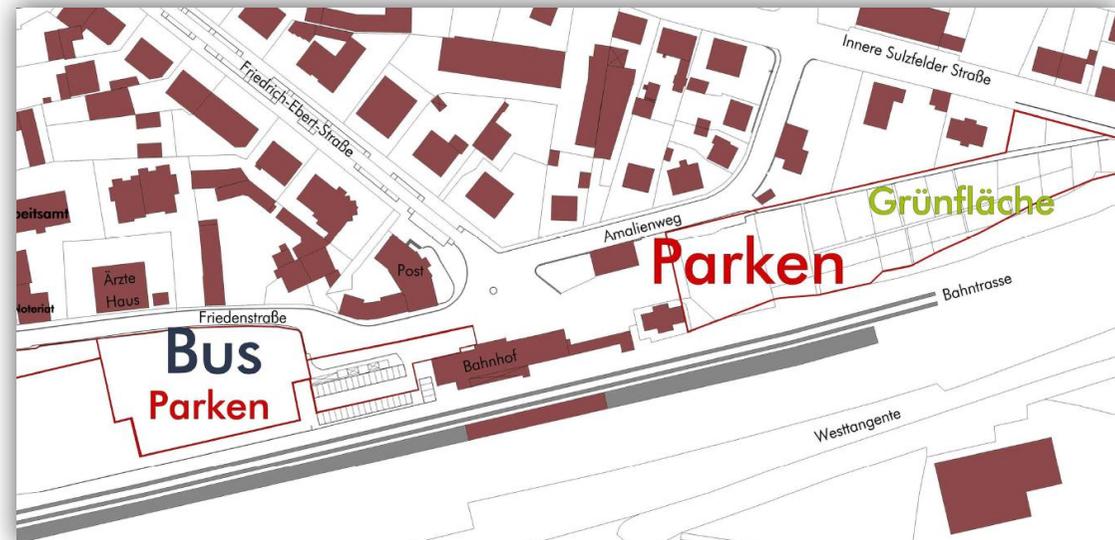
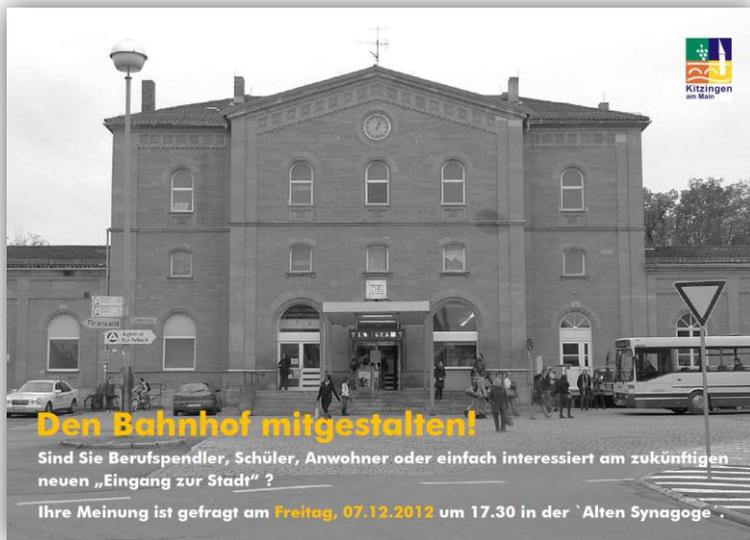


# Bahnhofsbereich Kitzingen

## Zentraler Omnibusbahnhof – Bahnhofsvorplatz – Park & Ride



# Entwicklungskonzept

Zusammenfassung Planungsstand 07.02.2014 / aktualisierte Fassung vom 01.07.2014 / und 20.08.2014

## **Bahnhofsbereich Kitzingen**

Zentraler Omnibusbahnhof

Bahnhofsvorplatz

Park&Ride

## **Entwicklungskonzept und Zusammenfassung des Planungsstandes zur Beschlussfassung im Stadtrat**

Stand 07.02.2014 **aktualisiert**

**01.07.2014 / und 20.08.2014 (Stadt-  
verwaltung, Bauamt)**

### **Inhalt**

1. Aktuelle Beschlusslage
2. Grundbesitz und Verfügbarkeit
3. Variantenuntersuchungen Parkdeck
4. Verkehrsführung und Kapazitätsbedarf
5. Bürgerbeteiligung
6. Ausarbeitung der Vorzugsvariante aus der Bürgerbeteiligung
7. Bewirtschaftung
8. Wettbewerbliches Verfahren
9. Kostendarstellung

### **Auftraggeber**

Stadt Kitzingen

Kaiserstr. 15/17

97318 Kitzingen

### **Bearbeitung**

arc.grün

landschaftsarchitekten.stadtplaner

Kitzingen

Thomas Wirth

Roberto Taplan

Sachverständige:

Dr. Carlo Prina, ACP Stuttgart

Dr. Reinhold Baier, BSV Aachen

## 1. Aktuelle Beschlusslage und deren Umsetzung

Die Neugestaltung des Bahnhofsbereiches war in der Vergangenheit mehrfach im Stadtrat Kitzingen behandelt worden.

In diesem Zusammenhang wurden verschiedenen Varianten die als Vorentwurf zur Diskussion gestellt wurden, diskutiert.

Dabei waren zuletzt Möglichkeiten erörtert worden, wie die Stellplätze als P&R-Anlage konzentriert untergebracht werden können. Eine Möglichkeit ist die Erstellung eines Parkhauses oder einer Parkpalette über dem ZOB bzw. als Anlage im südlichen Bereich.

Nachfolgend ist die Errichtung einer Parkpalette oder eines Parkhauses über dem ZOB untersucht worden.

Ein weiterer wesentlicher Punkt ist die Beibehaltung der bestehenden Kleingärten. Nur die bereits aufgelassenen Kleigartenflächen werden in Anspruch genommen.

Eine mögliche direkte Zufahrt über den Amalienweg für den Parkplatz Süd wird ausgeschlossen und nicht weiter verfolgt.

Einige Stadtratsbeschlüsse sind bereits umgesetzt worden. Das betrifft u. a. den Flächenenerwerb und die Abbruchmaßnahmen. Diese sind bereits realisiert.

Die Beschlüsse zu den Planungsaufträgen sind zum Teil umgesetzt worden. Teilweise erfolgte eine Änderung der Aufgabenstellung. Das heißt; der Bebauungsplan wurde noch nicht angearbeitet, stattdessen erfolgten die Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie und die Durchführung eines Bürgerworkshops sowie die Überprüfung von Parkplatzmöglichkeiten im Parkhaus oder Parkpalette sowie die Erstellung eines Lärmgutachtens.

Im aktuellen Beschlussentwurf wird das dargestellt, was zunächst für eine Grundsatzentscheidung von wesentlicher Bedeutung

ist. Dabei wird auf dieses grundsätzliche Entwicklungskonzept und die Planungsprämissen bzw. Planungsziele in der Anlage 2 verwiesen.

Folgende Beschlüsse sollen aufgehoben werden:

- . Stadtratsbeschluss vom 26.04.2012
- . Stadtratsbeschluss vom 14.10.2010
- . Stadtratsbeschluss vom 26.11.2009
- . Stadtratsbeschluss vom 15.01.2009
- . Stadtratsbeschluss vom 12.06.2008
- . Stadtratsbeschluss vom 08.11.2007
- . Beschluss Finanzausschuss vom 25.10.07

## 2. Grundbesitz und Verfügbarkeit

Während die Flächen südlich des Bahnhofes (Kleingärten, ehem. Bahnmeisterei) in Besitz der Stadt Kitzingen sind war die Verfügbarkeit der Bahnflächen nördlich mehrfach Gegenstand von intensiven Verhandlungen mit der Deutschen Bahn.

Im letzten Gespräch mit dem zuständigen Leiter Bahnhofsmanagement Würzburg der DB Netze/ DB Station&Service AG, Herrn Elmar Hirsch am 26.02.2013 sind nun die verfügbaren Flächen wie folgt definiert:

- Die noch DB-eigenen Flächen am Bahnhofsvorplatz können mit überplant werden; hierfür werden Vereinbarungen in einem Gestattungsvertrag getroffen.
- Die reservierten Stellplätze der DB direkt nördlich des Empfangsgebäudes können mit überplant werden. Bei Wegfall der Plätze (z.B. durch den ZOB) ist bahnsteignaher Ersatz in gleichem Umfang sicher zu stellen. Auch hier regelt ein Gestattungsvertrag die Nutzung.
- Masten der Oberleitungen können grundsätzlich versetzt werden; die Kosten muss die Stadt Kitzingen übernehmen.
- Die nördliche Fläche steht nur zum Teil zum Grunderwerb Verfügung. Der Bereich bis zur Kaltensondheimer Straße bleibt nach derzeitigem Stand definitiv im Besitz der DB und steht nicht für die Maßnahme zur Verfügung.
- Für die Bereiche südlich, nördlich und Zugang zum Bahnsteig sind Geh- und Fahrrechte für die DB zu berücksichtigen



### Verfügbare Flächen

	<b>KAUF</b>
	<b>GESTATTUNG</b>
	<b>WEGERECHT</b>
	<b>MASTVERLEGUNG</b>
	<b>KLEINGÄRTEN NICHT BEWIRTSCHAFTET</b>
	<b>KLEINGÄRTEN BEWIRTSCHAFTET</b>



### 3 Variantenuntersuchungen Parkdeck

In den vergangenen Beschlusslagen wurde die Verwaltung aufgefordert die Varianten für die Realisierung eines Parkdecks für die Unterbringung des P+R Verkehrs zu überprüfen.

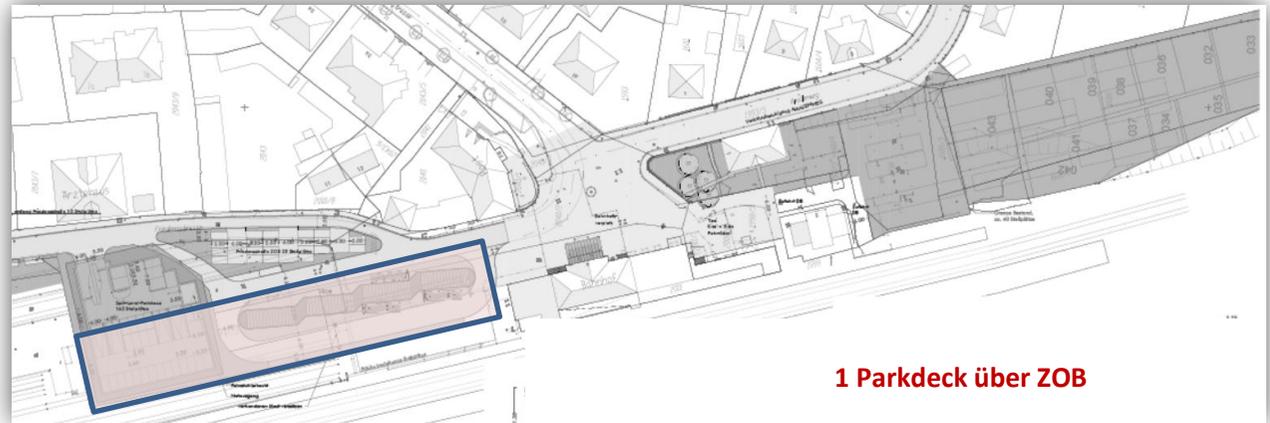
Für die bau- und verkehrstechnische Beurteilung wurden die Sachverständigen

Dr. Carlo Prina, ACP Stuttgart  
 Dr. Reinhold Baier, BSV Aachen

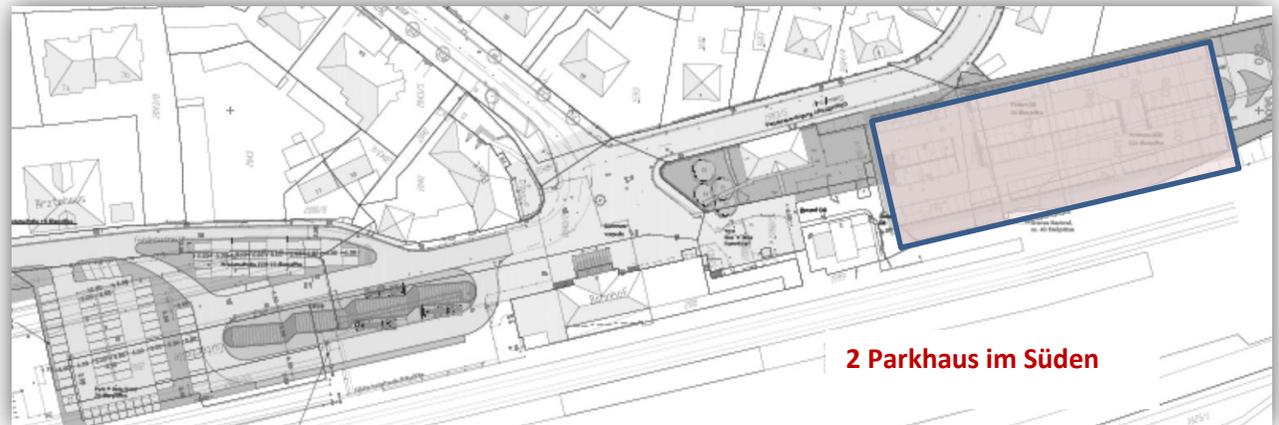
hinzugezogen um Aussagen über den erforderlichen Umfang und die Wirtschaftlichkeit treffen zu können.

Es wurden 3 Varianten für Parkdecks untersucht:

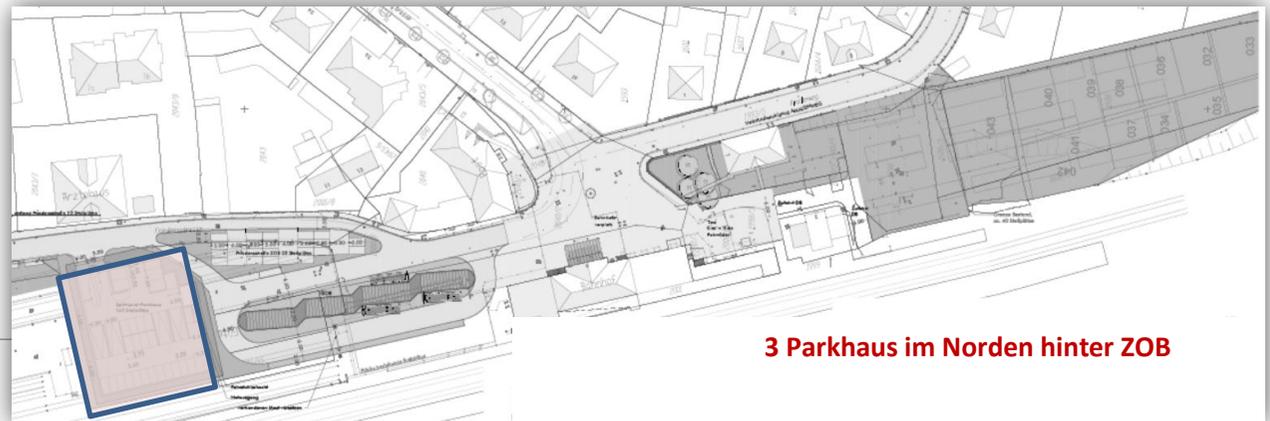
1. Parkdeck über ZOB
2. Parkhaus im Süden
3. Parkhaus im Norden hinter ZOB



**1 Parkdeck über ZOB**



**2 Parkhaus im Süden**



**3 Parkhaus im Norden hinter ZOB**

## 1. Parkdeck über ZOB

In der Stellungnahme zum Parkdeck über einem ZOB vom 08.01.2013 kommt Dr. Prina (s. Anlage) zu folgendem Ergebnis:

a.

Auf den zur Verfügung stehenden Flächen des ZOB's soll eine 2-geschossige Überbauung durch zwei Parkdecks erfolgen. Parkdeck, Größe ca. 50m x 33 m mit einer gewedelten Rampe,  $\emptyset =$  ca. 28m - 30m

Aus brandschutztechnischen Gründen ist die Überdachung = 1. Ebene des Parkdecks in Stahlbeton auszuführen.

Alle weiteren Ebenen (Ebenen 2 und 3) sind in Stahl-, Stahlbetonverbundkonstruktion herstellbar. Für eine möglichst großzügige Überdeckung der Bus An- und Abfahrtsfläche, mit weiten Stützabständen in den Achsen, werden große Spannweiten im Flächentragwerk erforderlich. Daraus ergeben sich zwangsläufiger Weise große Haupt- und Zwischenunterzüge. Eine überschlüssig durchgeführte stat. Berechnung führt zu nachstehenden Abmessungen der Unterzüge incl. der Decken . (d = ca. 25cm):  
in der Mittelachse

ca.: h = 2.60m, b = 1,20m

in den Randachsen

ca.: h = 1,75m, b = 0,80m

Nebenträger in den Querachsen

ca.: h = 1,50m, b = 0,60m

Dies sind unwirtschaftliche Dimensionen.

b.

Bei den An- u. Abfahrtsrampen in Wendelform führt die große Höhe der untersten Ebene ZOB =  $\pm 0.00$  m bis + 7.10m

(= 1.Parkdeckebene) bei Einhaltung der Bauordnung zu einer mehrfach Wendelung, d.h. mind. 1 zusätzliche Wendelung der An- und Abfahrtsrampen.

c.

Generell werden Wendelrampen von den Benutzern nicht gerne angenommen, da ein entsprechendes Fahrkönnen verlangt wird. Diese Wendelrampen sind daher großzügig zu planen.

d.

Durch das Aufsetzen eines großflächigen Parkdecks über den ZOB entsteht ein zugiger, unangenehmer, zur Mitte hin immer dunkler werdender Aufent-

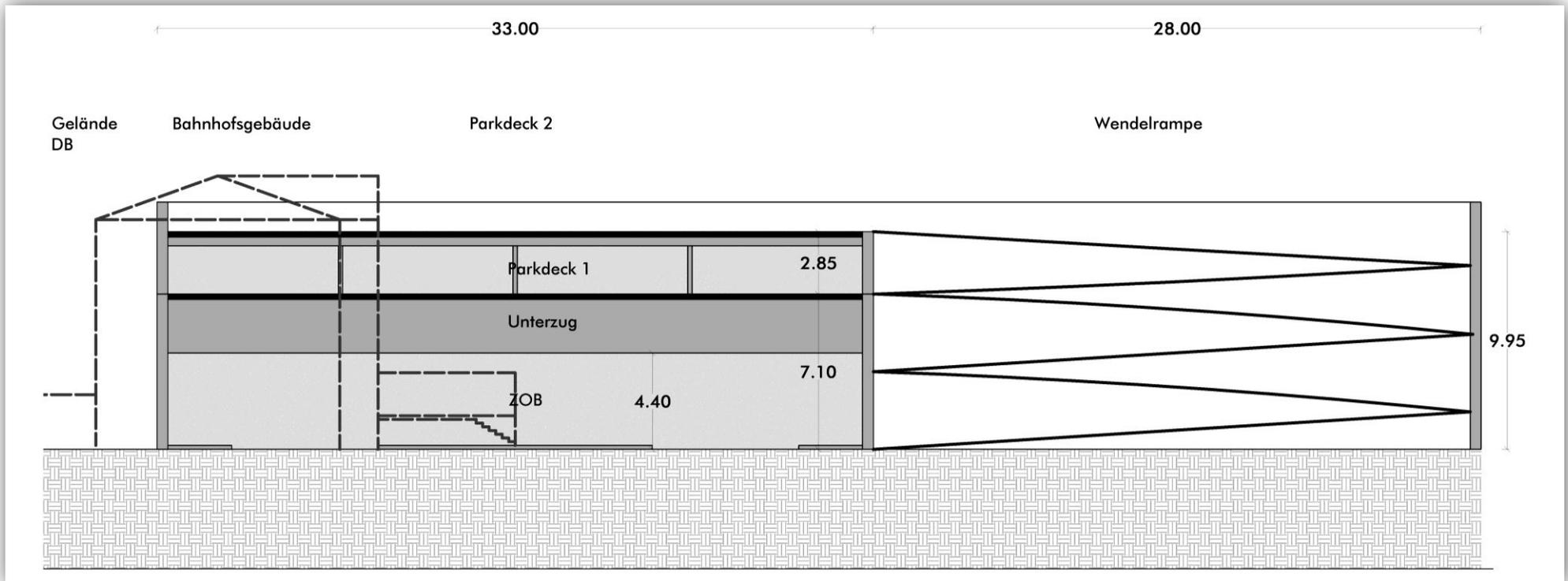
haltsbereich für die Fahrgäste. Dieser Bereich ist mit Kunstlicht ganztägig aufzuhellen, damit überhaupt ein Aufenthaltsbereich entstehen kann.

e.

Die Stellplätze für das Parkhaus über ZOB betragen netto ca. 15.00,00 € bis 16.000,00 € je Stellplatz, darin nicht enthalten ist die Zufahrts-Vollwendel-Rampe incl. zweier Nottreppenhäuser mit mindestens einem Aufzug. Die Zufahrts-Vollwendel-Rampe beträgt netto ca. 1,5 bis 2 Mio. €. Die Kubaturen für das Parkhaus über ZOB nach DIN 277 a, b + c betragen Rampe ca. 10.000 cbm  
3 Parkflächen ca. 27.300 cbm

### Résumé:

1. Ambiente des Busbahnhofes (z.B. Wartezone) für Passagiere und Busreisende bescheiden.
2. Kosten unwirtschaftlich für Abfangwerk und Rampen.
3. *zusätzliche Kosten für Illumination, zusätzliche laufende Kosten für den Betrieb und die Unterhaltung/ Wartung*
4. *Höhenentwicklung des Baukörpers überproportional.*
5. *Nachhaltigkeit nicht gegeben.*



Schnittdarstellung Parken über ZOB im Norden

## 2. Split-Level-Parkdeck im Süden \*1)

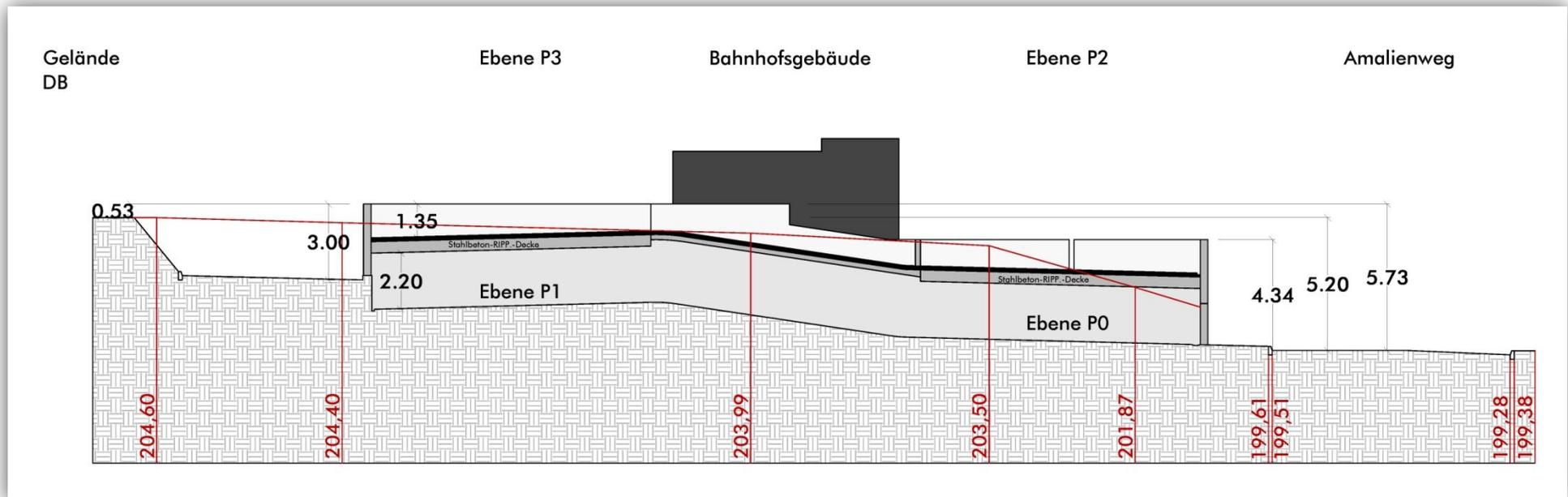
Als Alternative wurde von Dr. Prina die Variante „Split-Level-Parkhaus“ im südlichen Bereich vorgeschlagen und wie folgt bewertet:

*Für ein Split-Level-Parkhaus im Bereich der Schrebergärten sind netto ca. 8.500,00 € bis 9.000,00 € pro Stellplatz zuzüglich der Anfahrtsstraße (ca. 600 qm) anzusetzen. Die Kubatur für das Split-Level-Parkhaus beträgt nach DIN 277 a + b ca. 15.510 cbm.*

Schnittdarstellung „Split-Level-Parkhaus“ im Süden. (Blick von den Kleingärten in Richtung Bahnhofsgebäude)

### \*1) Anmerkung

In dieser Grundrissart werden mehrere verschiedene Ebenen geschaffen. Zu den sonst üblichen verschiedenen Geschossetagen, werden sogenannte Zwischenetagen geplant.



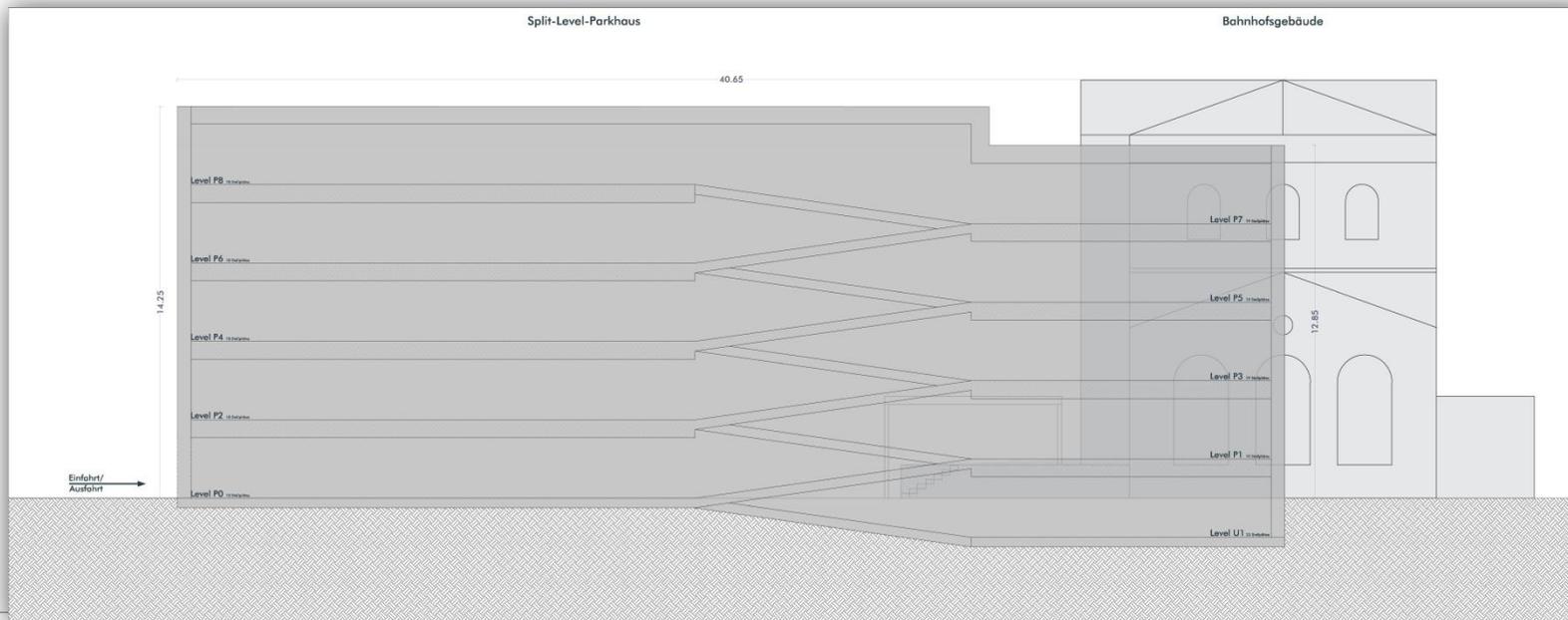
### 3. Parkhaus im Norden hinter ZOB

Als dritte Variante wurde ein Parkhaus nördlich des ZOB zwischen der Zufahrt zum ZOB und den DB-Flächen untersucht. Aufgrund des beengten Flächenzuschnittes wird ein hoher Anteil der Grundfläche für die Rampenauffahrten benötigt. Daher ist auch hier ein Split-Level erforderlich. Auch hier liegt aufgrund des geringen Flächenzuschnittes der Anteil von Rampen und Nebenanlagen bereits bei 20% der Fläche.

Um eine Anzahl von 181 Fahrzeugen unter Schnittdarstellung Parkhaus im Norden einem Kleingarten in Anspruch zu nehmen, sind insgesamt 10 Parkebenen erforderlich. Das bedeutet eine Gesamthöhe des Parkhauses von insgesamt ca. 15 m.

Bei der günstigsten Bauweise analog dem Split-Level-Parkhaus aus Variante 2 müssen hier ebenfalls 8.500,- € bis 9.000,- € pro Stellplatz angesetzt werden. Aufgrund der städtebaulich herausragenden

Positionierung des Gebäudes und der sich daraus ergebenden höheren Gestaltungsanforderungen sollte jedoch realistischer Weise der Ansatz aus Variante 1 mit 15.000,-€ vorgesehen werden. Bei der erforderlichen Höhe ist eine unattraktive Ausgestaltung des Parkhauses zu erwarten mit nur wenigen Stellplätzen je Etage und einem hohen Parksuchverkehr, da vor allem die unteren Etagen gesucht werden. Zusätzliche Kosten verursachen Aufzug und Fluchttreppenhäuser.



### **Fazit aus der Betrachtung möglicher Parkhausvarianten:**

Eine Erstellung von ebenerdigen Stellplätzen ist mit ca. 3.000,- €/ Stellplatz deutlich günstiger als die Errichtung von Parkhäusern unabhängig von deren Positionierung.

Die Varianten 1 und 3 würden darüber hinaus eine besonders intensive Einbindung in die städtebauliche Situation erfordern.

Während sich die Variante 1 als nicht wirtschaftlich darstellt, steht Variante 3 ein deutlich zu geringer Raum zur Verfügung, als dass sich ein Parkhaus mit guter Funktionsfähigkeit verwirklichen lassen könnte.

Die Variante 2 kann eine sinnvolle Alternative zu einem größeren Ausbau der südlichen Parkplätze darstellen.

**Aus diesen Gründen wird empfohlen, die erforderlichen Stellplätze ebenerdig nachzuweisen und sowohl nördlich des ZOB als auch südlich in den bisher aufgelassenen Kleingärten anzuordnen.**

---

## 4. Verkehrsströme und Verkehrslenkung

Zur Lage von ZOB und P+R sowie des zuführenden Verkehrs und des erforderlichen Bedarfs an Bus- und Parkständen kommt Herr Dr Baier, der auch den Verkehrsleitplan für die Stadt Kitzingen erarbeitet, in seinem verkehrsplanerischen Beitrag zu folgendem Ergebnis (*Auszüge kursiv*, vollständiger Bericht in Anlage):

### **Erschließungsvarianten**

*„Für die Erschließung des neuen P+R-Angebots am Bahnhof Kitzingen kommen in Abhängigkeit von der Anordnung von P+R nur im Süden oder im Süden und im Norden zwei Zielführungen in Frage:*

*– Bei der Anordnung nur im Süden kann das P+R-Angebot von Westen über Hindenburgring, Friedrich-Ebert-Straße und Innere Sulzfelder Straße, von Norden/Nordwesten über die Westtangente und Innere Sulzfelder Straße sowie von Süden/ Südwesten ebenfalls über die Westtangente bzw. Äußere*

*Sulzfelder Straße und Innere Sulzfelder Straße erreicht werden.*

*– Bei einer zusätzlichen Anordnung eines Teils des P+R-Angebots im Norden ergeben sich zusätzliche Fahrmöglichkeiten über die Friedenstraße und Friedrich-Ebert-Straße zu diesen nördlichen Stellplätzen.“*

### **Verkehrliche Auswirkungen**

*Die Auswirkungen dieser P+R-Erweiterungen werden mit Hilfe des gesamtstädtischen Verkehrsmodells aus dem VEP Kitzingen ermittelt. Dabei werden betrachtet:*

*– Analyse-Plusfall, d. h. aktuelle Verkehrsbelastung für das gegenwärtige Straßennetz (mit geschlossener Nordtangente) aus dem Verkehrsmodell*  
*– Prognose-Nullfall, d. h. zukünftig zu erwartende Verkehrsbelastung (2025) aus dem Verkehrsmodell unter Berücksichtigung der vorhersehbaren strukturellen Entwicklungen z. B. Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung) sowie infrastrukturellen Maßnahmen (z.B. Aus-/ Umbau des Straßennetzes, Umsetzung von Konzepten)*

*– Prognose-Planfall, d. h. zukünftig zu erwartende Verkehrsbelastung (Prognose-Nullfall) inklusive Berücksichtigung eines zusätzlichen Verkehrsaufkommens aufgrund des höheren P+R Angebotes und der Verkehrsberuhigung des Amalienwegs für die beiden Erschließungsvarianten*

*Die sich aus der P+R-Erweiterung ergebenden Zusatzbelastungen betragen in der Friedrich-Ebert-Straße und der Inneren Sulzfelder Straße in beiden Erschließungsvarianten maximal 210 Kfz/ Werktag, sie liegen demnach bezogen auf die Belastungen im Prognose-Nullfall im "ungünstigsten" Streckenabschnitt der Inneren Sulzfelder Straße bei nur ca. 8 %. Bezogen auf den Analyse-Plusfall, also die heutige Belastung ergeben sich trotz Erweiterung des P+R-Angebots im Kontext der im Prognose-Nullfall unterstellten strukturellen und infrastrukturellen Entwicklung sogar Belastungsminderungen der betrachteten Straßen. Die zukünftigen Belastungen können also als unkritisch eingestuft werden, zumal der*

*Amalienweg – im Verkehrsmodell als verkehrsberuhigter Bereich mit Schrittgeschwindigkeit hinterlegt zur Erschließung der neuen P+R-Anlage nicht in Anspruch genommen wird.*

*Darüber hinaus gehende Belastungsvermeidungs- bzw. vermindierungsmaßnahmen sind daher nicht notwendig.“*

### **ZOB**

*„Der ZOB ist als Mittelinsellösung angedacht mit jeweils 4 Haltekanten an jeder Seite. 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 Bahnhofsgelände gelangen (bei Überdachung dann sogar wettergeschützt) und bei Umsteigesituationen zwischen den Bussen die Wege kurz bleiben.*

*Direkt an die westliche ZOB-Fahrbahn schließen Längsparkstände für Pkw an, die für Kiss & Ride vorgesehen werden*

*könnten und aus nördlicher Richtung kommend angefahren werden (hier könnte man auch Schräg- oder Senkrechtparkstände vorsehen). Ein daneben liegender Gehweg führt in Richtung Bahnhofsgelände.*

*Alternativ könnte die Lage des ZOB auch weiter an das Bahnhofsgelände geschoben werden. Die DB-Stellplätze nördlich des Bahnhofsgeländes könnten dann z. B. nach Süden verlagert werden. Das Fahrradparken könnte ggf. südlich des Bahnhofs vorgesehen werden. Auf der so entstehenden Fläche zwischen ZOB und eigentlicher Friedenstraße könnten dann beispielsweise weitere Schrägparkstände und Grünflächen entstehen, die über eine Einrichtungsfahrbahn erreichbar sind. Die Aufteilung hätte allerdings zur Folge, dass die Busse nicht ohne weiteres in Richtung Friedenstraße Nord wegfahren könnten.“*

### **Bahnhofsvorplatz**

*„Der Bahnhofsvorplatz wird als wichtiger Eingangsbereich zur Stadt zu einer gro-*

*ßen, einheitlich gepflasterten Fläche, die ggf. mit Pollern und oder Bäumen eine Art Leitlinien als Fahrbahnbegrenzung erhält.*

*Diese Fläche sollte unmittelbar vor dem Bahnhofsgelände beginnen und bis zu den jeweiligen angrenzenden Straßen führen.“*

Der Vorschlag von Dr. Baier, hier einen Minikreisverkehr vorzusehen, sollte kritisch geprüft werden. Vorrang hat hier die Schaffung eines Platzcharakters und nicht eine rein verkehrstechnische Lösung.

### **Zufahrt Parkplatz Süd \*1)**

Die Zufahrtsmöglichkeiten zum Parkplatz Süd sind möglich

- über den Bahnhofsvorplatz
- vom Amalienweg und
- von der Inneren Sulzfelder Straße

Empfohlen wird von Dr. Baier, die Parkplatzzufahrt nicht über den Amalienweg, sondern über die Innere Sulzfelder Straße zu führen.

*„So vermindert man zusätzliche Verkehre im Amalienweg und kann diesen als*

*verkehrsberuhigten Bereich oder als Fahrradstraße den Fußgängern (u. a. Schülern) und Radfahrern zur Verfügung stellen. Die Zufahrt von der Inneren Sulzfelder Straße bis zum eigentlichen Parkdeck hin ist eher im hinteren, den Gleisen zugewandten Bereich, zu führen. Somit können ggf. noch einige Kleingärten erhalten bleiben. Der Anschluss wird als vorfahrtgeregelte Einmündung angedacht. In der Inneren Sulzfelder Straße wird dafür ein gepflasterter Mittelstreifen vorgesehen, der den Linksabbiegern als Aufstellmöglichkeit dient. Eine direkte Zufahrt vom Parkplatz auf den Knotenpunkt Bernbeckplatz ist auf Grund der Geometrie und der Platzverfügbarkeit (angrenzender Bahndamm) nicht zu realisieren. Der west. Gehweg der inneren Sulzfelder Straße endet an der Parkplatzzufahrt. Ein Fußgängerüberweg dient als Überquerungshilfe zum östlichen Gehweg. Der westliche Gehweg der Inneren Sulzfelder Straße endet an der Parkplatzzufahrt. Ein Fußgängerüberweg dient als*

*Überquerungshilfe zum östlichen Gehweg.*

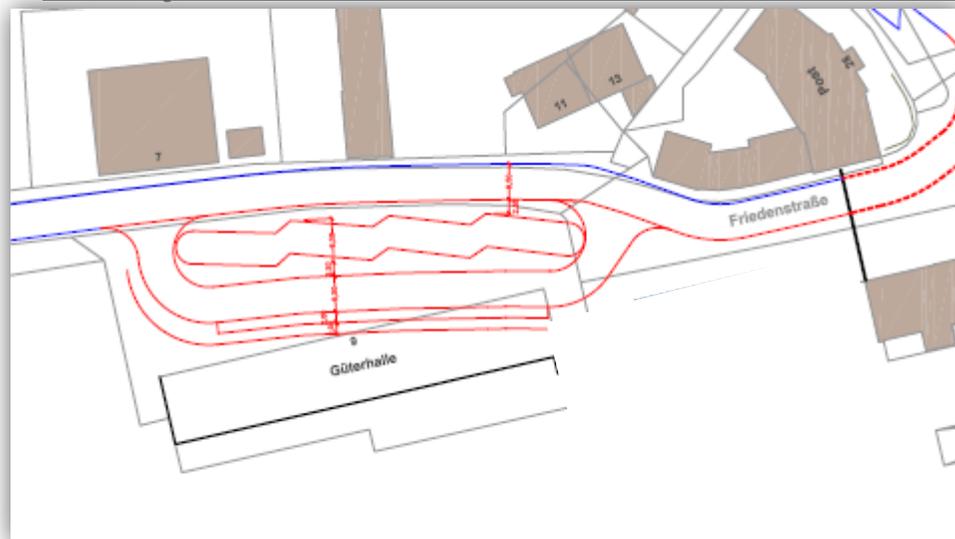
#### **Knotenpunkt Bernbeckplatz**

*Für den Knotenpunkt gibt es neben der heutigen Vorfahrtregelung eine Alternative mit Minikreisverkehr (Durchmesser: 22 m)“.*

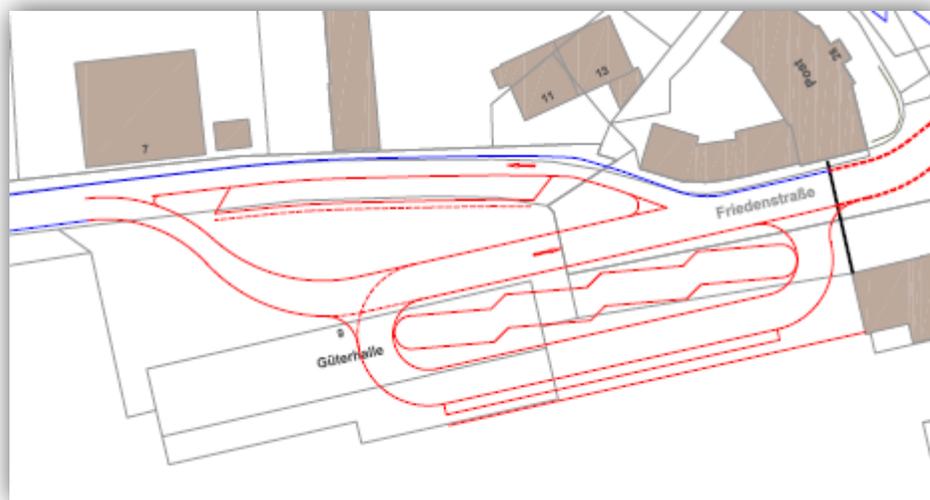
#### **\*1) Anmerkung**

Die Ausführungen zur Zufahrt benennen grundsätzliche Möglichkeiten. Herr Dr. Baier empfiehlt in seinem Konzept seinerseits eine Zufahrt über die Innere Sulzfelder Straße.

Da im aktuellen städtischen Vorschlag ausschließlich nur die Kleingärten für Stellplätze in Anspruch genommen werden sollen, die bereits aufgelassen sind, wird empfohlen, die Zufahrt nur über den Bahnhofsvorplatz zu organisieren (siehe auch Anlage 2).



ZOB an Friedensstraße



ZOB näher Am Bahnhofsgebäude

## 5. Bürgerbeteiligung

In der Bürgerbeteiligung zur Neugestaltung des Bahnhofsbereiches am 07.12.2012 wurden mögliche Varianten mit den Bürgern in einer moderierten Veranstaltung diskutiert (Dokumentation s. Anlage).

Folgende Ergebnisse wurden festgehalten:

### Grundsätzliches

Anbindung westlicher Bereich (Hammerstiel/Innopark) mit überprüfen.

Busverkehr muss am Bahnhof gebündelt abgewickelt werden, übersichtlich sein und attraktiv werden.

Sicherheit für Fußgänger durch Verkehrsentserrung.

Sicherheit für Radfahrer durch Radweg Friedensstraße.

Grünflächen sollen möglichst wenig beeinträchtigt werden.

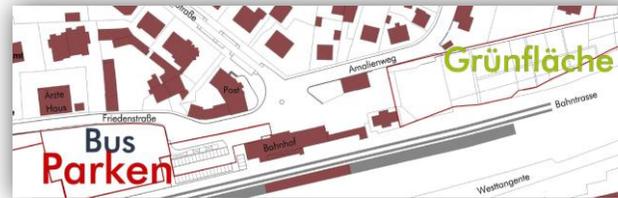
Prüfen weiterer Flächenerwerb.

### Variantendiskussion

Es wurden folgende Varianten diskutiert:

#### Variante A:

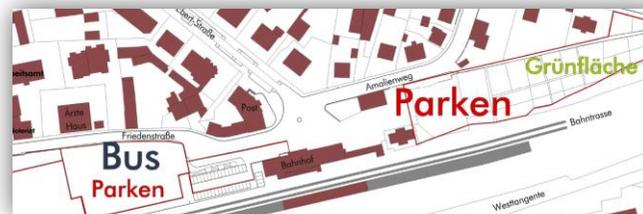
Grünflächen erhalten und Parken über ZOB als gestalterisch, funktional und finanziell aufwändige, nicht unproblematische Lösung.



#### Variante B:

Parken ebenerdig neben ZOB und ebenerdig; ggf. zweigeschossig+ Parken im Süden mit Erhalt der südlichen Grünfläche.

Verkehrszu- und abführung sowie Lärmschutz muss geprüft werden.



### Empfehlung für weitere Planung

Aus wirtschaftlichen und städtebaulichen Gründen sollte die **Variante B** weiter ausgearbeitet werden.

## 6. Ausarbeitung der Vorzugsvariante aus der Bürgerbeteiligung

Als aktueller Bedarf an Stellplätzen kann die **derzeitige Nutzung** (Stand 26.03.13) herangezogen werden.

Diese setzt sich zusammen aus:

	Gesamt	Belegt
DB-eigene Stellplätze:	30	16
Provisor. Parkplatz Nord:	116	105
Provisor. Parkplatz Süd:	39	29

Daraus ergibt sich ein aktueller Bedarf an 150 bzw. 185 Stellplätzen.

Mit Schreiben vom 03.08.2009 wird vom Nahverkehrsbeauftragten am Landratsamt Kitzingen darauf hingewiesen, dass der 2002 prognostizierte Bedarf von 146 bis 182 Plätzen zu gering angesetzt ist, da inzwischen die Verbundraumerweiterung VGN und VVM realisiert wurde.

Es wird ein langfristiger Bedarf von 230 bis 260 Plätzen empfohlen.

Aus den Ergebnissen der Bürgerbeteiligung sowie den Ergebnissen aus den Untersuchungen zur Positionierung von

Parkhäusern wird eine **Vorzugsvariante ohne Parkhaus** vorgeschlagen.

Durch die Möglichkeit, die DB-eigenen Stellplätze zu überplanen, wird vorgeschlagen, der Empfehlung des Verkehrsplaners Dr. Baier zu folgen und den ZOB möglichst nahe an das Empfangsgebäude und damit an den Bahnsteig zu platzieren. Dadurch entstehen nördlich des ZOB und entlang der Friedensstraße 93 Stellplätze.

Weitere 15 Längsparkplätze entstehen entlang der Friedensstraße, sofern der Radweg auf der Friedensstraße geführt werden kann.

Somit sind im nördlichen Bereich 108 Stellplätze, die die derzeitige Belegung von 105 abdecken können.

Die 30 DB-eigenen Parkplätze werden auf der bereits jetzt befestigten Fläche an der ehem. Bahnmeisterei im Süden nachgewiesen.

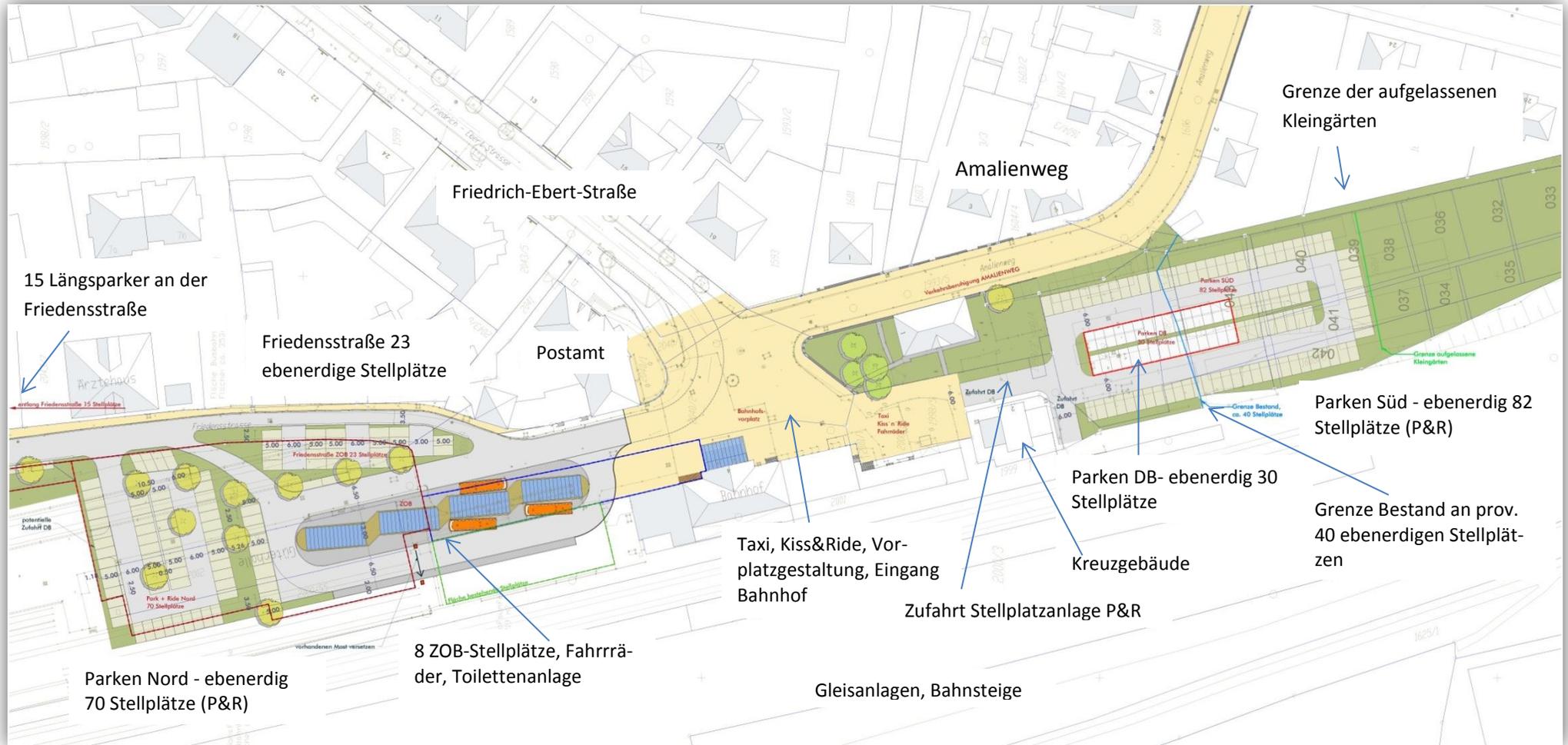
Hier und auf den angrenzenden nicht mehr bewirtschafteten Kleingärten können weitere 82 Stellplätze realisiert werden.

Damit stehen insgesamt ca. 220 Stellplätze zur Verfügung.

Eine Inanspruchnahme der 22 derzeit aktiv bewirtschafteten Kleingärten ist nicht erforderlich.

Bei dieser Ausbaustufe ist davon auszugehen, dass der aktuelle Bedarf ausreichend gedeckt wird, jedoch keine Kapazitäten für ansteigenden Bedarf gemäß der Prognose des Nahverkehrsbeauftragten vorhanden sind.

# Vorschlagsvariante



**Parken Nord**

**ZOB**

**Bahnhofsvorplatz**

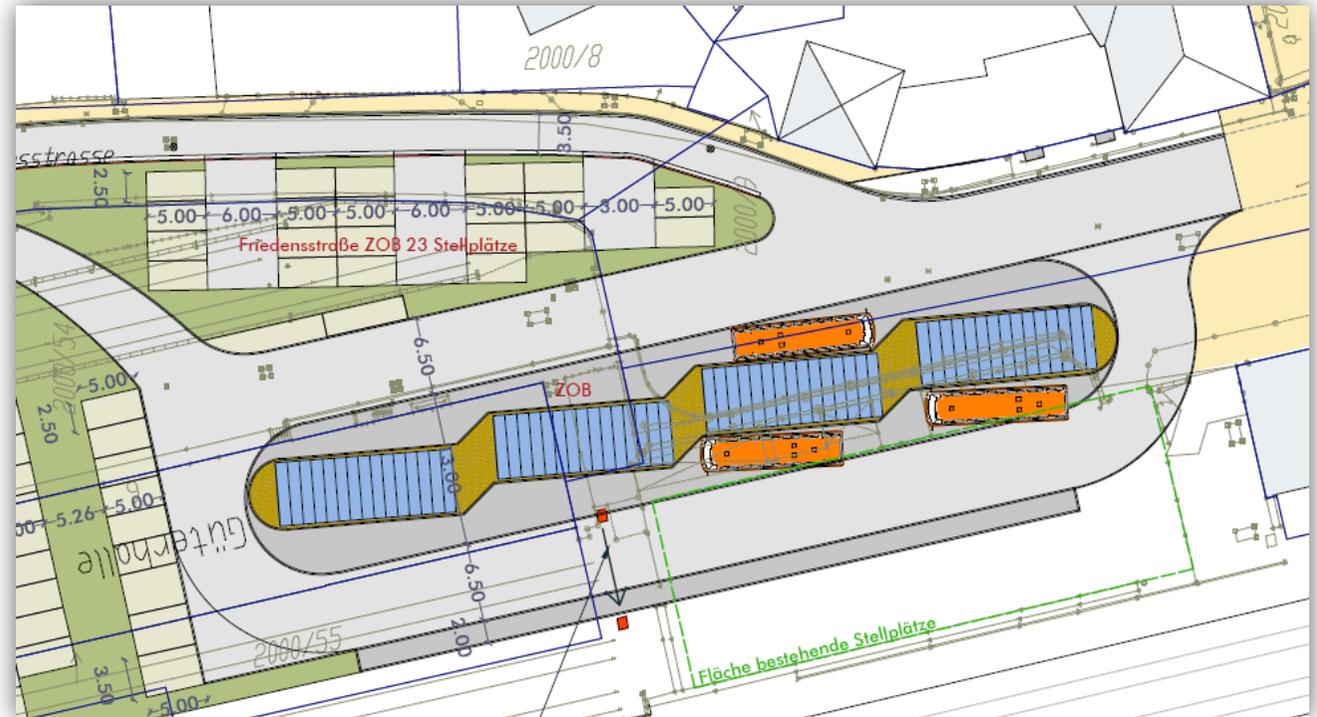
**Parken Süd**

## ZOB

Durch die Lage des ZOB in unmittelbarer Nähe zum Empfangsgebäude werden die Anforderungen an die optimale Funktionsfähigkeit des Umsteigepunktes erfüllt. Dafür ist die Verlegung des Oberleitungsmastes erforderlich.

In der dargestellten Verkehrsführung von Dr. Baier wird vorgeschlagen, die Friedensstraße im Bereich des ZOB zu teilen. Dadurch besteht die Möglichkeit der Schaffung weiterer Stellplätze. Der Radweg könnte auch auf der Fahrbahn der Friedensstraße geführt werden; dadurch können weitere Stellplätze vorgesehen werden. Darüber hinaus ist eine Toilettenanlage einzuordnen.

Dies ist in der weiteren Ausarbeitung zu detaillieren.



## Bahnhofsvorplatz

Der Bahnhofsvorplatz soll möglichst als große zusammenhängende Platzfläche gestaltet werden.

Die Funktion der Außenbewirtung (jetzige Cafe Terrasse) sollte erhalten werden.

Die Neugestaltung der Treppenanlage und Überdachung ist erforderlich.

Auf dem Platz sind Flächen für Taxi, Kiss&Ride- kurzzeitstellplätze und Fahrradstellflächen überdacht nachzuweisen.

Der Amalienweg ist aufgrund seiner Bedeutung für den Schulweg als verkehrsberuhigter Bereich zu betrachten.

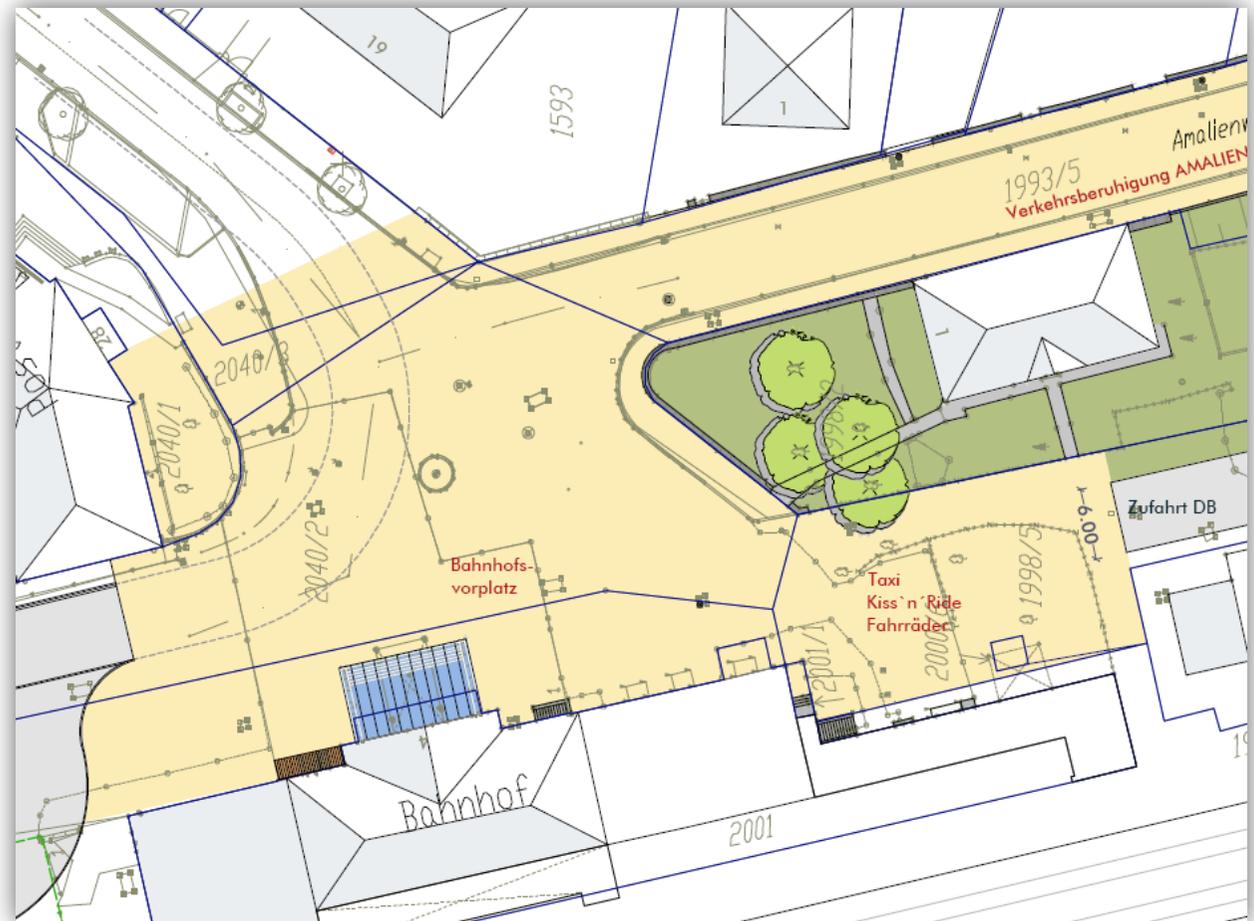
Dadurch entsteht ein Konfliktpotenzial mit der Zu- und Abfahrt der P&R-Stellplätze im Süden.

Der aktuelle Zustand (Stufe 1) führt noch nicht zu wesentlichen Beeinträchtigungen der Funktionsfähigkeit.

Bereits in der Vorschlagsvariante mit ca. 80 Stellplätzen, die über den Platz angedient werden müssen, sind entsprechende Sicherheitsvorkehrungen v.a. für kreuzenden Fußgängerverkehr zu Stoßzeiten zu treffen.

Der Eingangsbereich ist Behindertengerecht auszubilden.

Beachte: Mit der Bahn ist eine Vereinbarung zu schließen.



## Parken Süd

Aus den vorangegangenen Untersuchungen heraus wird vorgeschlagen, mit der Realisierung der Vorschlagsvariante den aktuellen Bedarf an Stellplätzen zum Teil im Süden im Bereich der aufgelassenen Kleingärten zu decken.

**Hier finden 112 Stellplätze Platz.**

Dabei können die aktuell noch genutzten Kleingärten erhalten bleiben.

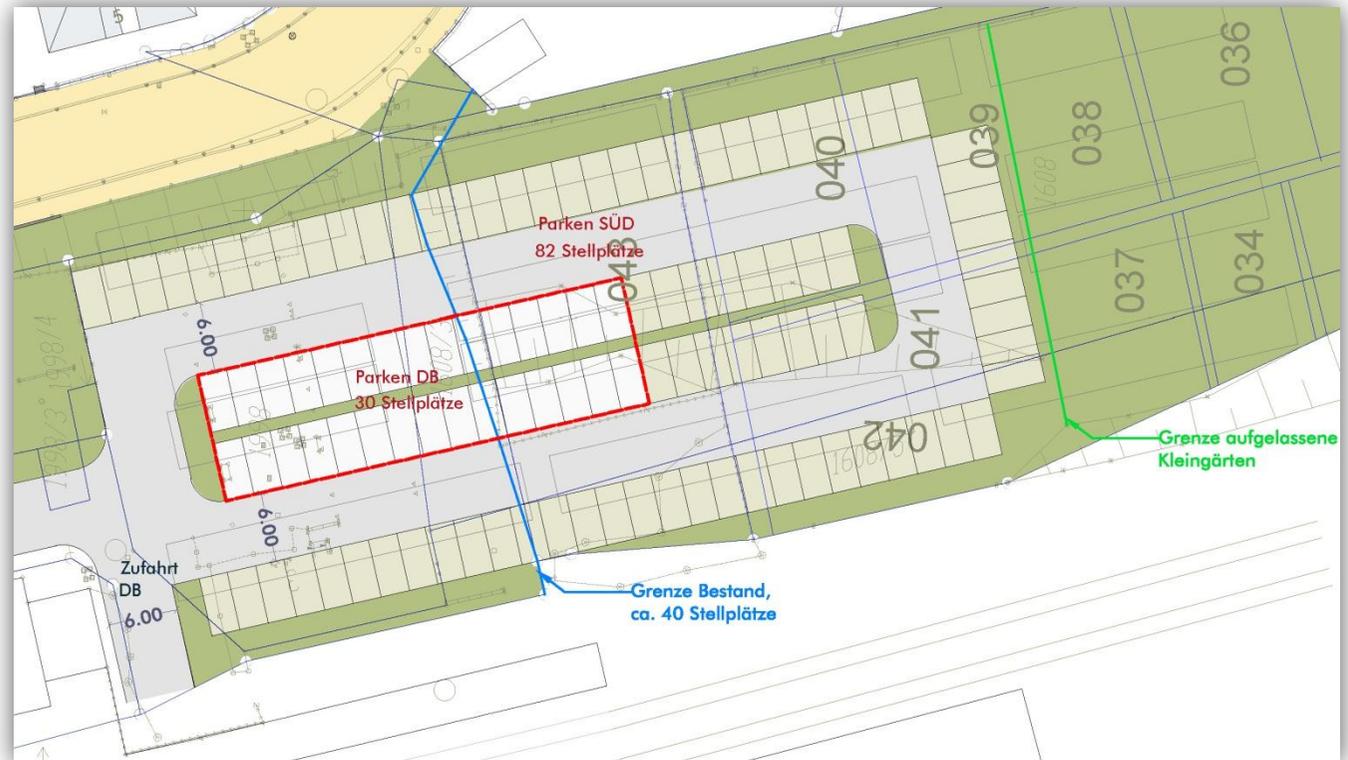
Durch die Erhöhung der Zufahrtsbewegungen über den Bahnhofsvorplatz sind Sicherungsmaßnahmen erforderlich, um den Schülerverkehr nicht zu gefährden.

Die Erforderlichkeit eines getrennten Radwegs in der Friedensstraße und ggf. weiterer Stellplätze im Bereich des ZOB ist zu überprüfen.

Eine Bewirtschaftung der Stellplätze wird nicht empfohlen.

In einem nächsten Schritt ist die Detaillierung der Planung hinsichtlich Ausgestaltung des ZOB, Anordnung der Stellplätze und

Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes vorzunehmen.

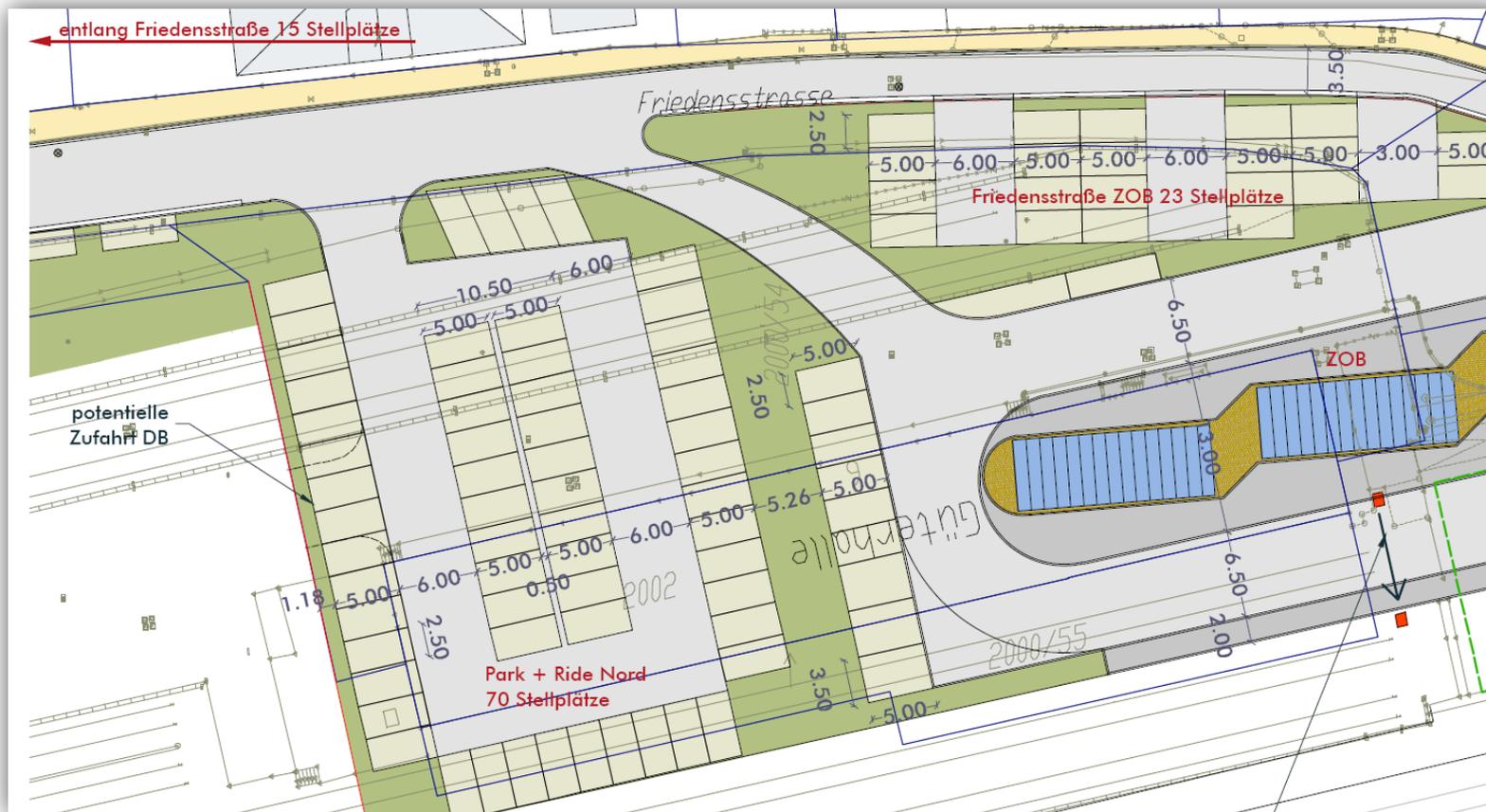


## Parken Nord

Ein zweiter P+R-Bereich wird nördlich des ZOB und entlang der Friedensstraße vorgeschlagen.

### Hier finden 108 Stellplätze Platz.

Die Erforderlichkeit eines getrennten Radwegs in der Friedensstraße und ggf. weiterer Stellplätze im Bereich des ZOB ist zu überprüfen.



## 7. Bewirtschaftung

Grundsätzlich ist eine Bewirtschaftung der P+R-Stellplätze wie v.a. in größeren Städten zu überprüfen.

Dabei ist zu berücksichtigen, in welcher Form und zu welchen Bedingungen eine kostenpflichtige Nutzung möglich ist und welche Konsequenzen sich daraus ergeben.

Auf der Strecke Nürnberg – Würzburg sind lediglich P+R-plätze in Würzburg und Nürnberg kostenpflichtig. In den größeren Haltepunkten Neustadt/Aisch und Iphofen werden keine Gebühren erhoben.

Bei einer Bewirtschaftung durch einen Fremdanbieter (z.B. DB BahnPark) würden beispielsweise über eine Laufzeit von 15 Jahren Betrieb und Unterhalt übernommen und durch Parkscheinautomaten Tagesgebühren von ca. 2,-€/Tag anfallen. Eine Bewirtschaftung wird erst ab ca. 100 Stellplätzen für diese Dienstleister interessant.

Dabei ist zu beachten, dass bei gebührenpflichtigen Parkplätzen ein Verdrängungsverkehr in benachbarte Quartiere entsteht, dem über weite Parkraumregelungen und

Verkehrsüberwachung begegnet werden muss.

Mit den Förderstellen ist vor Antragsstellung zu klären ob eine Bewirtschaftung vorgesehen ist.

**Eine Bewirtschaftung der Stellplätze auf den P&R-Anlagen wird nicht empfohlen.**

Ggf. sind die neu zu schaffenden Längsparker entlang der Friedensstraße zu bewirtschaften (Parkscheibe).

## 8. Wettbewerbliches Verfahren

Auf Grundlage der verschiedenen Möglichkeiten der Optimierung der Gestaltung und Funktionalität sollen in einem konkurrierenden Planverfahren mehrere Planungsansätze für die Bauabschnitte 2 (ZOB und Parken Nord) und 3 (Bahnhofsvorplatz) erarbeitet werden.

Aufgrund der umfangreichen Vorarbeiten und der zeitlichen Vorgaben soll statt eines Wettbewerbsverfahrens eine Mehrfachbeauftragung von mindestens 3 Planungsteams erfolgen.

In einem ersten Schritt wurde zunächst die Honorarsumme ermittelt um zu prüfen, ob die Schwellenwerte der VOF überschritten werden.

Die neuen Schwellenwerte gelten ab dem 1. Januar 2014 und beziffern sich wie folgt: Liefer- und Dienstleistungsaufträge (allgemein):

**€ 207.000,00** – statt bisher € 200.000,00.

Zur Ermittlung des Schwellenwertes müssen die Werte der Teilaufträge zur Berechnung des geschätzten Auftragswertes addiert werden.

### Ermittlung der Honorarkosten

#### 1.Freianlagen nach § 39 HOAI:

Nettogesamtkosten = 650.000,-€

Einstufung Honorarzone IV Mindestsatz

100% = 123.736,- €

#### 2.Verkehrsanlagen nach § 48 HOAI

Nettogesamtkosten = 1.3 Mio €

Einstufung Honorarzone III Mindestsatz

100% = 99.131,20 €

#### 3.Gebäudeplanung nach § 35 HOAI

Nettogesamtkosten = 300.000 €

Einstufung Honorarzone III Mindestsatz

100% = 39.981,-€

### Ergebnis:

Nettohonorarsumme: 262.848,-€

Schwellenwert: 207.000,- €

### Kosten des Verfahrens:

#### Honorar für Mehrfachbeauftragung:

Grundlage: Erstellung eines Vorentwurfs nach HOAI für:

- Freianlagen = 6.186,80 €

- Verkehrsanlagen = 9.913,12 €

- Hochbau = 1.999,05 €

Summe Beauftragung = 18.098,97 €

Gerundet und Pauschaliert: =

**18.000 € x 3 = 54.000,- €**

Das heißt für eine Mehrfachbeauftragung von 3 Planungsbüros werden Mittel in Höhe von Ca. 54.000 € benötigt \*1).

### Anmerkung

\*1) stehen im aktuellen HH 2014 zur Verfügung (die Förderfähigkeit ist im Bereich Stadtumbau West gegeben)



## 9 Kostendarstellung

Unter Berücksichtigung des dargestellten Planungsansatzes (Vorschlagsvariante) werden Planungs- und Realisierungskosten von ca. **4.344.000 EUR** ausgegangen (siehe Tabelle).

Baubabschnitt	HH-St.	Planungs- u. NK in €	Baukosten in €	Gesamtkosten in €	Ansatz 2014 in €
<b>1 P+R Anlage</b>	1.6304.9493	115.000,00 €			
	1.6304.9423		1.210.000,00 €	<b>1.325.000,00 €</b>	2,50 Mio. €
<b>2 Amalienweg und Bahnhofsvorplatz</b>	1.6306.9592	100.000,00 €			
	1.6306.9502		710.000,00 €		
	1.6402.9506		230.000,00 €		
	1.6402.9596	39.000,00 €			
	1.7104.9506		174.000,00 €		
	1.7104.9596	26.000,00 €		<b>1.279.000,00 €</b>	1,279 Mio. €
<b>3 Friedenstraße</b>	1.6402.9507		340.000,00 €		
	1.6402.9597	45.000,00 €			
	1.7104.9508		319.000,00 €		
	1.7104.9598	56.000,00 €		<b>760.000,00 €</b>	760T€
<b>4 ZOB + Stellplätze</b>	1.6304.9423		855.000,00 €		
	1.6304.9493	125.000,00 €		<b>980.000,00 €</b>	705T€
		<b>Geschätzte Gesamtkosten</b>	<b>4.344.000,00 €</b>		5,244 Mio. €
Kosten Abbruch u. Altlastensanierung	576.000,00 €	(bereits 2011 verausgabt)			
Grundenerwerb	460.721,00 €	(bereits 2011 verausgabt)			
		Straßenbau			
		Kanalbau			

Hinzu kommen weitere Planungsleistungen (Bebauungsplanverfahren, ggf. Fachgutachten, Bürgerbeteiligung und das konkurrierende Planungsverfahren für die Bauabschnitte 2, Teile von 3 und 4.

Danach ist von einem Gesamtkostenansatz von ca. **4.500.000 EUR** auszugehen.

Bisher wurden für

- a) Grundstückserwerb insgesamt  
Ca. 460.721 EUR verausgabt
- b) Abbruch und Altlastensanierung  
ca. 576.000 EUR verausgabt

Für die Gesamtmaßnahme sollen Fördermittel in Anspruch genommen werden. Hier kommen mehrere Einzelprogramme zur Anwendung.

Im Jahr 2014 stehen im Haushalt der Stadt Kitzingen noch:

- a) 40.000 EUR für Planungen Tiefbau und
- b) 150.000 EUR für Planungsmaßnahmen zur Verfügung.

Im Haushalt der Stadt (Investitionsprogramm) werden die erforderlichen Mittel für das Gesamtvorhaben beantragt.