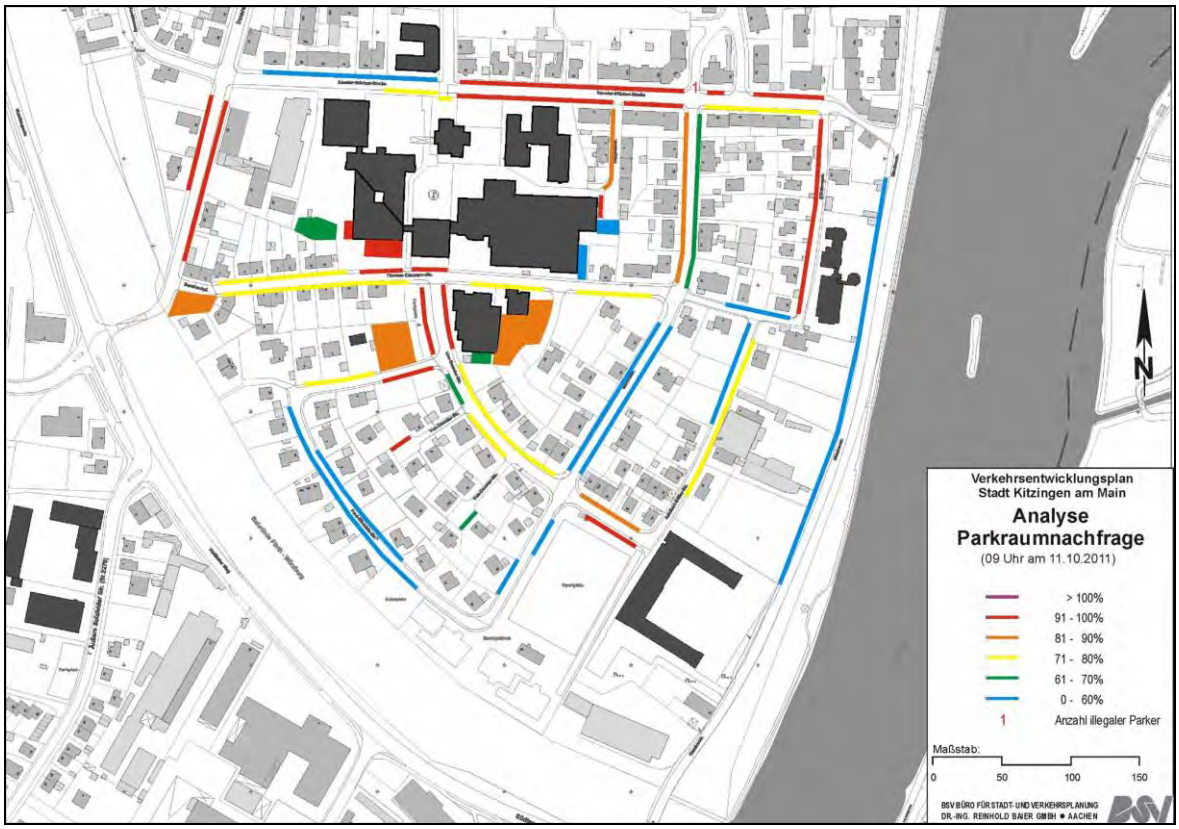


Bild 85: Parkraumnachfrage Mühlberggebiet am 11.10.2011 um 9 Uhr

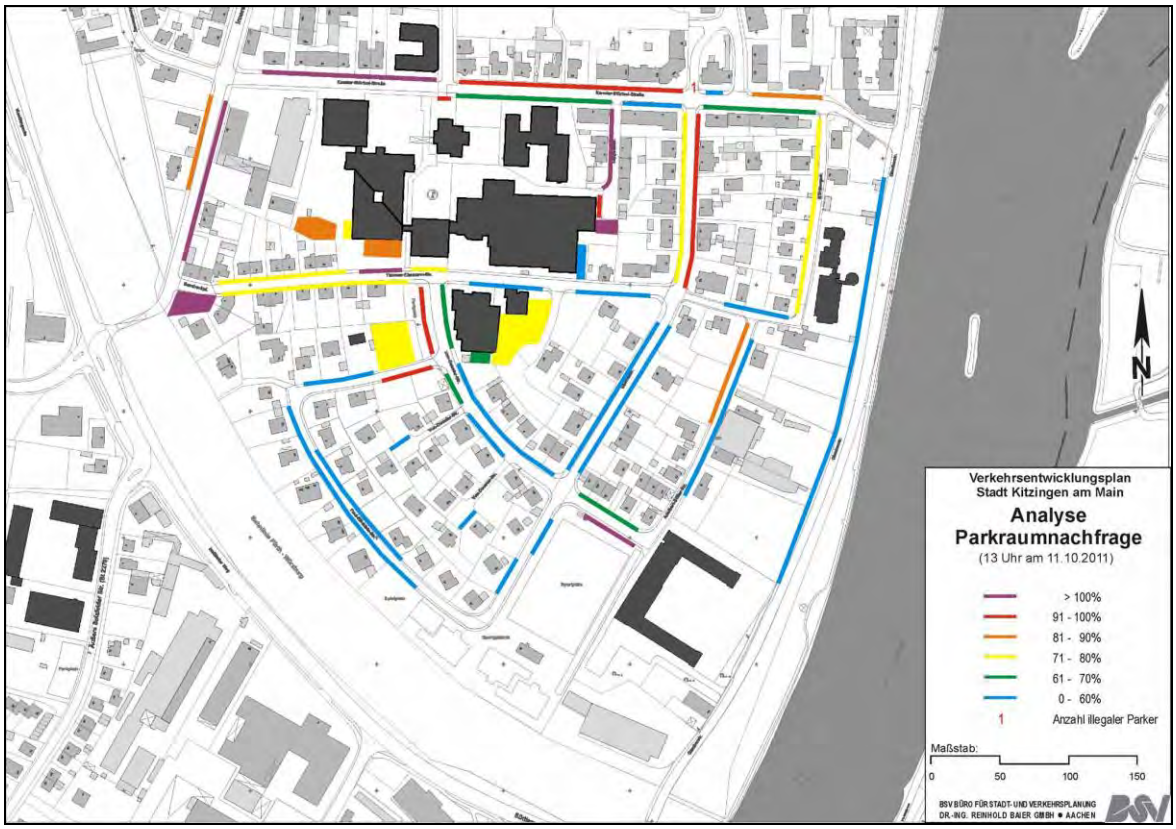


Bild 86: Parkraumnachfrage Mühlberggebiet am 11.10.2011 um 13 Uhr

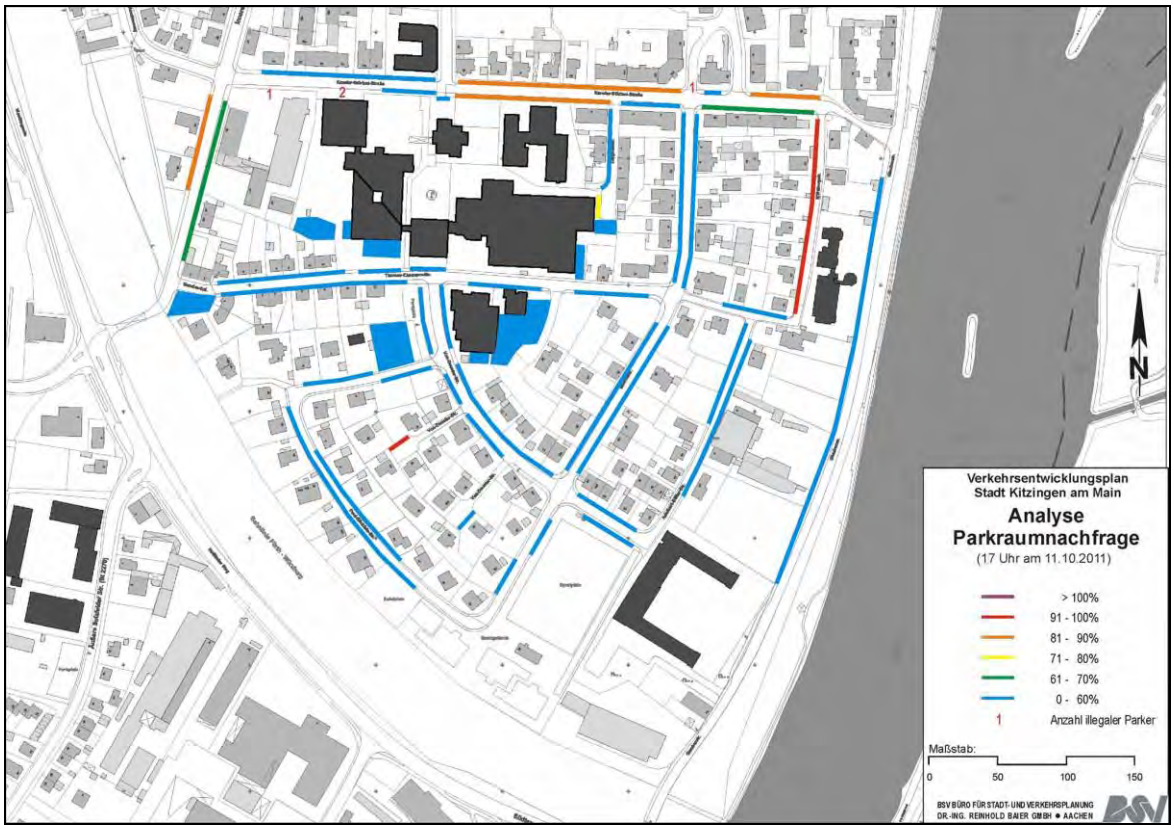


Bild 87: Parkraumnachfrage Mühlberggebiet am 11.10.2011 um 17 Uhr

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 Fahrradabstellanalgen 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