

## 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.<sup>11</sup> 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 Omibusbahnhof (ZOB) und eine Park & Ride Anlage im Bereich des Bahnhofs, deren konkrete Ausführungen derzeit in Planung sind. Nach Fertigstellung des ZOB werden alle Regionalbuslinien diesen anfahren, wodurch ein zentraler Umsteigeort zwischen den Regionalbuslinien direkt am Bahnhof entsteht. In diesem Zusammenhang sollen auch alle Regionalbuslinien zur Beförderung des Schülerverkehrs den ZOB anfahren. Aufgrund der unmittelbaren Nähe des Bahnhofs zum Schulzentrum in der Kanzler-Stürtzel-Straße (ca. 3-4 min Fußweg) sehen die derzeitigen Planungen vor, die Haltestelle vor dem Schulzentrum zur Verkehrsberuhigung der Kanzler-Stürtzel-Straße zukünftig aufzugeben bzw. nicht mehr anzufahren.

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

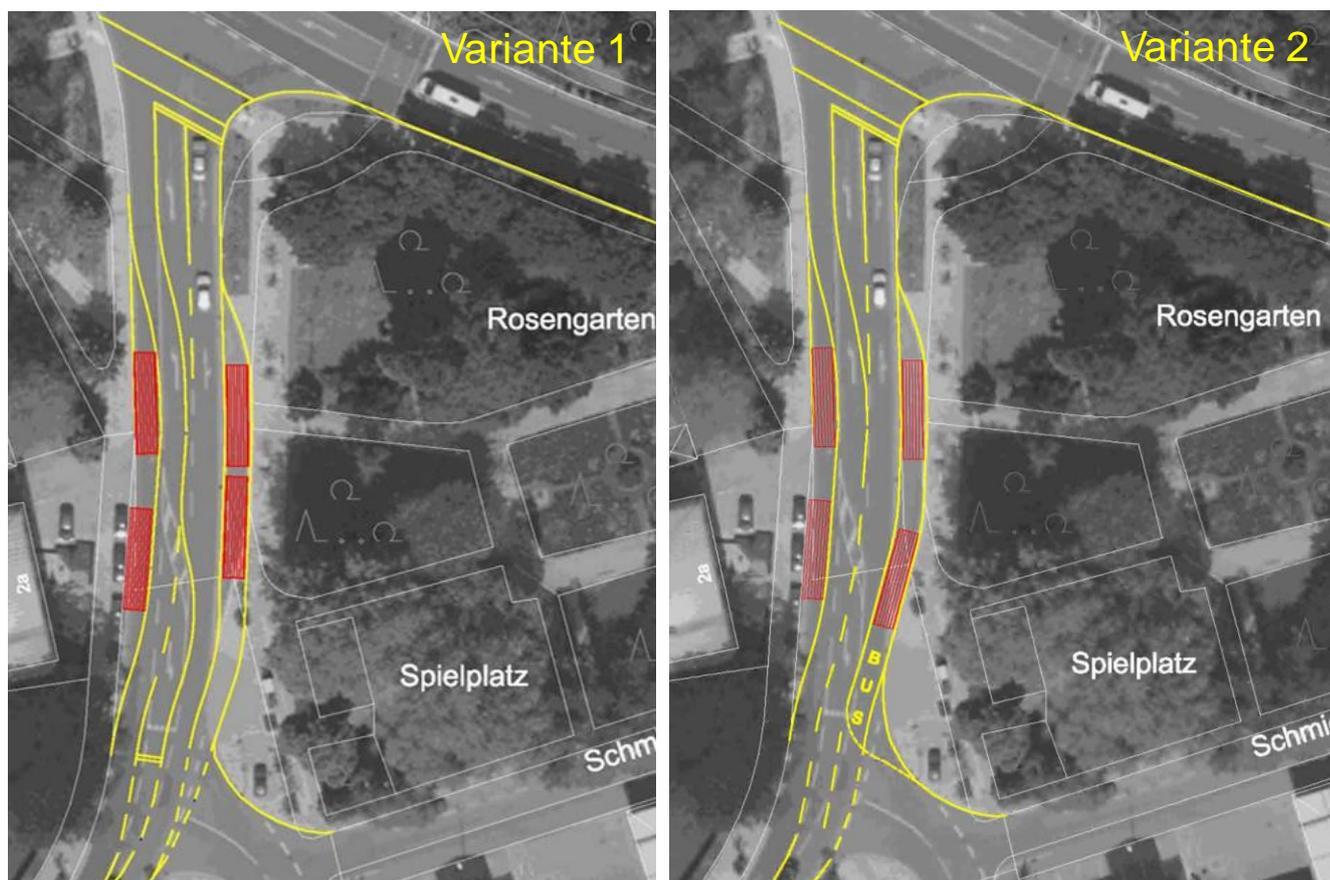
Erste Konzepte, die auch schon den Bürgern vorgestellt wurden, sehen den ZOB als Mittelinsellösung mit jeweils 4 Haltekanten an jeder Seite vor. Die Zufahrt der Busse erfolgt von der Friedrich-Ebert-Straße kommend, so dass bei Umfahrung der Mittelinsel eine direkte Rückfahrt in die Friedrich-Ebert-Straße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

<sup>11</sup> 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 Haltestellensituationen in der Realität entspricht. Als Beispiel ist die Haltestelle „Rosengarten“ (bisher ausschließlich für Touristenbusse und das Anrufsammeltaxi) zu nennen, die in der Realität an der Friedrich-Ebert-Straße zwischen der Bushaltestelle am Bahnhof und der Bushaltestelle am Rathaus liegt.

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

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

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



**Bild 46: Varianten (Lageplanskizzen) der neuen Bushaltestelle „Rosengarten“ in der Friedrich-Ebert-Straße**

Beide Varianten (Bild 46) 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 Linksabbiegestreifen mit einer Aufstellfläche für maximal 3 Kraftfahrzeuge in Fahrtrichtung Süd bzw. zur Schmiedel- und Moltkestraße bestehen bleibt, während dies in Variante 2 nicht vorgesehen ist. Der Hauptvorteil der Variante 2 ist der, dass man für einen Ausbau der bestehenden Haltebucht wesentlich weniger in den Bestand der straßenbegleitenden Gehwege eingreifen müsste, als dies bei der Variante 1 der Fall

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

Neben dem Bau des ZOB ist als ein weiteres Argument für eine Haltestelle auf der Friedrich-Ebert Straße die seit Jahren bestehende Gefahrenlage an der Bushaltestelle „Ehemaliges Krankenhaus“ zu nennen, an der insbesondere Schüler die stark belastete B 8 ohne Sicherung durch eine Überquerungsanlage regelmäßig kreuzen. Durch eine Verlagerung der Bushaltestelle „Ehemaliges Krankenhaus“ auf die Friedrich-Ebert Straße könnte diese Gefahrensituation beseitigt bzw. wesentlich entschärft werden kann.

### 5.3.2 Stadtbus

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

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

#### Prognose-Szenarien Ia und Ib

In dem Prognose-Szenario Ia wurde eine ca. 7 km lange Stadtbuslinie zwischen dem Krankenhaus und dem Kleistplatz untersucht. (Bild 47) Die Fahrzeit dieser Stadtbusroute beträgt ca. 30 min.

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

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.

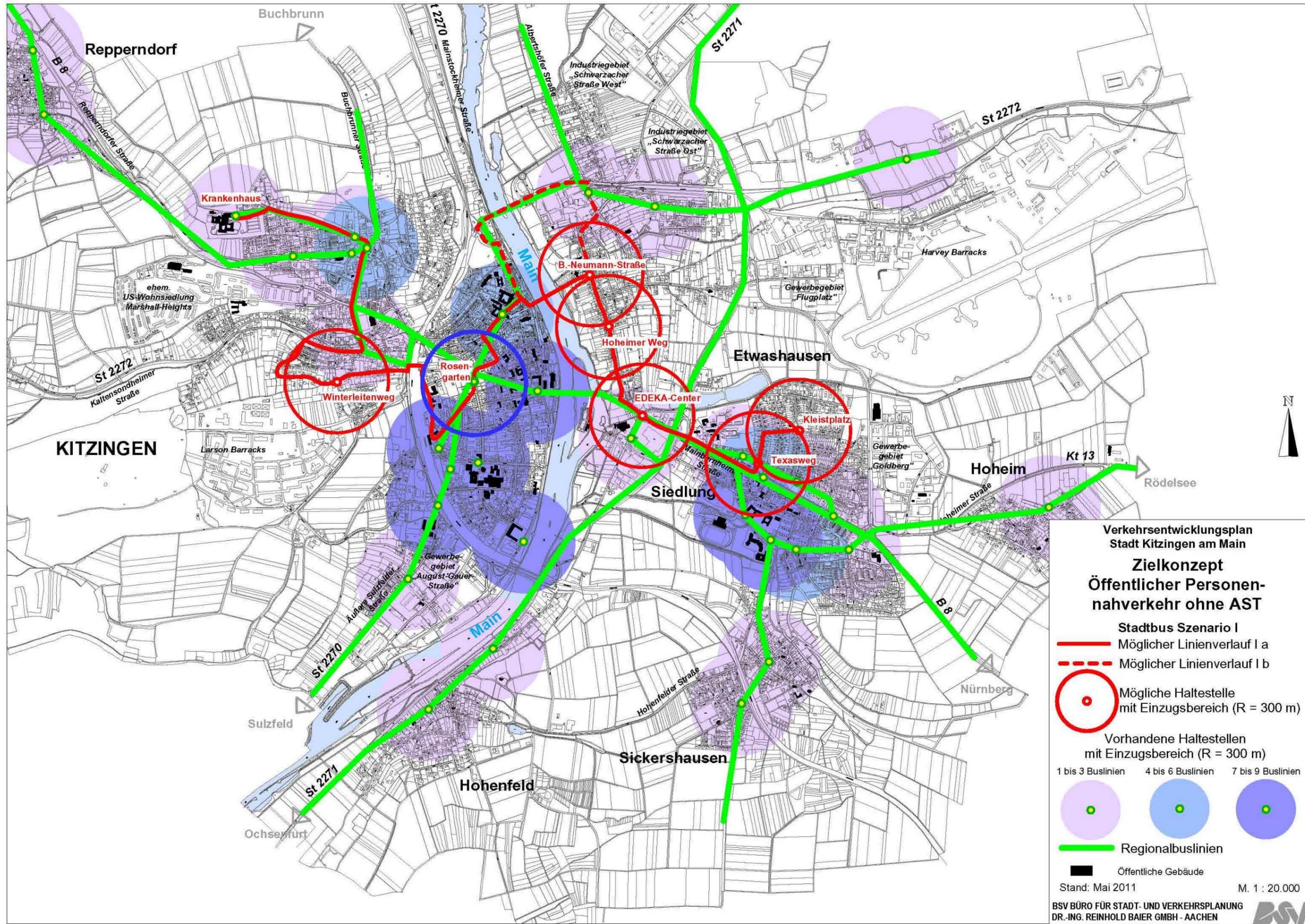


Bild 47: Stadtbuslinienverlauf für das Prognose-Szenario I

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 48)

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

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

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

Beide möglichen Stadtbuslinien wurden mit dem Verkehrsmodell weitergehend untersucht (siehe Kapitel 6.2).

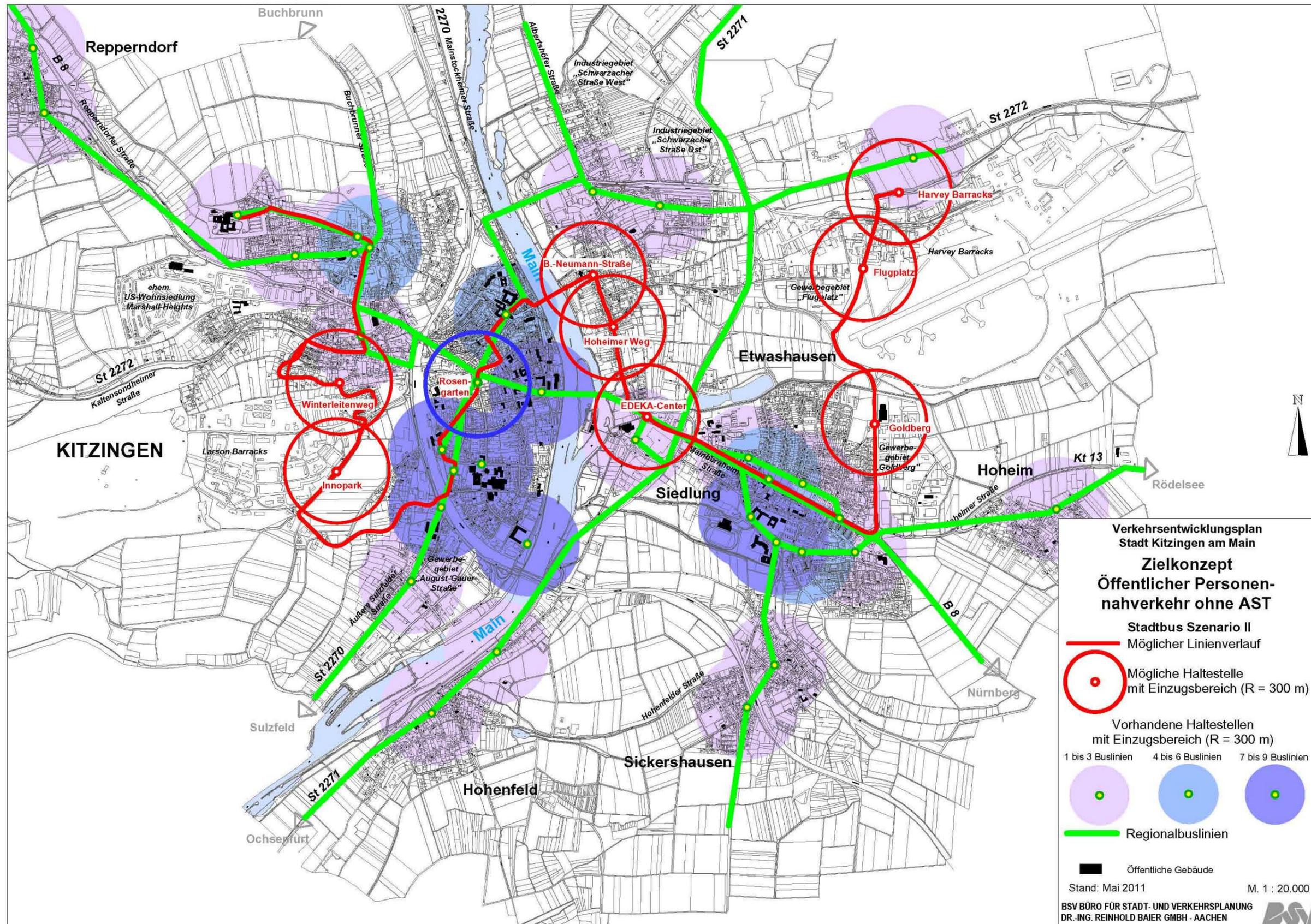


Bild 48: Stadtbuslinienverlauf für das Prognose Szenario II

## 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 Norden<sup>12</sup> 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<sup>13</sup>.

<sup>12</sup> 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.

<sup>13</sup> 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 49) zum einen die vollständige Umstufung der derzeitigen Staatsstraße St 2270 unterstellt und zum anderen eine weitere Netzergänzung für das Hauptverkehrsstraßennetz vorgesehen. Hierbei handelt es sich um eine zweistreifige Verlängerung der Panzerstraße im Osten der Stadt zur direkten Anbindung an die Staatsstraße St 2272 nördlich der Harvey Barracks. Nach Abschluss des derzeitigen Bauabschnitts auf der Nordtangente zur höhenfreien Verbindung der Nordtangente mit der St 2272, stünde somit eine weitere und großräumige Ortsumfahrung der Stadt Kitzingen zur Verfügung.

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

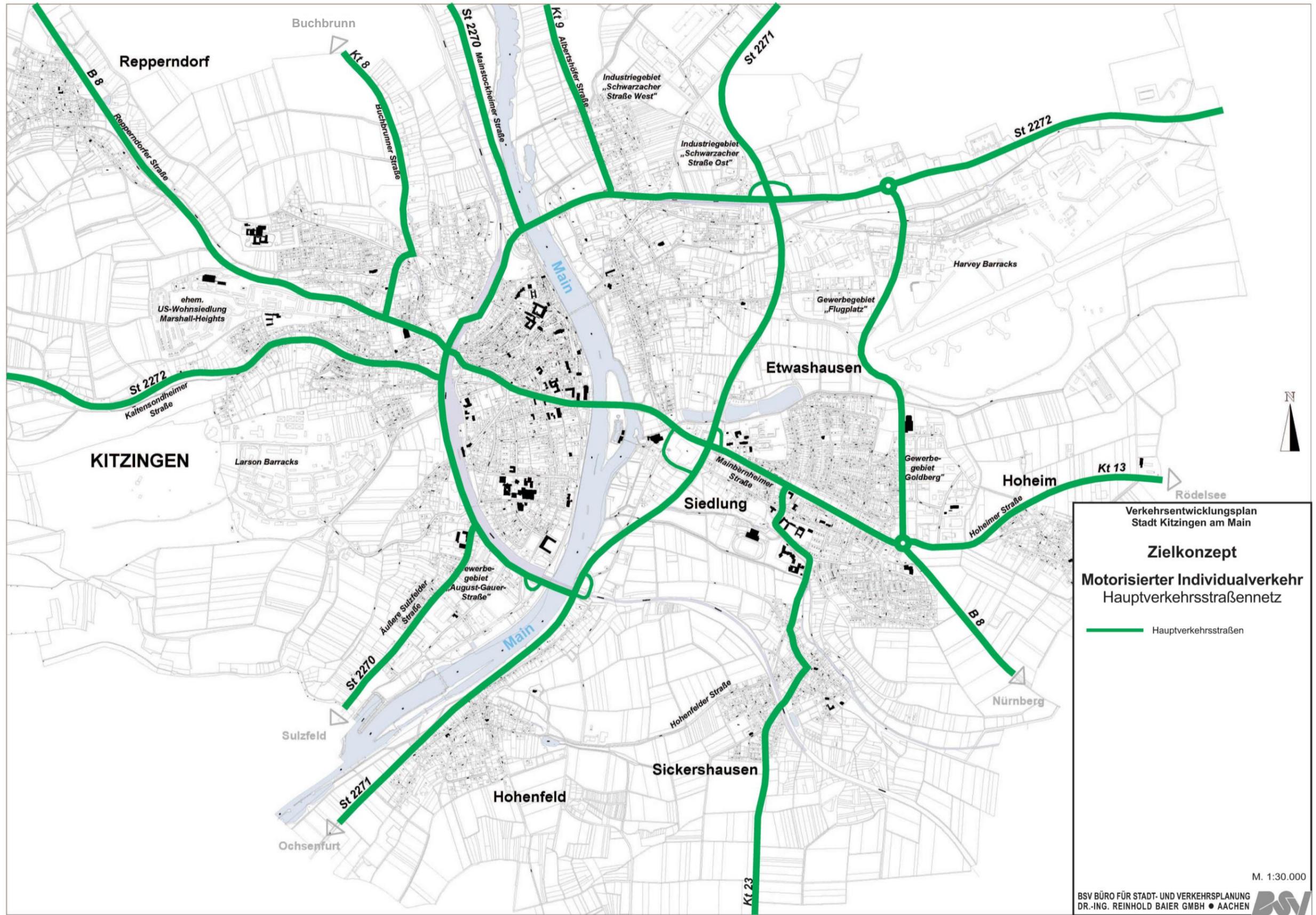


Bild 49: Zielkonzept Motorisierter Individualverkehr „Hauptverkehrsstraßennetz“

#### 5.4.2 Bahnunterführungen

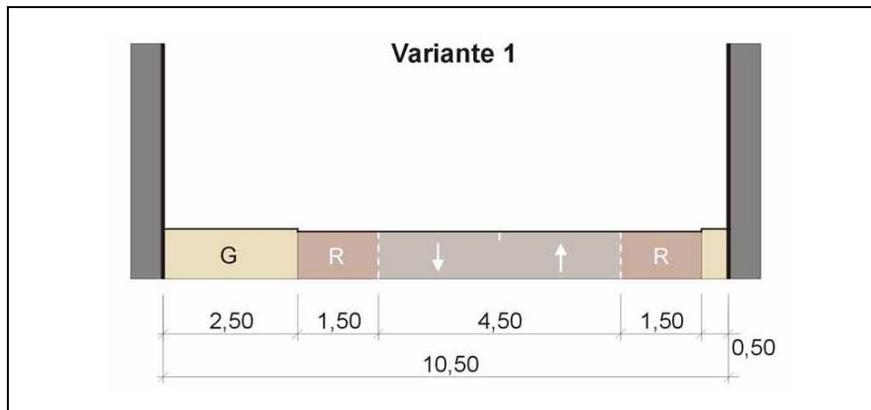
Die Bahnunterführungen auf der Inneren Sulzfelder Straße und der Kaltensondheimer Straße sind wegen ihrer Ausbaubreite mit zu schmalen einseitigen Gehwegen und mit einer Fahrbahn ausgestattet, die nur abwechselnd in einer Richtung (geregelt durch eine Signalanlage) befahrbar ist. Im Zuge des Ausbaus 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 „Innere 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.



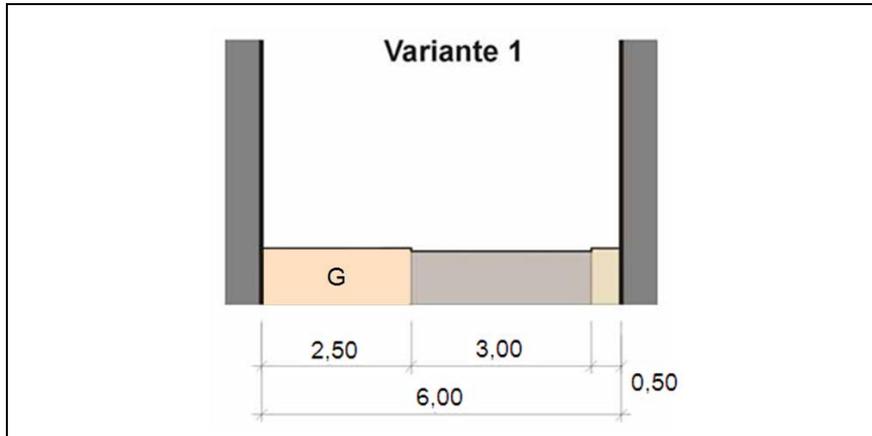
**Bild 50: Ausbauvarianten der Inneren Sulzfelder Straße**

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 51).



**Bild 51: Umbauvarianten der Kaltensondheimer Straße**

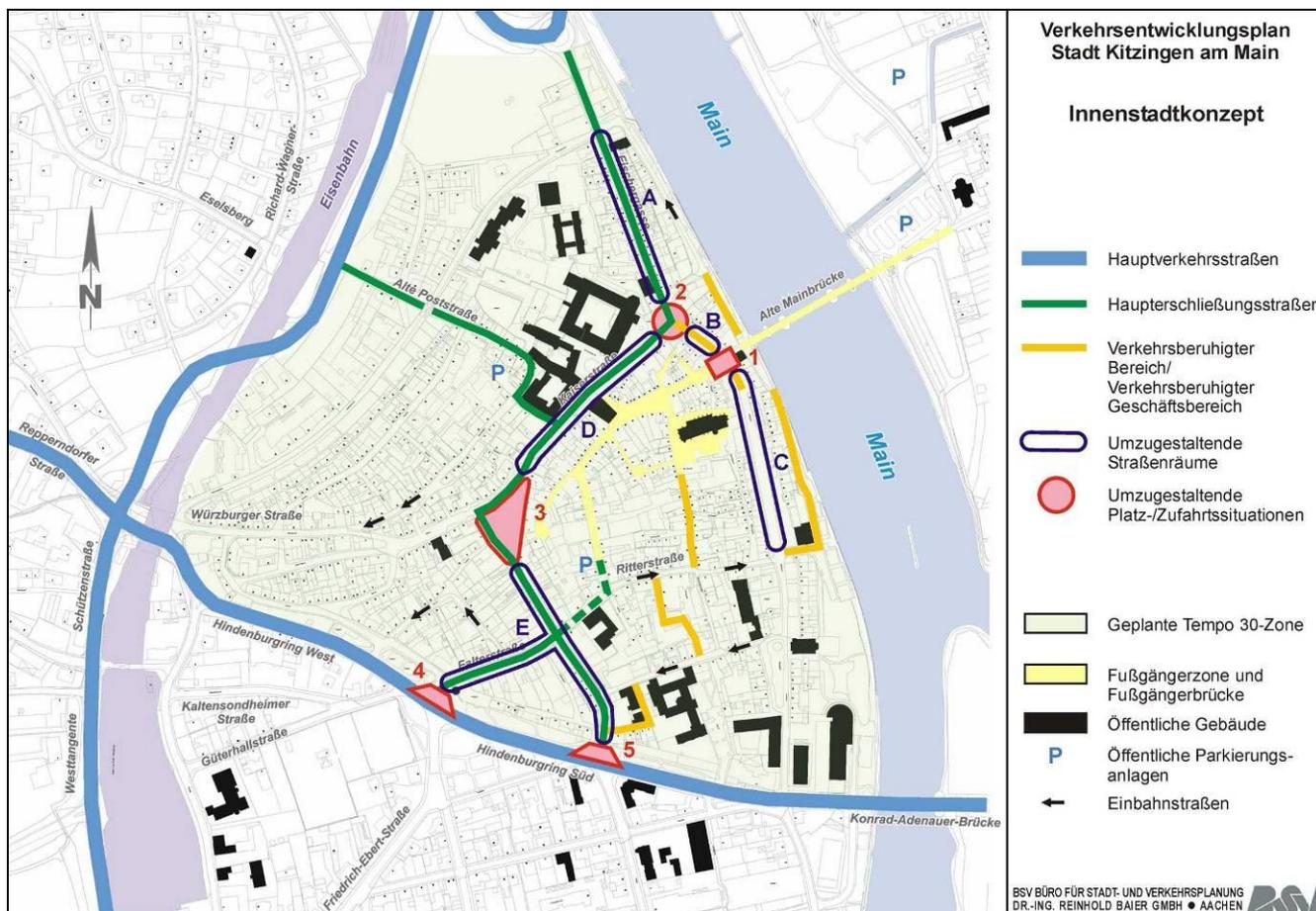
Die beschlossene Ausbauvariante sieht folgende Querschnittsaufteilung vor:

- 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 Haupteinschließung der Innenstadt für den Kraftfahrzeugverkehr ist über die Hauptverkehrsstraßen Nordtangente, Hindenburgring West (B8) und Hindenburgring Süd (B8) und über die innerstädtischen Haupteinschließungsstraßen 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. Die Verkehrsberuhigung soll zusätzlich durch Umgestaltung zentraler Straßenräume und Knotenpunkte unterstützt und ergänzt werden. (Bild 52)



**Bild 52: 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 Königsplatz (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 berücksichtigt und geprüft werden, wie das derzeit bestehende Parkangebot an die neue Platzgestaltung angepasst werden kann.

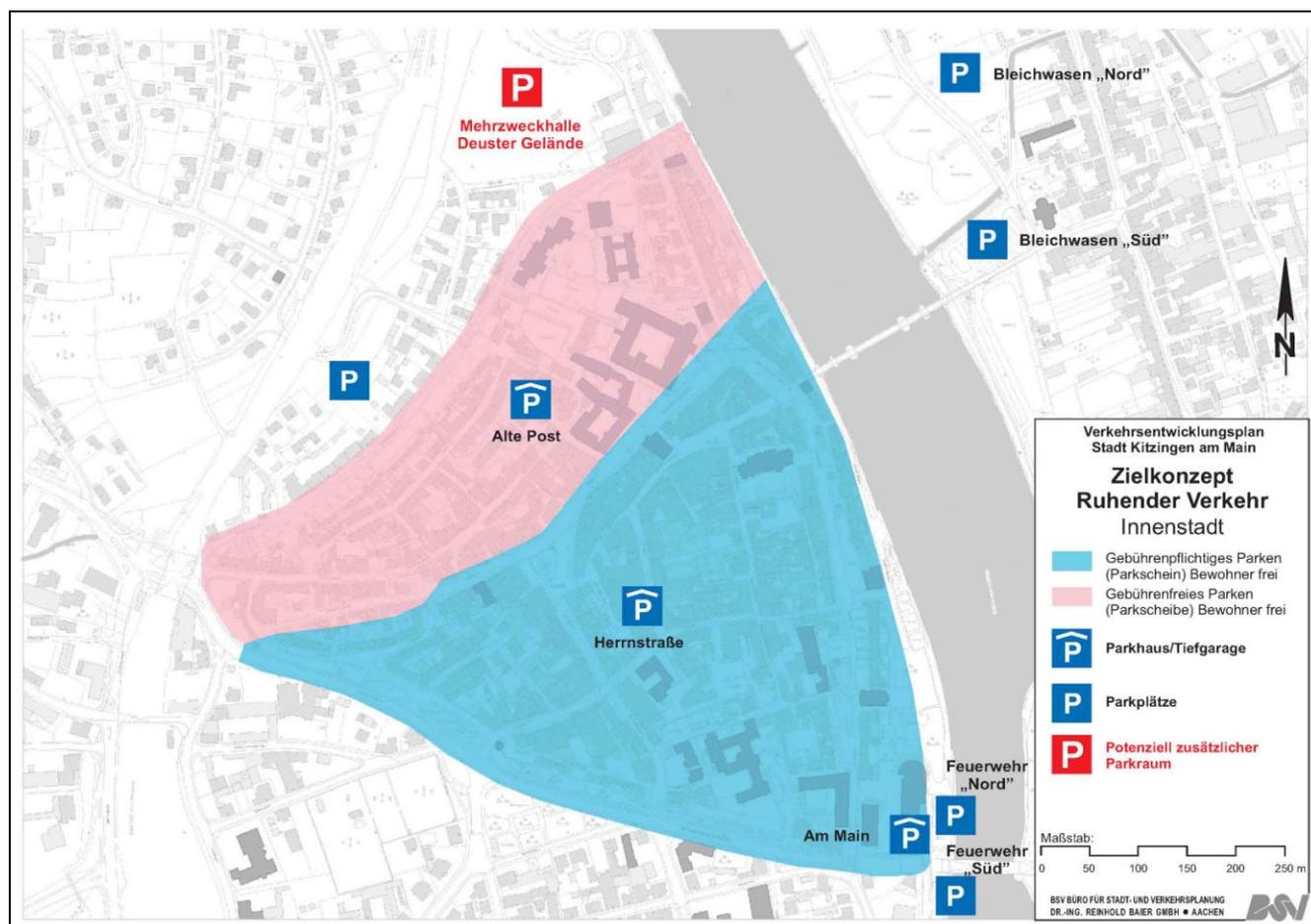
In der Schrankenstraße (C) könnte der Straßenraum parallel zur Mainuferpromenade durch einen neuen, derzeit nicht durchgängig vorhandenen Gehweg von der Ritterstraße bis zum Beginn des bestehenden Gehweges kurz vor der Alten Mainbrücke aufgewertet werden.

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

#### 5.4.4 Konzept für den ruhenden Kfz-Verkehr

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

Das Zielkonzept für den Ruhenden Verkehr in der Innenstadt sieht zum einen die Vereinheitlichung der Parkraumbewirtschaftung im öffentlichen Straßenraum in zwei unterschiedlichen Bereichen und zum anderen eine Verlagerung bzw. Ausweitung des Stellplatzangebotes An den Bleichwasen auf der rechte Mainseite in unmittelbarer Nähe zur Alten Mainbrücke vor. (Bild 53)



**Bild 53: Zielkonzept Ruhender Verkehr „Innenstadt“**

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

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

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

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

Aufgrund dieser attraktiven Verbindung zur Innenstadt und Mainuferpromenade über die Alte Mainbrücke wird 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.

Des weiteren sollte der derzeitige Schotterparkplatz Bleichwasen „Nord“, der sich nördlich des befestigten Parkplatzes befindet, weiterhin unbewirtschaftet bleiben und Berufspendlern zur Verfügung stehen.

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

Bei Umsetzung des Konzeptes soll der „Schotterparkplatz“ durch eine Befestigung der Flächen und die Errichtung von Beleuchtungen attraktiv und sicher gestaltet und der derzeit unbefestigte Fußgängerweg erneuert bzw. neu angelegt werden.

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 auch eine zusätzliche Parkieranlage eingeplant werden.

Wie in der Analyse (siehe Kapitel 3.3.2) bereits beschrieben, werden die Verkehrsteilnehmer durch ein Parkleitsystem über die Standorte der unterschiedlichen Parkieranlagen informiert und zu diesen geleitet. Unabhängig von der zu optimierenden Gestaltung wird empfohlen, die Standorte der Wegweiser des Parkleitsystems zu überprüfen und nach Bedarf zu ändern und zu ergänzen.



Um eine möglichst effiziente Auslastung des öffentlichen Parkraumangebotes zu erzielen und unnötigen Parksuchverkehr zu vermeiden, sollten insbesondere ortsunkundige Besucher frühzeitig auf die Parkangebote in der Innenstadt hingewiesen werden.

Durch die Fertigstellung der Nordtangente besteht zudem die Möglichkeit, den Besucherverkehr aus Fahrtrichtung Würzburg gezielt am Hauptknotenpunkt der B 8 im Westen der Stadt über die Nordtangente zu den Parkieranlagen in der Innenstadt zu leiten. Hierbei können die Verkehrsteilnehmer zum einen über die „Alte Poststraße“ zu dem gleichnamigen Parkhaus in der Innenstadt und zum anderen zu den bewirtschafteten und unbewirtschafteten Parkplätzen „An den Bleichwasen“ geleitet 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 54)



**Bild 54: Zielkonzept Ruhender Verkehr „Mühlberggebiet“**

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

## 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 der Untersuchungen zum Verkehrsentwicklungsplan 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

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 2)

**Tabelle 2: 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 m <sup>2</sup>	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 Durchgangsverkehre im Modell 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

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

Im Prognose-Nullfall bleibt die B 8 das Rückgrat des Hauptverkehrsstraßennetzes im Stadtgebiet, auch wenn das „Tangentensystem“ nicht unerhebliche Teile der Belastungen aufnimmt (Bild 55)

Der Vergleich des Prognose-Nullfalls zum Analyse-Plusfall (Bild 56) zeigt durch das angesetzte Innenstadtkonzept (Tempo 30) Entlastungen von bis zu 3.500 Kfz/Werktag im Innenstadtbereich. 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.

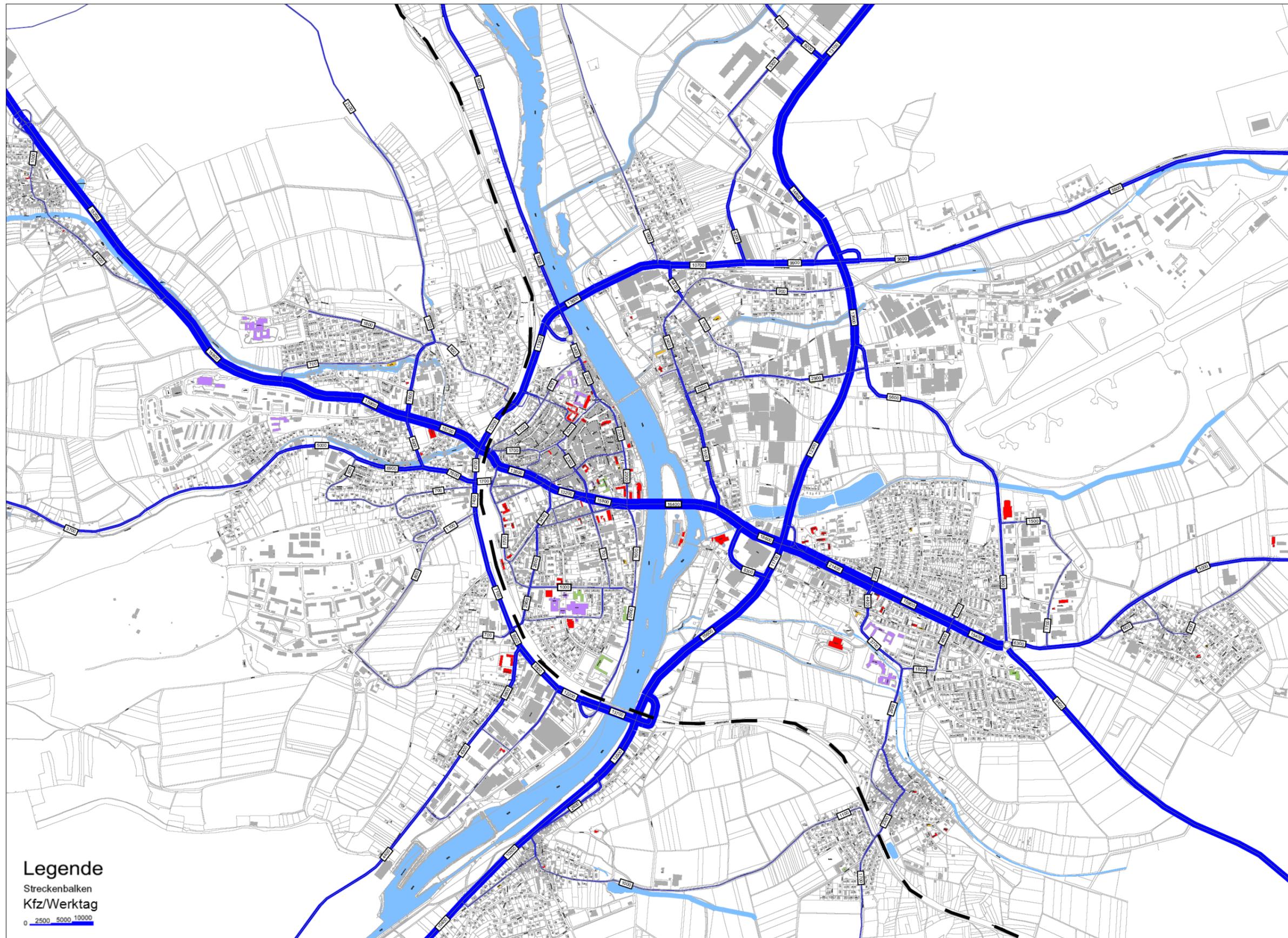


Bild 55: Kfz-Belastungsbild Prognose-Nullfall 2025 [Kfz/Werktag]

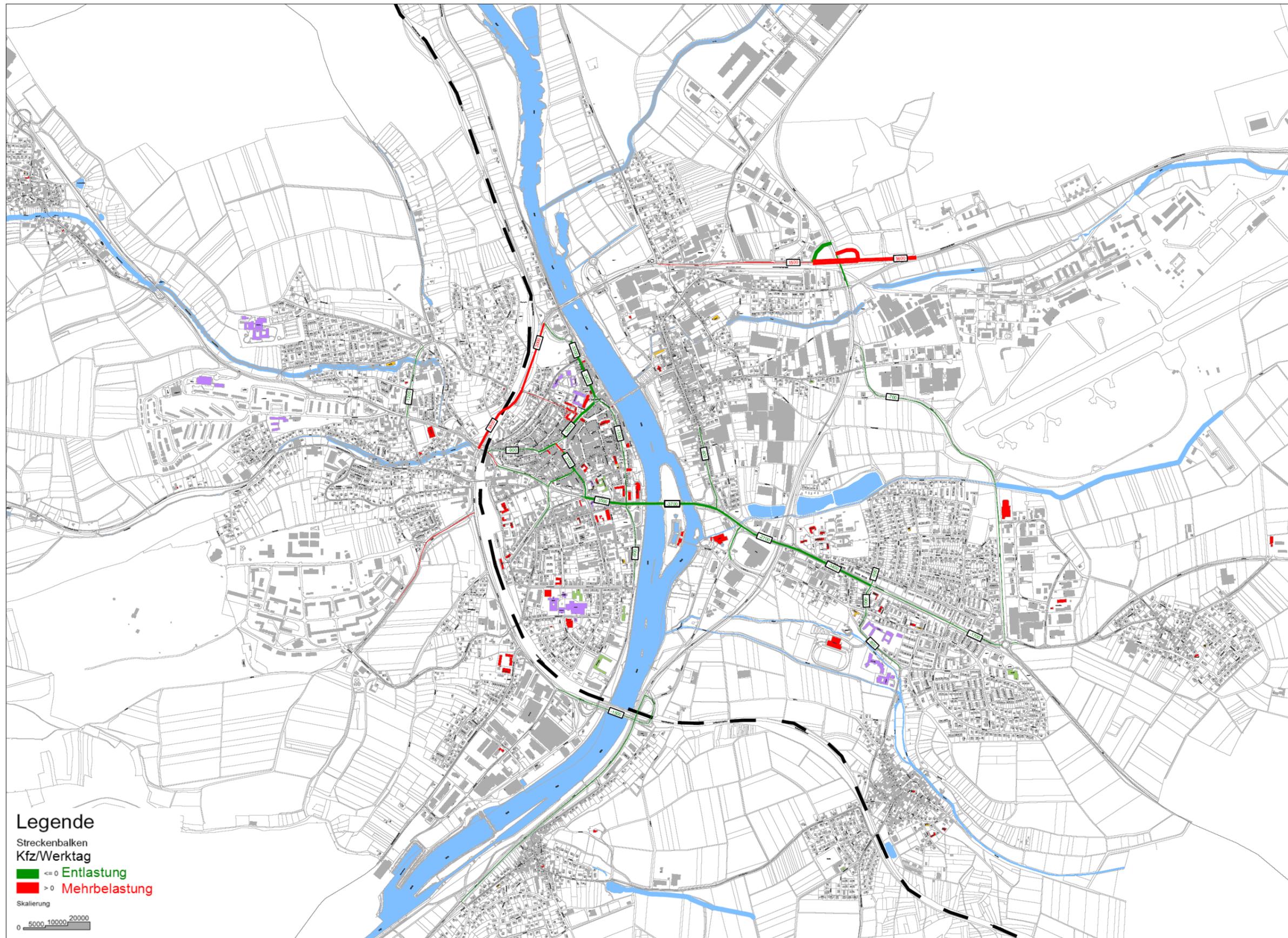


Bild 56: Kfz-Differenzenbild Prognose-Nullfall 2025 – Analyse-Plusfall 2010 [Kfz/Werhtag, dargestellt werden Abweichungen > ± 500 Kfz/Werhtag]

### 6.1.2 Prognose-Szenario I

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 3: 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 m <sup>2</sup>	66.440	66.440

Im MIV-Netz wurde eine Verlängerung der Panzerstraße zur St 2272 berücksichtigt. Der ÖV bleibt zunächst unverändert zum Prognose-Nullfall. (Bild 57)

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. Da im Szenario I keine gravierenden strukturellen Änderungen auftreten, fallen die übrigen Belastungsänderungen alle recht gering aus. (Bild 58)

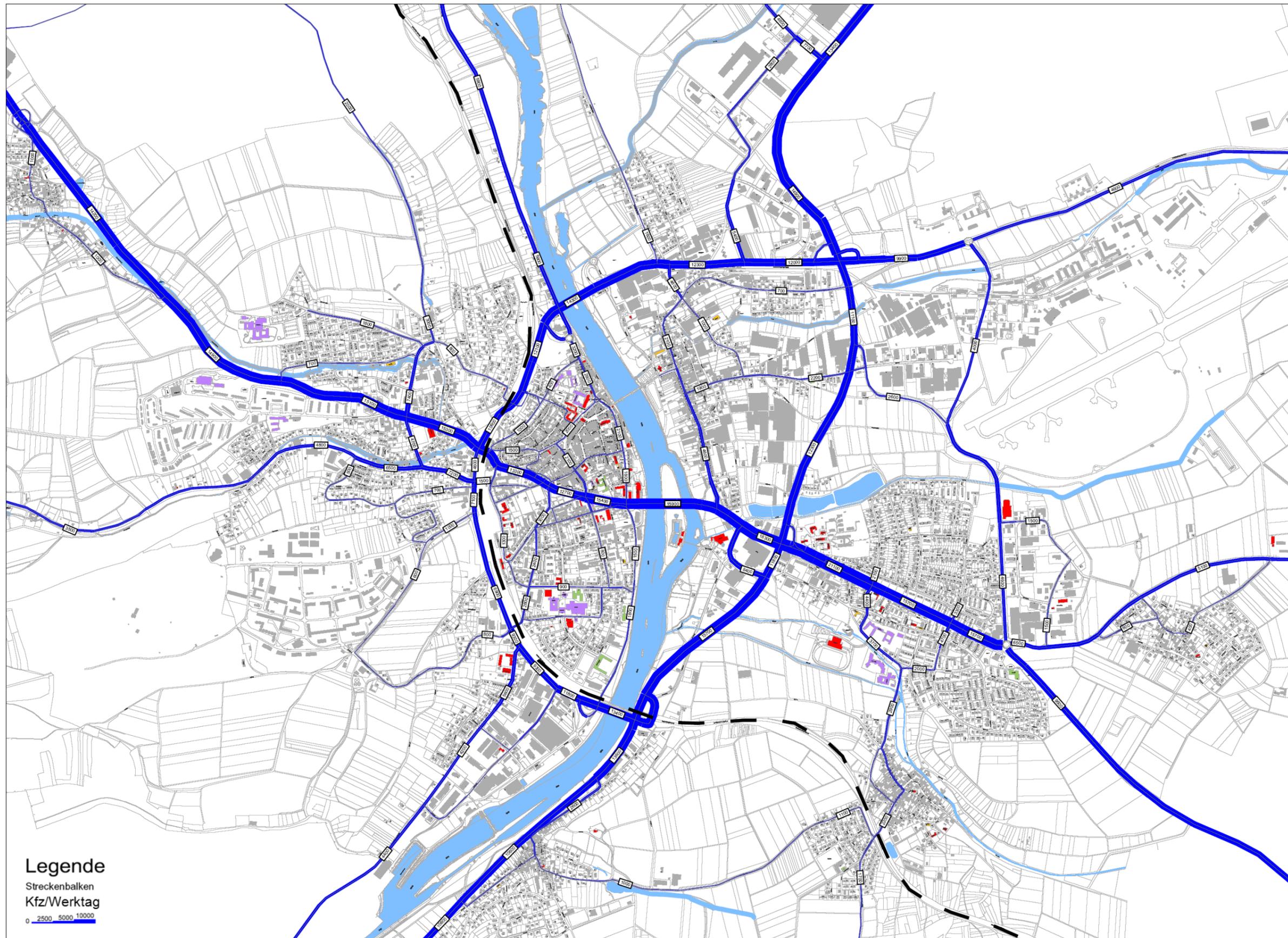


Bild 57: Kfz-Belastungsbild Prognose-Szenario I [Kfz/Weritag]

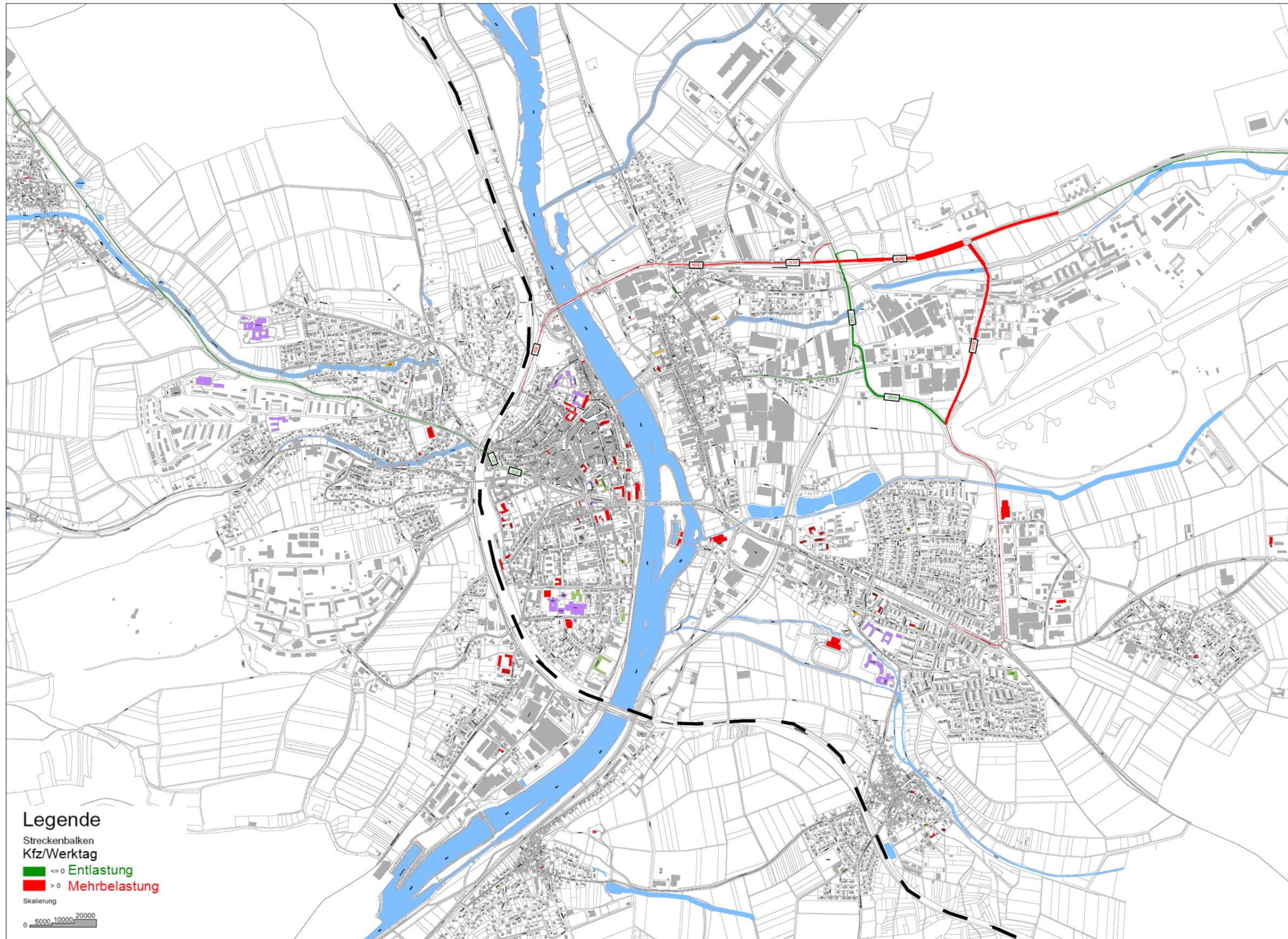


Bild 58: Kfz-Differenzenbild Prognose-Szenario I – Prognose-Nullfall [Kfz/Werktag, dargestellt werden Abweichungen  $> \pm 500$  Kfz/Werktag]

### 6.1.3 Prognose-Szenario II

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

**Tabelle 4: Strukturdaten Prognose-Szenario II**

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

Das MIV-Netz sieht weiterhin die Verlängerung der Panzerstraße vor, der ÖV bleibt ebenfalls weiterhin unverändert. (Bild 59)

Im Vergleich zum Prognose-Nullfall erkennt man die Mehrbelastungen durch die starken strukturellen Veränderungen vor allem auf den Tangenten, in deutlich geringeren Mengen auf der B 8. (Bild 60)

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

Stellt man das Szenario II dem Analyse-Plusfall (Bild 61), also den heutigen Belastungen, gegenüber, so wird die B 8 sogar abschnittsweise entlastet. Die Kfz-Belastung des neuen Abschnitts der Nordtangente verdoppelt sich fast, die Innenstadtentlastungen bleiben weiterhin bestehen.

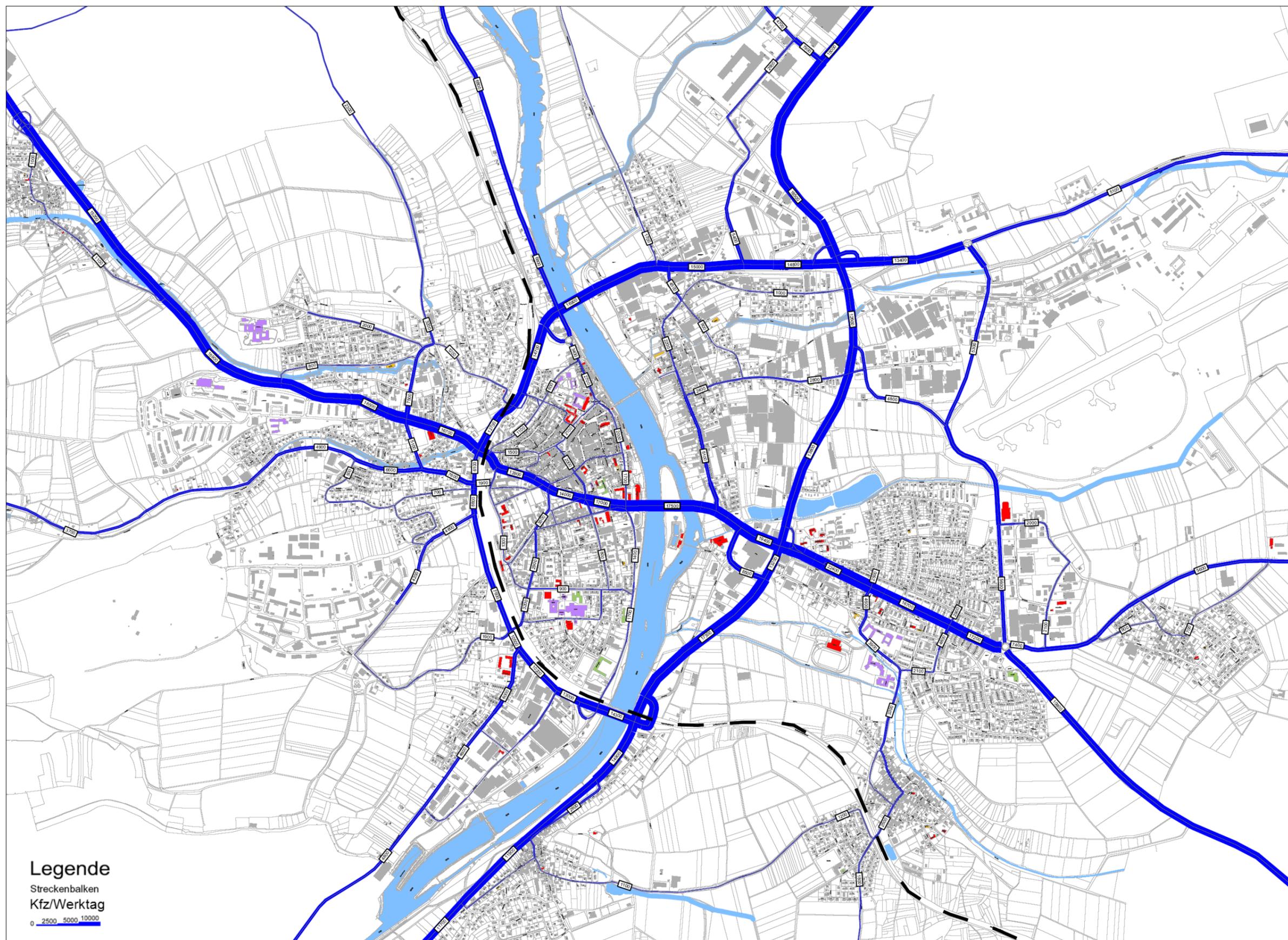


Bild 59: Kfz-Belastungsbild Prognose-Szenario II [Kfz/Werktag]

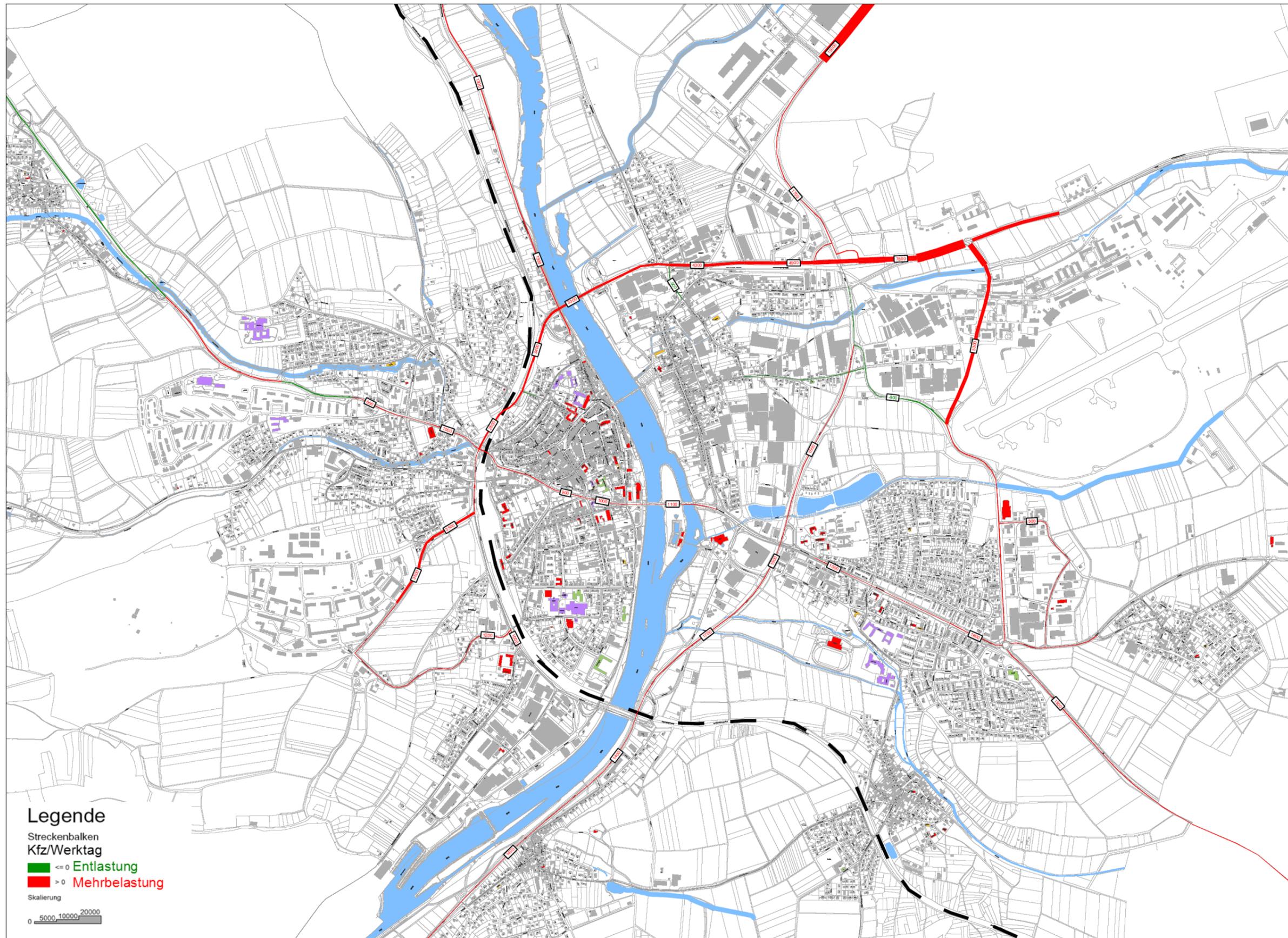


Bild 60: Kfz-Differenzenbild Prognose-Szenario II – Prognose-Nullfall [Kfz/Werhtag, dargestellt werden Abweichungen > ± 500 Kfz/Werhtag]

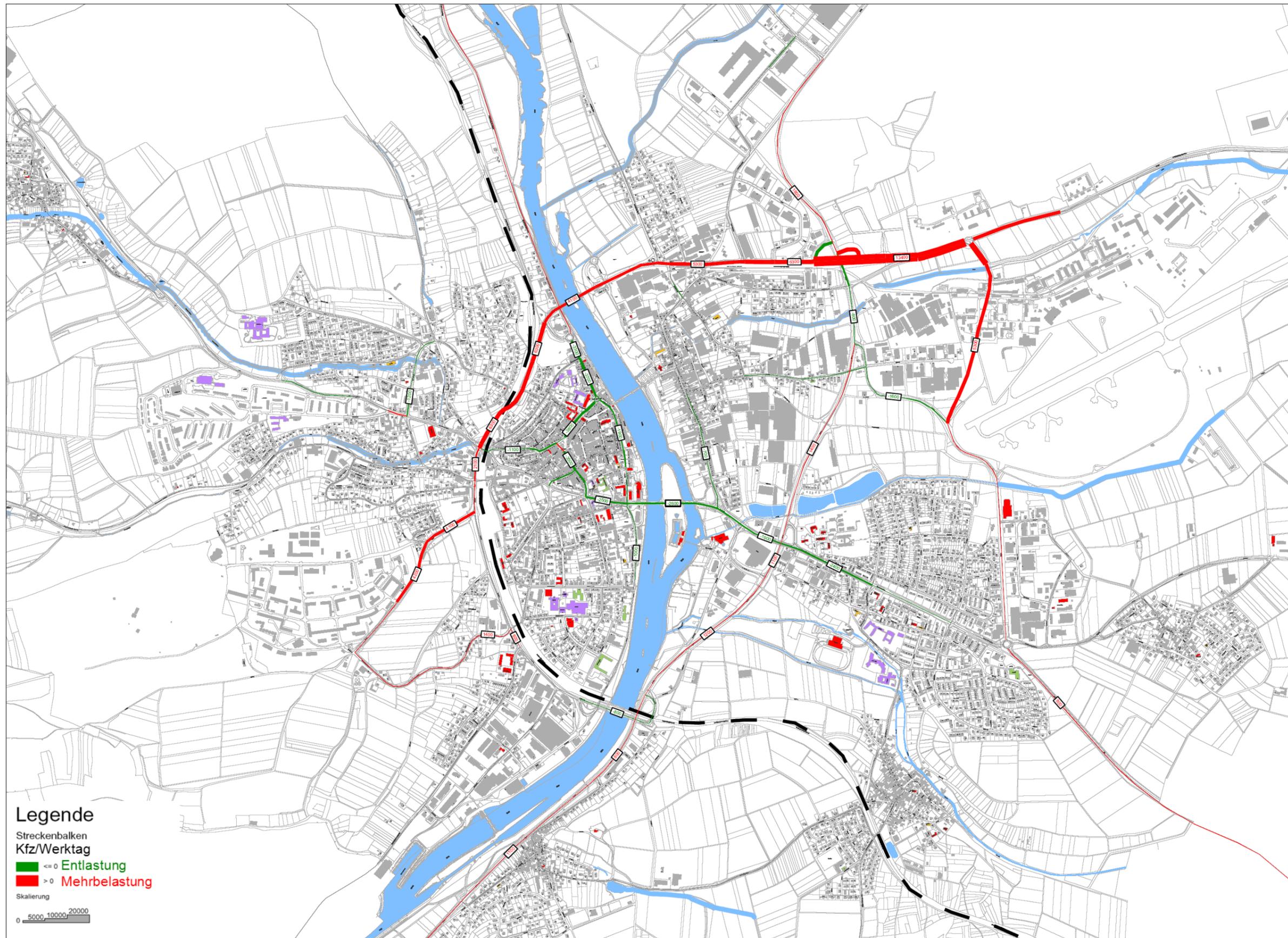


Bild 61: Kfz-Differenzenbild Prognose-Szenario II – Analyse-Plusfall [Kfz/Werntag, dargestellt werden Abweichungen  $> \pm 500$  Kfz/Werntag]

## 6.2 Stadtbus-Szenarien

Aufbauend auf die beiden Stadtentwicklungsszenarien wurden Rechenfälle mit einem zusätzlichen Stadtbus simuliert. Dabei enthält das Prognose-Szenario I eine kurze Buslinie mit zwei geringfügig voneinander abweichenden Routenvarianten Ia und Ib (Bild 47) und Prognose-Szenario II (Bild 48) eine erweiterte Buslinie, um auch den Innopark und die Harvey Barracks zu erschließen. Als Betriebszeiten wurden jeweils 06:00 bis 20:00 Uhr und ein 30-Minuten-Takt zugrunde gelegt. Da es sich nur um eine grobe Betrachtung handelt, wurde dieser Fahrplan identisch für die Tage von Montag bis Samstag angesetzt.

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

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

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

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

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

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

---

<sup>14</sup> Preis variiert je nach Ausstattung und Hersteller.

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

#### Stadtbus Szenario Ia

Zu erwartende jährliche Kosten:

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

Im Szenario Ia werden 1.200 Fahrgäste am Tag (343.200<sup>15</sup> im Jahr) befördert. Bei gleich großen Anteilen von Monatsfahrkarten und Einzelfahrkarten (Verteilung: 50% / 50%) ergeben sich die durch die Fahrkarten erwirtschafteten Einnahmen zu 356.000 Euro/Jahr. Daraus resultiert eine Unterdeckung der Kosten von 196.000 Euro/Jahr.

#### Stadtbus Szenario Ib

Zu erwartende jährliche Kosten:

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

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

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

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

### Szenario II

Zu erwartende jährliche Kosten:

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

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

**Tabelle 5 Gegenüberstellung der Kosten und Erlöse bei gleich großen Anteilen verkaufter Einzel- und Monatsfahrkarten**

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

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

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

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

- Da die Stadt Kitzingen den öffentlichen Busverkehr in Kitzingen nicht selber betreibt, sondern die Busse bei regionalen Busunternehmen anmietet, sollte eine oder mehrere Exkursionen zu „Beispielstädten mit Stadtbussen“ durchgeführt werden. Die Anwesenheit vor Ort sollte dazu genutzt werden, sich bei den Städten und Betreibern der Stadtbusse<sup>16</sup> umfangreich über den Betrieb, die Finanzierung, die Akzeptanz in der Bevölkerung und sonstige Erfahrungswerte zu informieren. Es wird empfohlen, dass die Exkursionen sowohl von Mitarbeitern der Stadtverwaltung als auch von politischen Entscheidungsträgern wahrgenommen werden.
- Da es für einen Stadtbus keinen „Probetrieb“ gibt und die Einführung mit hohen Investitionskosten verbunden ist, sollte ein gründlicher Abwägungsprozess aller Vor- und Nachteile und der damit verbundenen Chancen und Risiken durchgeführt werden.

---

<sup>16</sup> Beispielstädte mit einem Stadtbus sind z.B.:

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

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

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

## 7 Querschnittsgestaltung

### 7.1 Umgestaltung bestehender Straßenquerschnitte

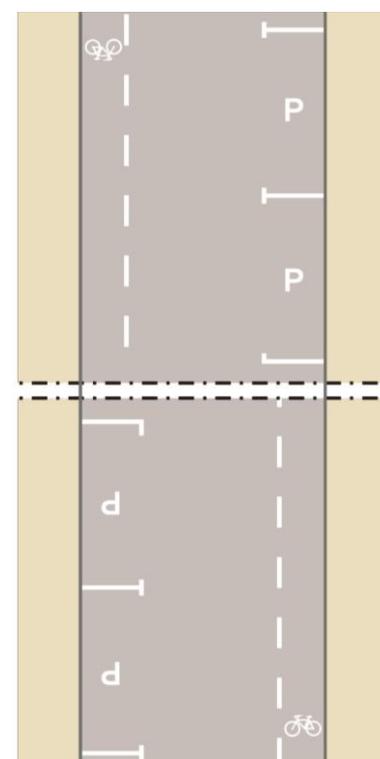
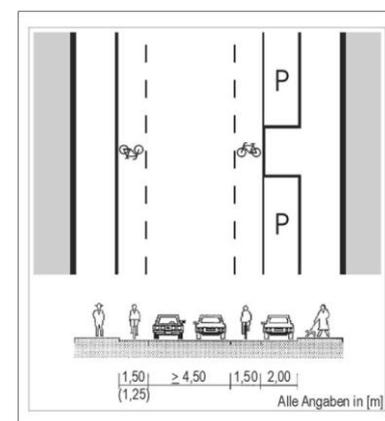
Die Umgestaltung bestehender Straßenquerschnitte wird für die Stadt Kitzingen anhand von vier Straßenabschnitten exemplarischen dargestellt. Aufgrund der sehr individuellen Straßenseitenräume in Kitzingen, beziehen sich die Gestaltungsquerschnitte nur auf die Fahrbahnbreiten zwischen den Bordsteinkanten.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

Alle umgestalteten Straßenquerschnitte (Bild 62) haben gemeinsam, dass zur Führung des Radverkehrs ein Schutzstreifen bzw. alternierender Schutzstreifen auf der Fahrbahn vorgesehen wird. Dabei wurden nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 2006) folgende Anforderungen an den Gesamtquerschnitt berücksichtigt:

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

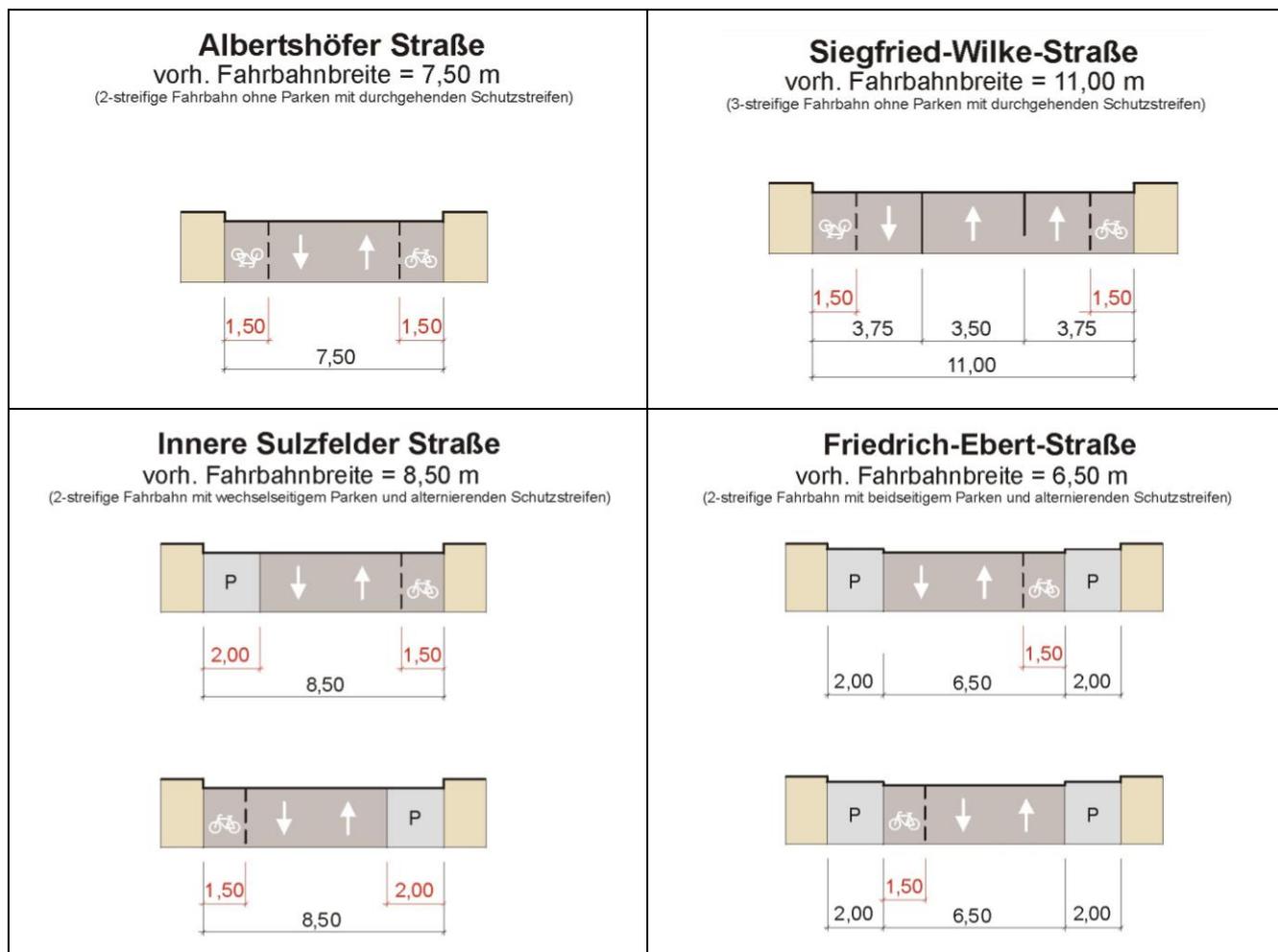
Bei angrenzenden Parkständen soll die Fläche für den Radverkehr einschließlich des Sicherheitsabstands zu parkenden Fahrzeugen 1,75 m betragen; dies ist mit einem Schutzstreifen mit 1,50 m Breite neben 2,00 m breiten Parkständen in der Regel gewährleistet.“

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



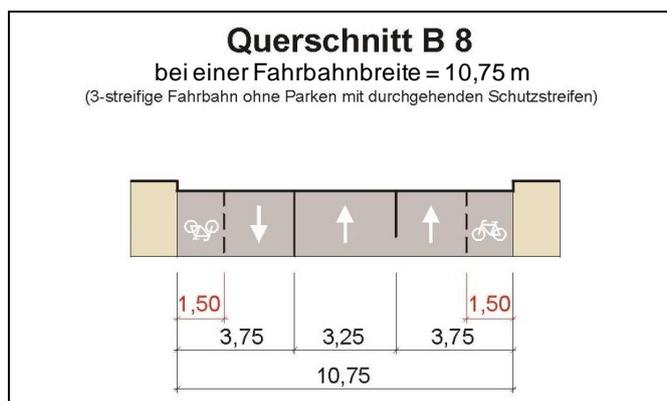
<sup>17</sup> Die Fahrbahnbreiten wurden aus einem CAD-Plan der Stadt Kitzingen heraus gemessen. Bei im Straßenverlauf variierenden Fahrbahnbreiten wurde die dominierende bzw. für den Straßenraum charakterisierende Breite gewählt. Die Fahrbahnbreite der im Jahr 2010 umgebauten Friedrich-Ebert-Straße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

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



**Bild 62: Exemplarische Querschnitte für Straßen in Kitzingen**

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



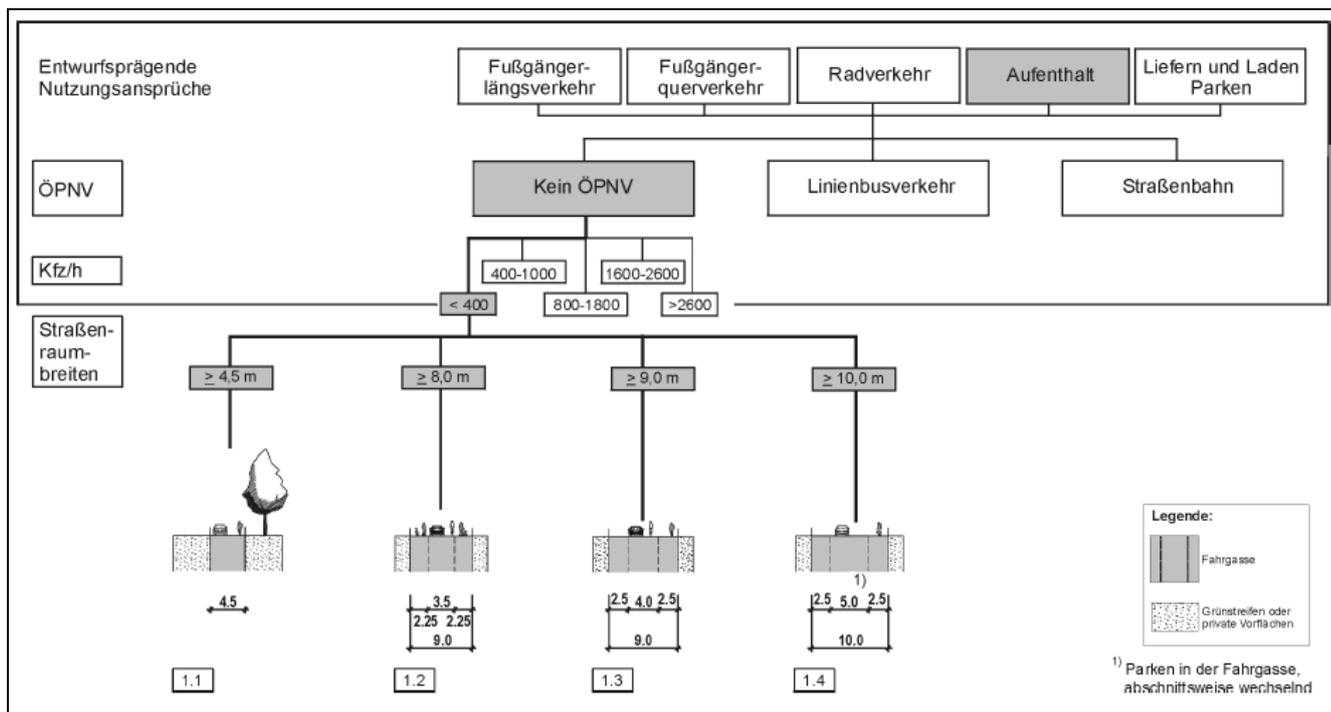
**Bild 63: Möglicher Querschnitt „B8“**

### 7.2 Neugestaltung von Straßenquerschnitten

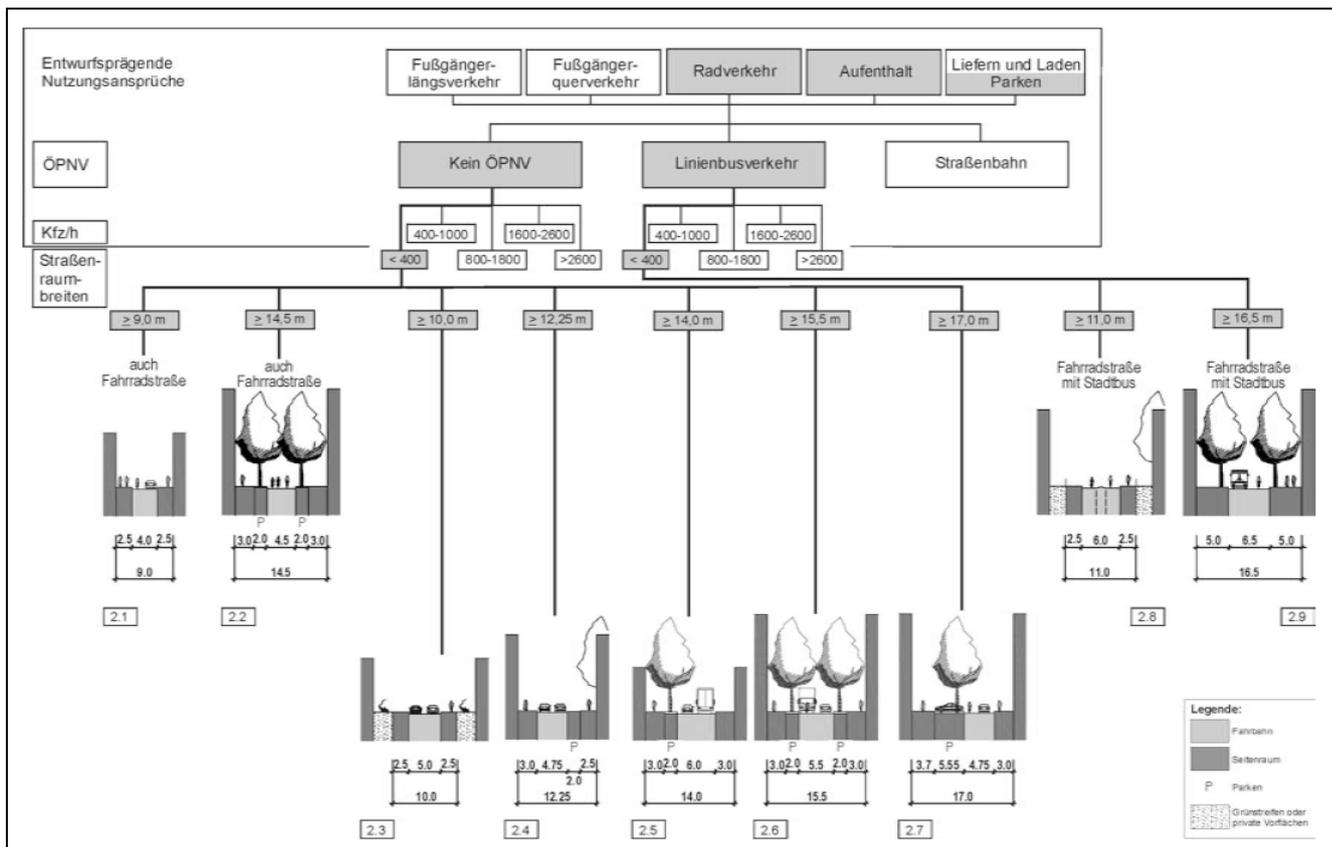
Zur Neugestaltung von Straßenquerschnitten wird empfohlen, die nach den typischen Entwurfssituationen klassifizierten Straßenraumquerschnitte der RAST als Planungsgrundlage zu verwenden.

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

Während bei den Wohnwegen (Bild 64) die Nutzungsansprüche im Wesentlichen durch den Aufenthalt im Straßenraum geprägt werden, so sind bei Wohnstraßen (Bild 65) auch die Nutzungsansprüche durch den Radverkehr, ruhenden Verkehr (Parken) und einen potenziell vorhanden Linienbusverkehr zu berücksichtigen.



**Bild 64:** Empfohlene Querschnitte für die typische Entwurfssituation „Wohnwege“ nach den RAST 2006



**Bild 65:** Empfohlene Querschnitte für die typische Entwurfsituation „Wohnstraße“ nach den RAST 2006

## 8 Programme und Leitlinien

Um die vielfältigen Maßnahmen und Empfehlungen, die im Rahmen eines Verkehrsentwicklungsplans erarbeitet wurden, umsetzbar zu machen, werden zum einen Programme festgelegt und zum anderen Leitlinien vorgegeben.

Hauptintention der Programme ist es 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.

Im Gegensatz zu den Programmen stellen die Leitlinien übergeordnete Planungsgrundsätze dar, die im Rahmen weiterer Entwurfs- und Detailplanungen berücksichtigt werden sollen.

### 8.1 Programme

Im Folgenden werden die Programme und die dabei zu berücksichtigenden prioritären Maßnahmen genannt. 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.

Zur Ermittlung der überschlägigen Gesamtkosten für die Maßnahmen wurden pauschale Einheitspreise verwendet, die mit den jeweils betroffenen Flächen ( $m^2$ ), Längen (lfd m) oder Stückzahlen (Anz.) multipliziert wurden.

#### Attraktivierung der Innenstadt

Prioritäten:

- Umgestaltung der Alten Burgstraße und Kaiserstraße

##### Überschlägige Kosten

Von einer Umgestaltung der Alten Burgstraße<sup>18</sup> und Kaiserstraße<sup>19</sup> und Neugestaltung des Gustav-Adolf-Platzes ist eine Fläche von ca. 7.500  $m^2$  betroffen. Mit einem pauschalen Einheitspreis von 180 €/m<sup>2</sup> für die Verlegung von Natursteinen und der Ausstattung der Seitenräume mit Bäumen und Bänken würden die Gesamtkosten ca. 1.350.000 € betragen.

- Umgestaltung des Königsplatzes

##### Überschlägige Kosten

Die Umgestaltung des Königsplatzes inkl. der angrenzenden Straßenräume betrifft eine Fläche von ca. 3.800  $m^2$ . Mit einem pauschalen Einheitspreis von 180 €/m<sup>2</sup> für die Verlegung von Natursteinpflaster und der Ausstattung des Platzes mit Bäumen und Bänken würden die Gesamtkosten ca. 684.000 € betragen.

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

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

## Ausbau und Ergänzung des Radverkehrsnetzes

Prioritäten:

- 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 Fahrradroutes (auch in der Innenstadt)

### Überschlägige Kosten

Zur Ermittlung der Kosten wurde die Annahme getroffen, dass an jedem Entscheidungspunkt des identifizierten Fahrradhauptnetzes 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.

## Sicherer Fußgängerverkehr

Prioritäten:

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

## Stadtverträglicher Kraftfahrzeugverkehr

Prioritäten:

- 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**

Prioritäten:

- 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<sup>2</sup> und einem pauschalen Einheitspreis von 60 €/m<sup>2</sup> 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.

### **Verknüpfungsorientierter öffentlicher Nahverkehr**

Prioritäten:

- 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

#### 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.

## 8.2 Leitlinien

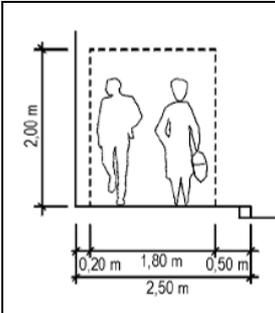
### 8.2.1 Leitlinien zum Fußgängerverkehr (LF)

#### 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 66). Reine Freizeitwege sollen dem erwartbaren Aufkommen angepasst und entsprechend der naturräumlichen Lage gestaltet werden.

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

**Bild 66: 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.

### 8.2.2 Leitlinien zum Radverkehr (LR)

#### **Netzplanung**

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

#### **Führung an Hauptverkehrsstraßen**

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

#### **Führung im Erschließungsstraßennetz**

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

#### **Ausbaustandard**

- LR 7 Radverkehrsanlagen sollen nach einem sicheren und funktionsgerechten Ausbaustandard hinsichtlich Breite, Oberfläche, Linienführung und Kontinuität ausgeführt werden. Breiten werden durch die StVO und das zugrunde liegende Regelwerk der Forschungsgesellschaft für Straßen- und

Verkehrswesen wie RASt und ERA vorgegeben. Mindestbreiten sollten bei Radverkehrsanlagen vermieden werden.

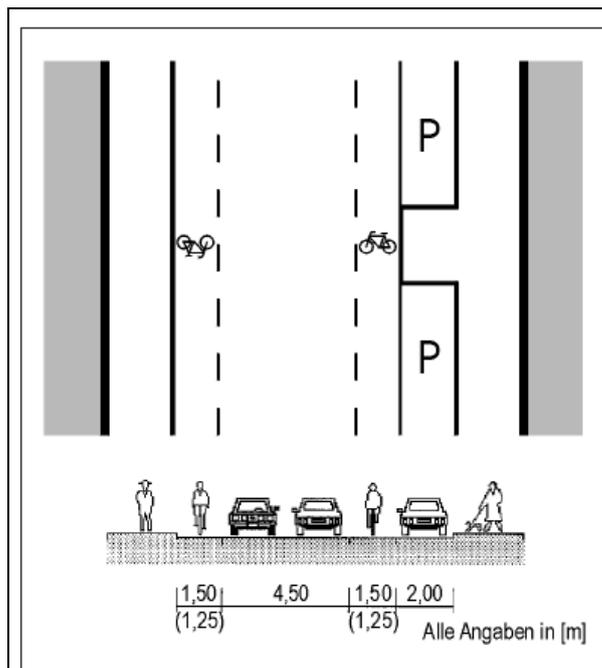


Bild 71: Beispiel für die Abmessungen von Schutzstreifen

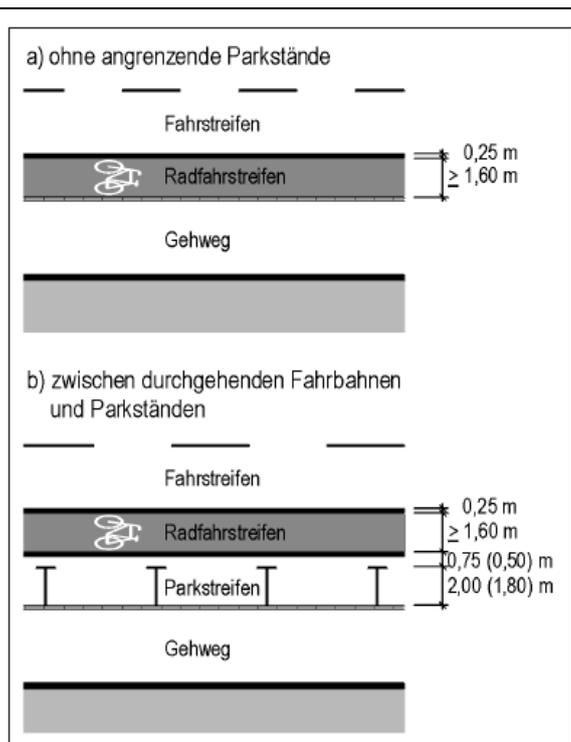


Bild 72: Beispiele für Abmessungen von Radfahrstreifen und von angrenzenden Verkehrsräumen

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) <sup>*)</sup>	0,75 m (0,50 m <sup>**)</sup> ) bei angrenzender Fahrbahn oder angrenzen dem Längsparken, 1,10 m bei Senkrecht- und Schrägparkständen <sup>***)</sup>
Zweirichtungsradweg	2,50 m (2,00 m) <sup>*)</sup>	0,75 m

\*) bei geringer Radverkehrsbelastung  
 \*\*) bei Verzicht auf Einbauten im Sicherheitstrennstreifen, Klammerwerte bei geringer Radverkehrsbelastung  
 \*\*\*) Überhangstreifen kann darauf angerechnet werden

Bild 67: 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, Dienstfahräder, finanzielle Anreize etc.) den Radverkehr fördern. Dazu gehören auch öffentliche Werbekampagnen für das Fahrradfahren im Alltag.

### 8.2.3 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 Omnibusbahnhof (ZOB) zu berücksichtigen.
- LÖ 2 Die Angebotsplanung soll sich zukünftig stärker an Taktverkehren und konstanten sowie einprägsamen Buslinienverläufen orientieren.
- LÖ 3 Neue Wohn- und Gewerbegebiete sollen möglichst zeitnah vom ÖPNV erschlossen werden, um den Bewohnern bzw. Beschäftigten möglichst frühzeitig eine Alternative zum Pkw zu bieten.

#### **Systemstandards**

- LÖ 4 Der Zugang zu den Haltestellen soll grundsätzlich innerorts 300 m Luftlinie (5 Minuten Fußweg) und außerorts 500 m Luftlinie nicht überschreiten. Der Grundtakt in der Hauptverkehrszeit soll im Stadtlinienverkehr bei 30 Minuten oder weniger liegen. Ein koordinierter Taktverkehr ist erforderlich, um das „schlanke Umsteigen“ zu garantieren, auch zwischen Bus und Bahn.
- LÖ 5 Wo Buslinien die Verkehrsflächen mit dem motorisierten Individualverkehr teilen, ist der Vorrang des öffentlichen Verkehrs soweit möglich durchzusetzen.
- LÖ 6 Im Gegensatz zum Stadtverkehr werden im Überlandverkehr größere Reiseweiten zurückgelegt. Aus diesem Grund sind im Überlandverkehr die Reisegeschwindigkeit und das schlanke Umsteigen vorrangig zu optimieren.
- LÖ 7 Der ÖPNV soll im Straßenraum präsent sein. Dazu gehört eine den Anforderungen der Barrierefreiheit entsprechende Gestaltung und Ausstattung der Haltestellen, die in der Regel am Fahrbahnrand ausgebildet werden sollen.
- LÖ 8 Werbe- und Servicemaßnahmen der ÖPNV-Betreiber für ihre Kunden im Stadtgebiet sollen von kommunaler Seite gezielt angeregt und unterstützt werden. Dazu zählt auch die organisatorische Unterstützung von Angeboten zur Mobilitätsberatung.

#### 8.2.4 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 RASSt 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.

# Anhang

## Übersicht der Maße von Radverkehrsanlagen

Tabelle 6: Standards im Radverkehr nach RASt 06 und StVO

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

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

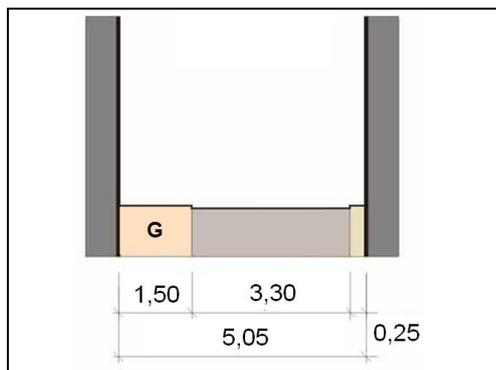
## Bahnunterführungen

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

### Bahnunterführung „Innere Sulzfelder Straße“

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

- Der Querschnitt besitzt eine einstreifige Fahrbahn und einen einseitigen Gehweg mit einem gegenüberliegenden Schrammbord. Die vorhandenen Querschnittsbreiten können dem Aufmaß (Bild 68) entnommen werden.
- Der Verkehrsablauf wird durch eine Engstellensignalisierung geregelt.
- Sowohl der einseitige Gehweg als auch der gegenüberliegende Schrammbord unterschreiten die erforderlichen Mindestbreiten nach den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt). Der Gehweg ist mit einer Breite von 1,50 m einen Meter schmäler als die notwendige Mindestbreite von 2,50 m.
- Der Radverkehr muss die Fahrbahn benutzen. Bei der Benutzung des Gehweges werden Radfahrer durch ein Hinweisschild dazu aufgefordert abzustiegen.
- Der Verkehrsablauf für die Zufahrt Innere Sulzfelder Straße (Fahrtrichtung stadtauswärts) ist in der nachmittäglichen Spitzenstunde mit der Qualitätsstufe E nach dem „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ (HBS) als „mangelhaft“ zu bewerten.
- Die Verkehrsdaten der Querschnittszählungen und Kennzeichenerhebungen belegen, dass bei einem zweistreifigen Ausbau des Querschnittes, mit keiner bedeutsamen Mehrbelastung durch den Kraftfahrzeugverkehr zu rechnen ist.



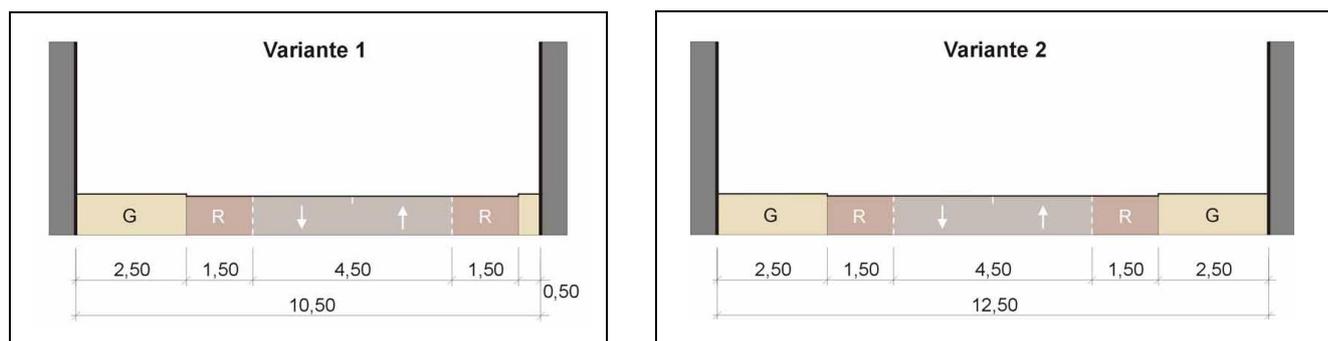
**Bild 68: Querschnittsbreiten und Blick stadtauswärts**

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 50 sind zwei mögliche Ausbauvarianten für die Neugestaltung des Straßenquerschnitts dargestellt.



**Bild 69: 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.

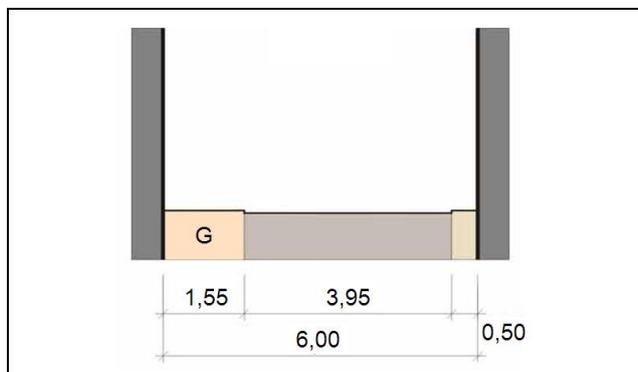
### Bahnunterführung „Kaltensondheimer Straße“

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 abzusteiigen.

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 70)

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



**Bild 70: Querschnittsbreiten und Blick stadtauswärts**

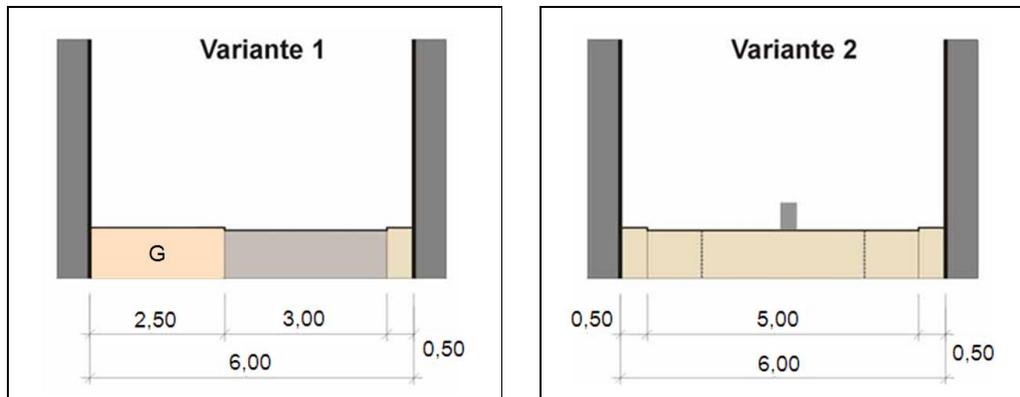
Aufgrund der vorhandenen Gesamtbreite der Unterführung von 6,00 m können die Bedingungen für den Fußgängerverkehr durch eine Umgestaltung des Straßenquerschnitts deutlich verbessert werden.

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 71: Umbauvarianten der Kaltensondheimer Straße**

Umbauvariante 1:

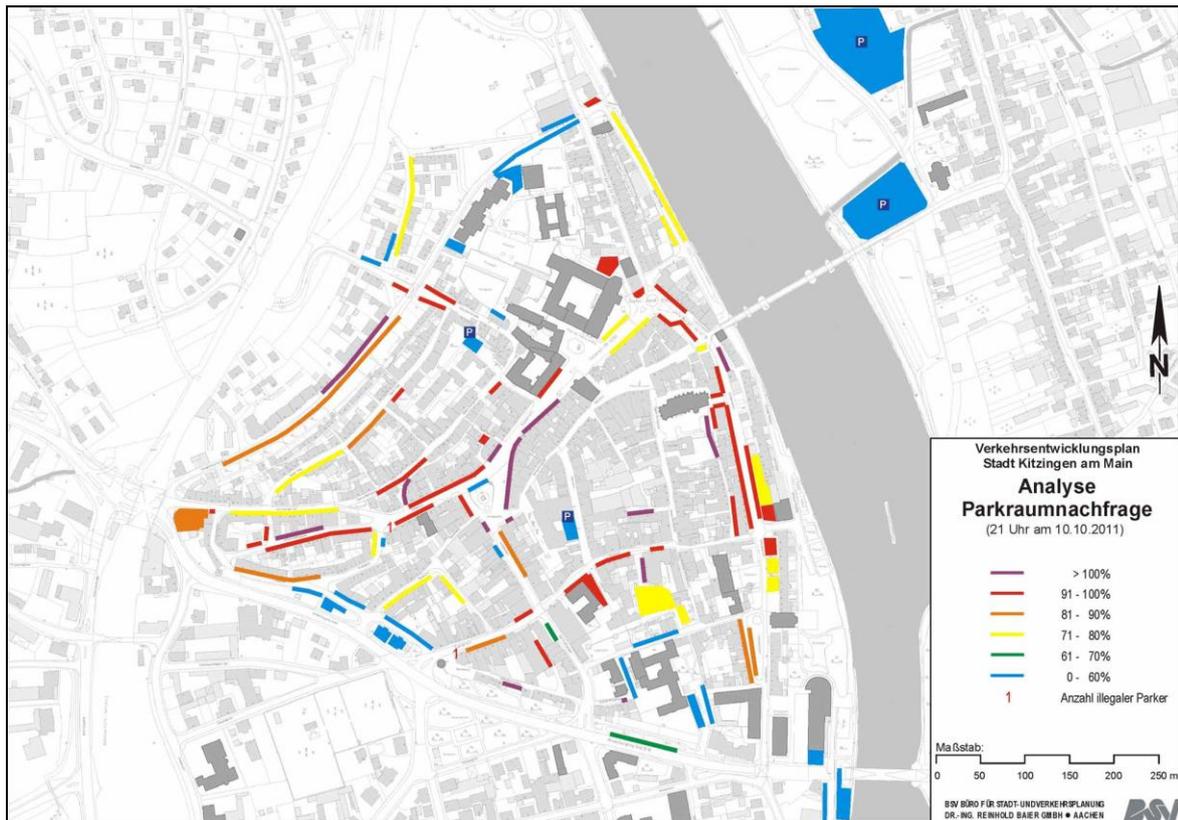
- Verbreiterung des Gehweges auf 2,50 m und Reduzierung der einstreifigen Fahrbahn auf 3,00 m.
- Die Verkehrsregelung (Engstellensignalisierung) bleibt unverändert.
- Der Radverkehr wird weiterhin auf der Fahrbahn geführt.
- Aufgrund der schlechten Lichtverhältnisse wird empfohlen, beidseitig eine Lichtquelle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

Umbauvariante 2:

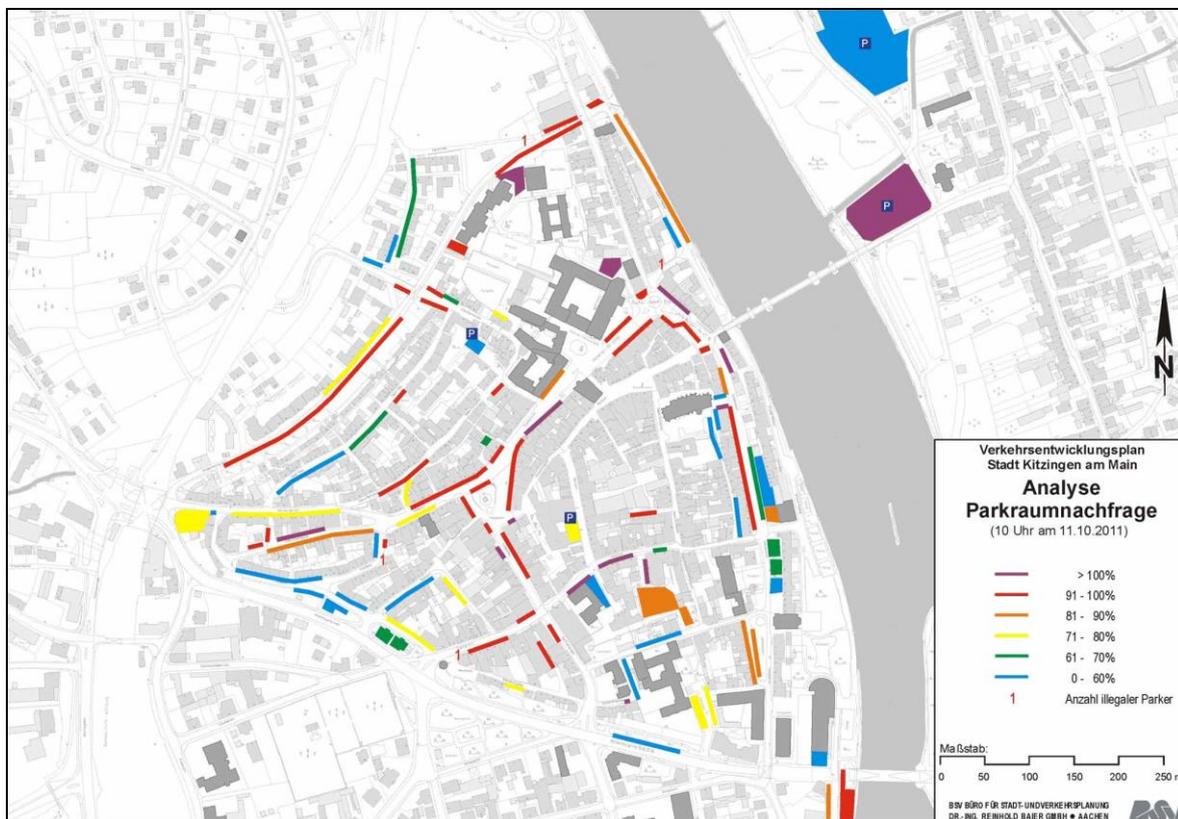
- Die Durchfahrt wird für den Kraftfahrzeugverkehr durch zwei Poller gesperrt, kann jedoch von Fußgängern und Radfahrern weiterhin genutzt werden. Die Auswirkungen des durch die Sperrung verlagerten Kraftfahrzeugverkehrs könnten mit dem makroskopischen Verkehrssimulationsmodell überprüft werden.
- Die 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.

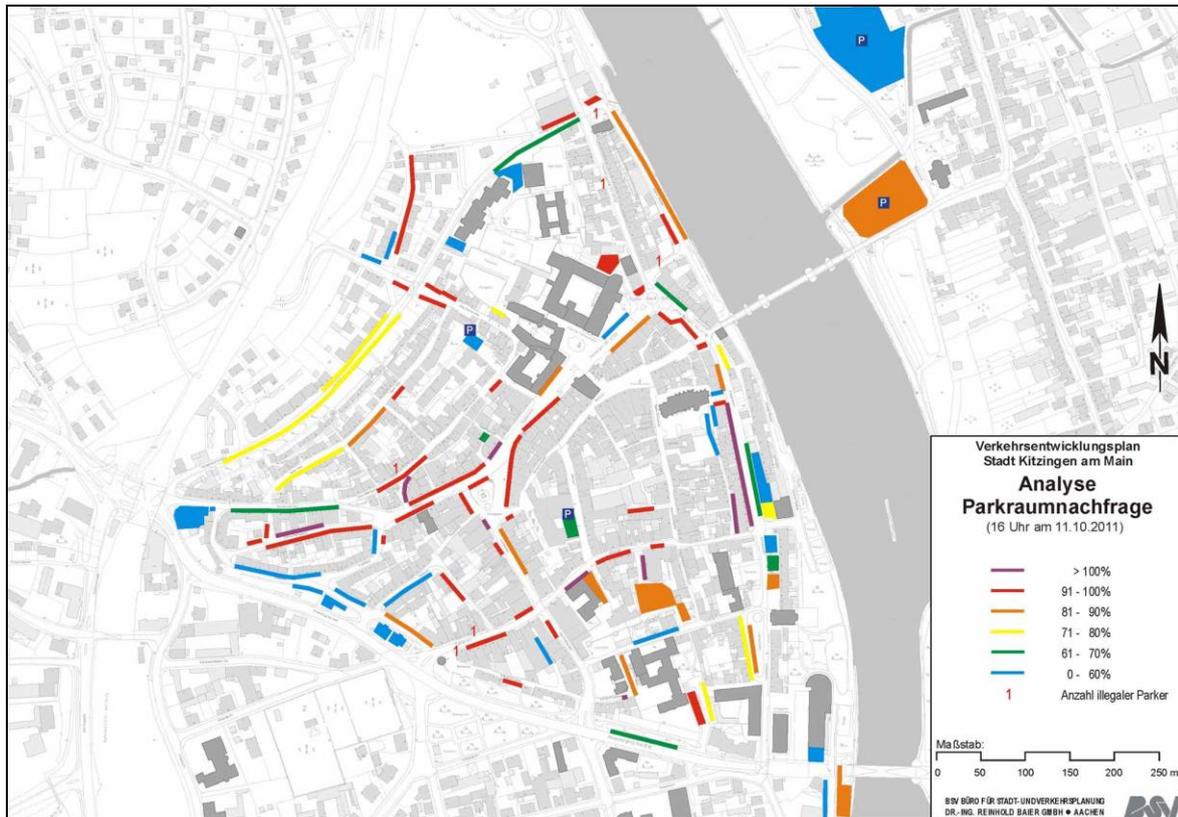
## Analyse des Ruhenden Verkehrs



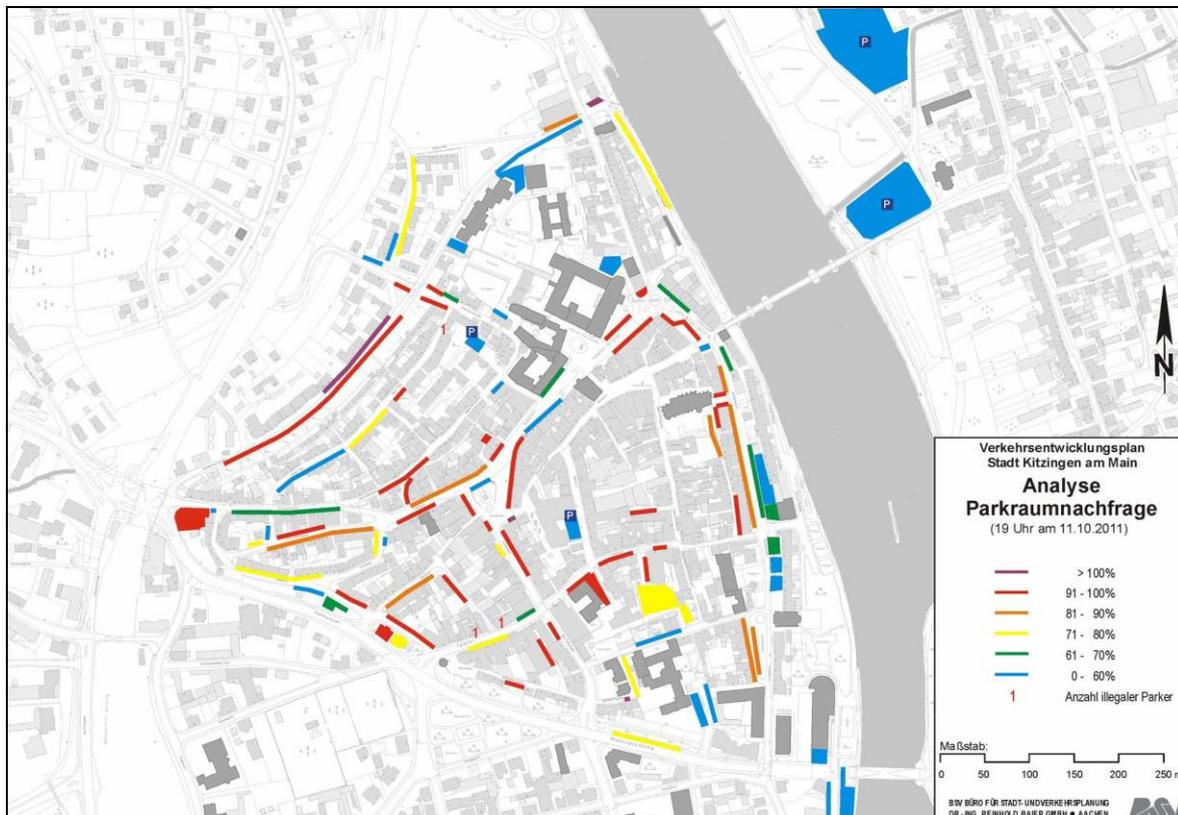
**Bild 72: Parkraumnachfrage Innenstadt am 10.10.2011 um 21 Uhr bzw. 21.11.2011 um 20 Uhr für die Parkplätze Bleichwasen**



**Bild 73: Parkraumnachfrage Innenstadt am 11.10.2011 um 10 Uhr bzw. 22.11.2011 um 9 Uhr für die Parkplätze Bleichwasen**



**Bild 74: Parkraumnachfrage Innenstadt am 11.10.2011 um 16 Uhr bzw. 22.11.2011 um 16:30 Uhr für die Parkplätze Bleichwasen**



**Bild 75: Parkraumnachfrage Innenstadt am 11.10.2011 um 19 Uhr bzw. 21.11.2011 um 20 Uhr für die Parkplätze Bleichwasen**

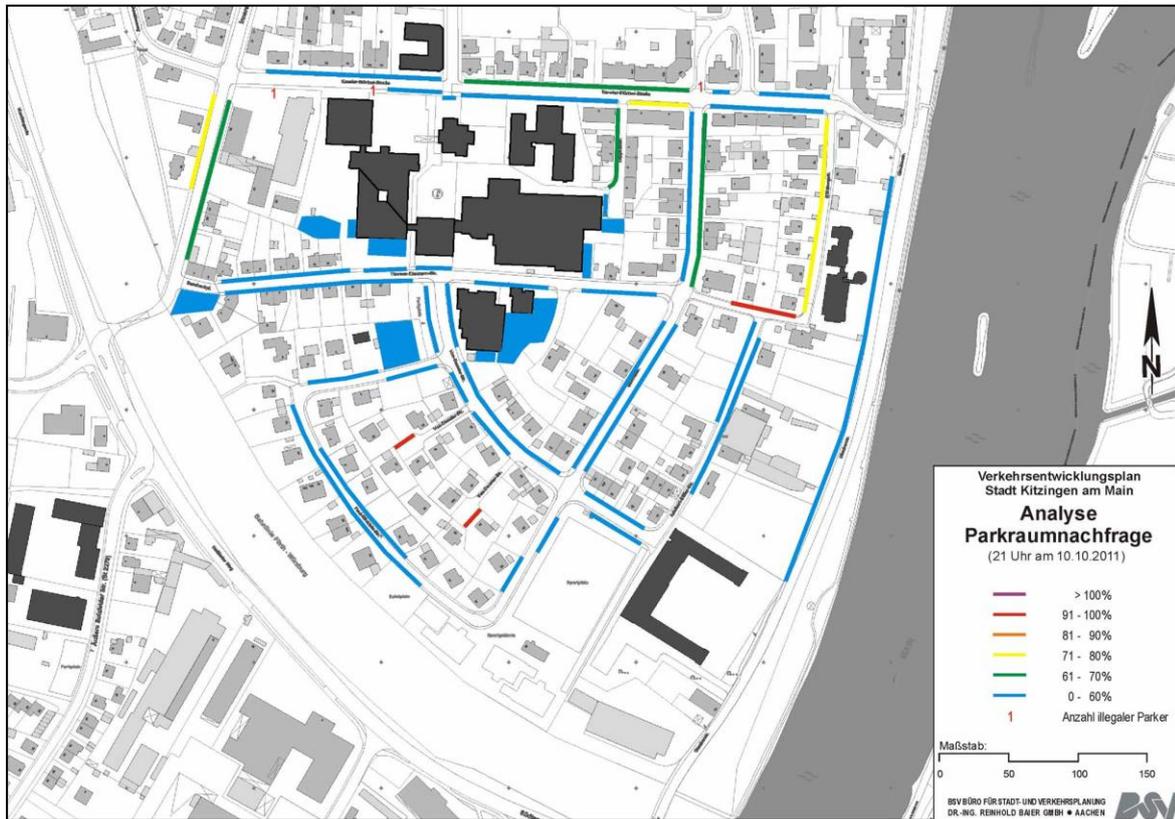


Bild 76: Parkraumnachfrage Mühlberggebiet am 10.10.2011 um 21 Uhr

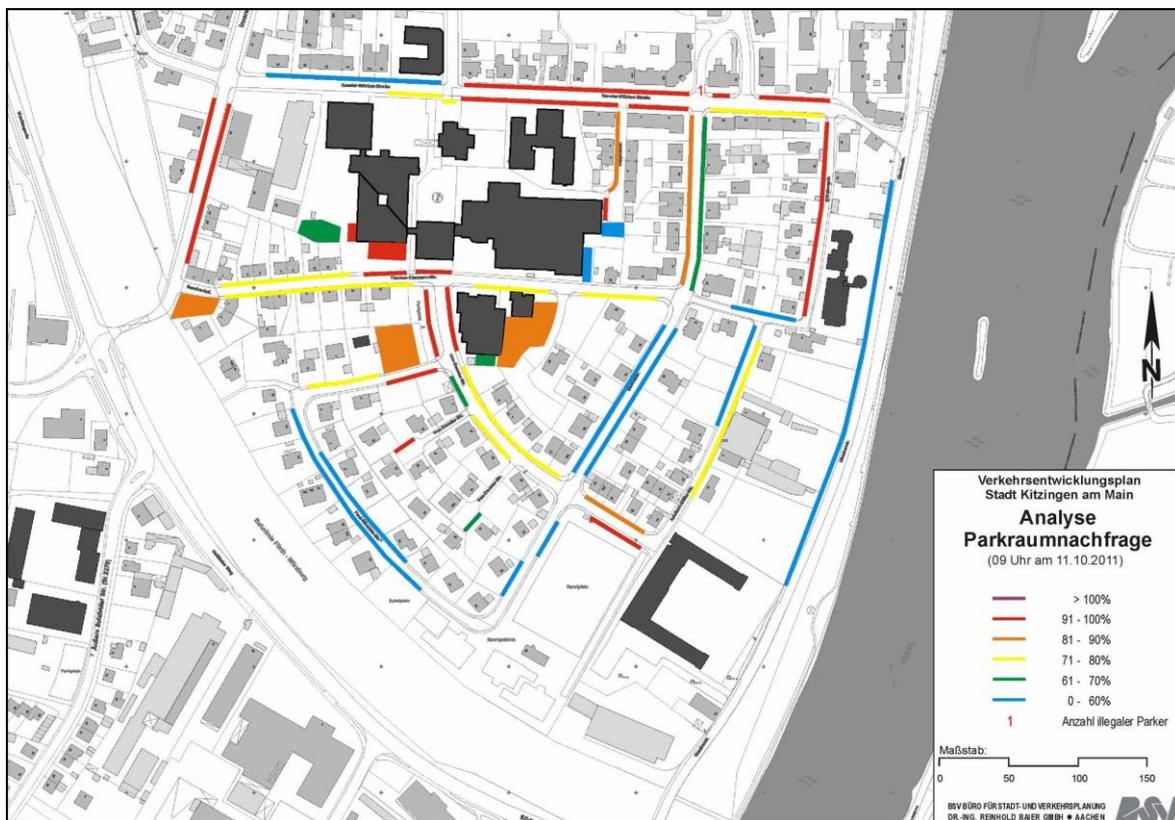


Bild 77: Parkraumnachfrage Mühlberggebiet am 11.10.2011 um 9 Uhr

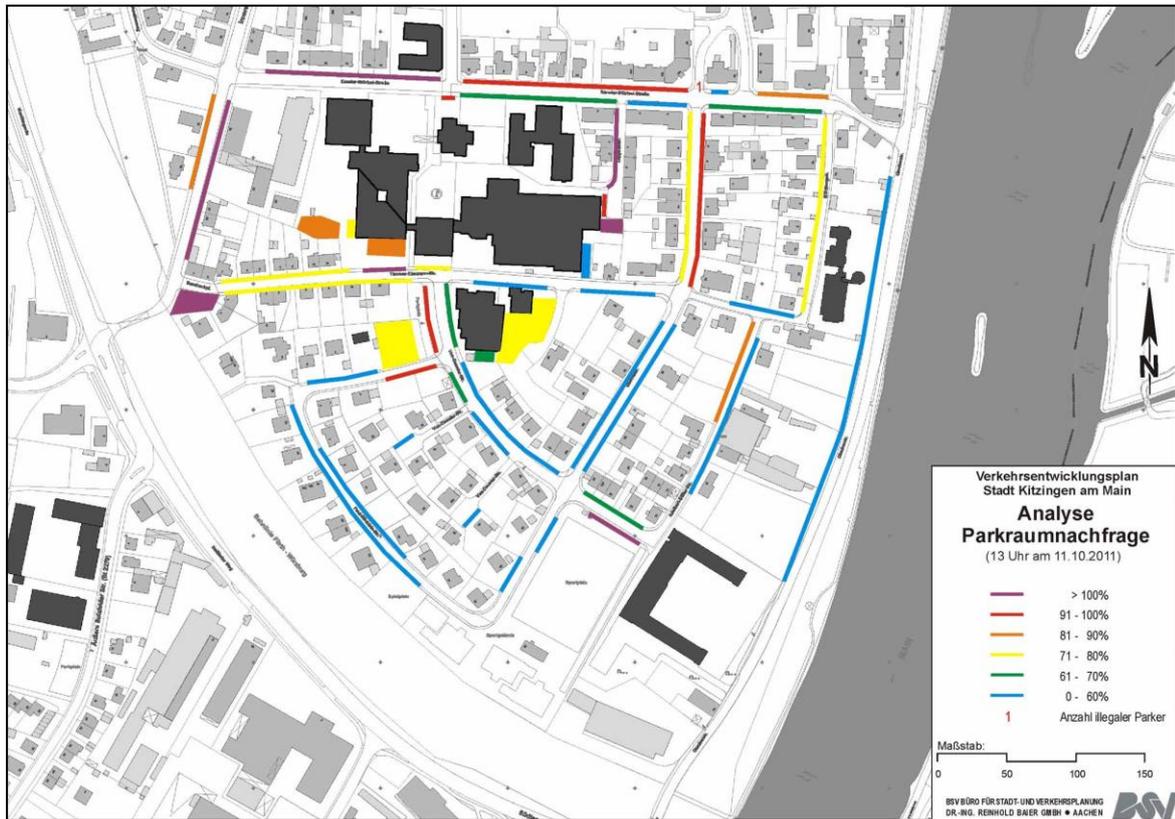


Bild 78: Parkraumnachfrage Mühlberggebiet am 11.10.2011 um 13 Uhr

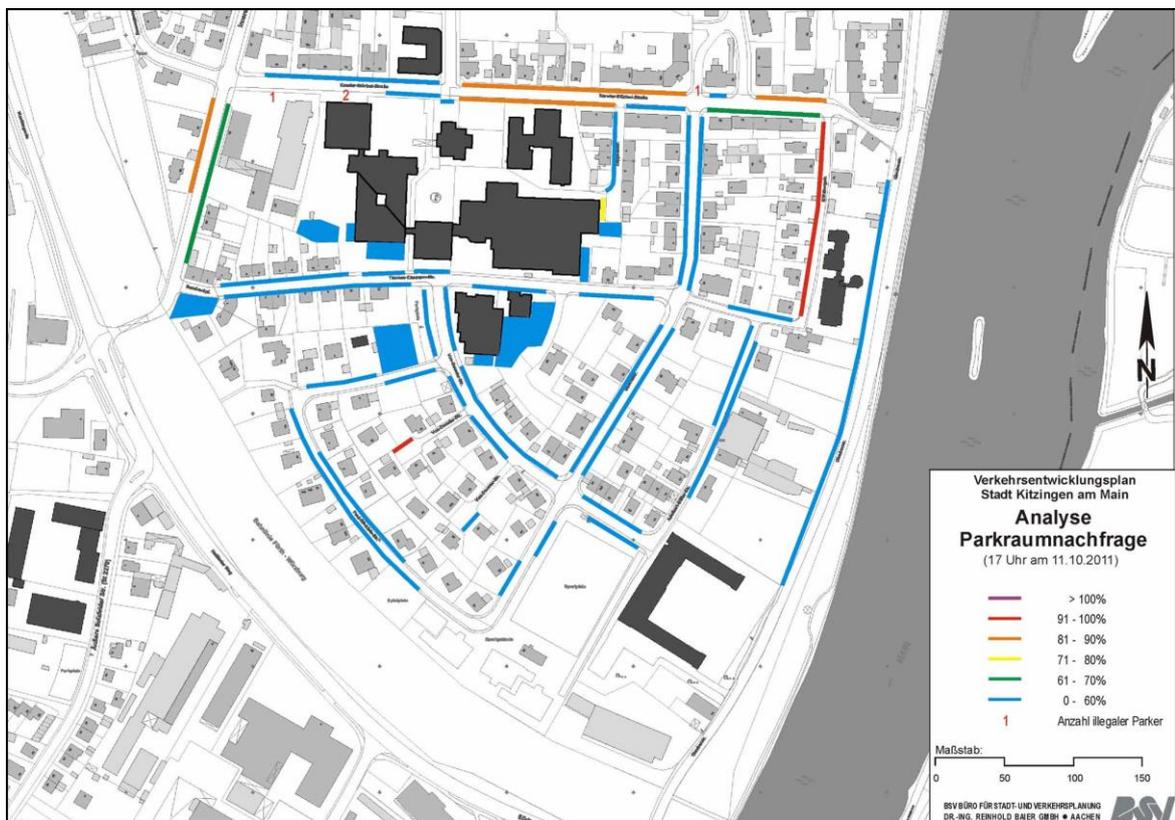


Bild 79: Parkraumnachfrage Mühlberggebiet am 11.10.2011 um 17 Uhr

## Prognose-Szenarien für den Stadtbus

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

Tabelle 7: 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 €	100 %	0 %	515.000 €	37.000 €
		75 %	25 %	436.000 €	116.000 €
		50 %	50 %	356.000 €	196.000 €
		25 %	75 %	277.000 €	275.000 €
		0 %	100 %	198.000 €	354.000 €
Ib	565.000 €	100 %	0 %	472.000 €	93.000 €
		75 %	25 %	399.000 €	166.000 €
		50 %	50 %	327.000 €	238.000 €
		25 %	75 %	254.000 €	311.000 €
		0 %	100 %	182.000 €	383.000 €
II	893.000 €	100 %	0 %	309.000 €	584.000 €
		75 %	25 %	261.000 €	632.000 €
		50 %	50 %	214.000 €	679.000 €
		25 %	75 %	166.000 €	727.000 €
		0 %	100 %	119.000 €	774.000 €