

Verkehrsentwicklungsplan Große Kreisstadt Kitzingen am Main



Dr.-Ing. Reinhold Baier

Dipl.-Ing. Alexander Göbbels

Dipl.-Ing. Yvonne Reul

BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPANUNG
DR.-ING. REINHOLD BAIER GMBH, AACHEN

Kitzingen am Main, 14. März 2013

BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG DR.-ING. REINHOLD BAIER GMBH



HANBRUCHER STRASSE 9
D-52064 AACHEN
TELEFON 0241-7 05 50-0
TELEFAX 0241-7 05 50-20
MAIL@BSV-PLANUNG.DE
WWW.BSV-PLANUNG.DE
UST-IDNR.DE 121 688 630

Verkehrsentwicklungsplan

Große Kreisstadt Kitzingen am Main

Vorläufiger Schlussbericht

Bearbeitung:

Dr.-Ing. Reinhold Baier
Dipl.-Ing. Alexander Göbbels
Dipl.-Ing. Yvonne Reul

Aachen, im Februar 2013

HRB 3329 AMTSGERICHT AACHEN GESCHÄFTSFÜHRER: DR.-ING. REINHOLD BAIER, DIPL.-ING. AXEL C. SPRINGSFELD
STADTPLANER ARCHITEKTENKAMMER NW UND BERATENDE INGENIEURE INGENIEURKAMMER-BAU NW
BANKVERBINDUNG: SPARKASSE AACHEN, KONTO NR. 16 011 116 BLZ 390 500 00
IBAN: DE 1639050000016011116 BIC: AACSDE33

Inhaltsverzeichnis

1	Aufgabenstellung und Arbeitsprogramm	3
2	Stadtstruktur und historische Entwicklung	4
3	Analyse	7
3.1	Straßenräumliche Verträglichkeit für Fußgänger und Radfahrer	7
3.1.1	Fußgängerverkehr	9
3.2	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	18
3.3	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	21
3.3.1	Analyse-Verkehrsmodell 2010	23
3.3.2	Ruhender Kfz-Verkehr	28
3.4	Schlussfolgerungen und Ziele	35
4	Gesamtstädtische Mobilitätsstrategie	36
5	Zielkonzepte	38
5.1	Zielkonzept Fußgängerverkehr	38
5.1.1	Allgemeines	38
5.1.2	Straßenräumliches Handlungskonzept	40
5.1.3	Überquerungsbereich Alte Mainbrücke	42
5.2	Zielkonzept Radverkehr	44
5.2.1	Allgemeines	44
5.2.2	Zielkonzept für den Radverkehr	46
5.3	Zielkonzept Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	52
5.3.1	Ausgangslage	52
5.3.2	Stadtbus	54
5.4	Zielkonzept Motorisierter Individualverkehr (MIV)	58
5.4.1	Gesamtstädtisches Straßennetz	58
5.4.2	Bahnunterführungen	61
5.4.3	Innenstadtkonzept	63
5.4.4	Konzept für den ruhenden Kfz-Verkehr	65
6	Wirkungsanalysen	68
6.1	Prognoseszenarien Kfz-Verkehr	68
6.1.1	Prognose-Nullfall 2025	68
6.1.2	Prognose-Szenario I	72
6.1.3	Prognose-Szenario II	75
6.2	Stadtbus-Szenarien	79
7	Querschnittsgestaltung	83
7.1	Umgestaltung bestehender Straßenquerschnitte	83
7.2	Neugestaltung von Straßenquerschnitten	85
8	Programme und Leitlinien	87
8.1	Programme	87
8.2	Leitlinien	90
8.2.1	Leitlinien zum Fußgängerverkehr (LF)	90
8.2.2	Leitlinien zum Radverkehr (LR)	91
8.2.3	Leitlinien zum Öffentlichen Personennahverkehr (LÖ)	93
8.2.4	Leitlinien zum Motorisierten Individualverkehr (LM)	94

Anhang

96



Gesamtstädtische Mobilitätsstrategie Kitzingen

Nahmobilität fördern . . .

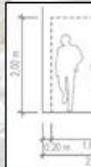
. . . durch

ein dichtes
umwegfreies
ausreichend dimensioniertes
und sicheres
Fußwegenetz

Nahmobilität fördern . . .

. . . das heißt

ausreichend breite Seitenräume,
die Platz bieten für
Nebeneinandergehen,
radfahrende Kinder . . .
begrünte Straßenräume mit
Aufenthaltsqualität zum flanieren,
verweilen, spielen
barrierefreie Gestaltung
ein dichtes Angebot
an sicheren
Überquerungsstellen



Nahmobilität fördern . . .

. . . durch

sichere, direkte Führung in
Hauptverkehrsstraßen
komfortable Routen in verkehrsarmen
Straßen, Grünanlagen . . .

Nahmobilität fördern . . .

. . . das heißt

Radfahren im Blickfeld des Autofahrers
direktes Linksabbiegen
Fahrradstraßen, durchlässige Sackgassen
und Einbahnstraßen

Bus und Bahn stärken . . .

. . . durch

klarere Liniennetzstruktur und
Fahrplangestaltung
Errichtung eines ZOB
bessere Verknüpfung zwischen Bus und
Bahn und den anderen Verkehrsmitteln
Prüfung eines Stadtbus-Angebots

Kfz-Verkehr stadtverträglich abwickeln . . .

. . . durch

Angebot eines leistungsfähigen
Hauptverkehrsstraßennetz in
unempfindlichen Bereichen
klare Hierarchisierung
Gewährleistung der Erreichbarkeit

Kfz-Verkehr stadtverträglich abwickeln . . .

. . . das heißt

bessere Auslastung der Tangenten
Optimierung Verkehrsabwicklung auf der
BB für alle Verkehrsteilnehmer
Entlastung und verkehrsberuhigende
Maßnahmen im Innenstadtbereich
Ausweitung der Tempo 30-Zonen

Gesamtstädtische Mobilitätsstrategie Kitzingen



Kfz-Verkehr stadtverträglich abwickeln . . .

... durch

*Parkraumbewirtschaftung in den zentralen Bereichen und angrenzenden Wohngebieten
optimale Auslastung der Parkierungsanlagen*

... das heißt

*Sicherung des Bewohnerparkens in verdichteten Wohngebieten und des Kunden-/Besucherparkens in Geschäftsbereichen
Modifizierung der Bewirtschaftung der Parkierungsanlagen
Modernisierung des Parkleitsystems*

Kfz-Verkehr stadtverträglich abwickeln . . .



... durch

*standortbezogenes / betriebsbezogenes Mobilitätsmanagement
zielgruppenbezogenes Mobilitätsmanagement*

Mobilität umweltverträglich gestalten

... das heißt

*Verbesserungen und Werbeaktionen zum Fußgänger- und Radverkehr auf Arbeitswegen
Mobilitätsberatung von Neubürgern*

Mobilität umweltverträglich gestalten . . .

Mobilitätsberatung für Neubürger



... durch

*bauliche Umgestaltung des Straßenraumes
Verringerung der Kfz-Verkehrsstärken und Geschwindigkeiten im untergeordneten Straßennetz*

Schwache Verkehrsteilnehmer schützen . . .

... das heißt

*barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raumes
ausreichende Dimensionierung von Gehwegen und sichere Gestaltung von Überquerungshilfen
Erstellung eines Kinderstadtplanes*

Schwache Verkehrsteilnehmer schützen . . .

... durch

*konsequente Förderung der Verkehrsarten des Umweltverbundes (Radverkehr, ÖPNV, Fußgängerverkehr)
Bündelung des Kfz-Verkehrs auf dem Hauptverkehrsstraßennetz
nachhaltige Verringerung der Kfz-Verkehrsstärken
nachhaltige Verringerung der gefährten Geschwindigkeiten im Kfz- und Lkw-Verkehr*

Umwelt entlasten . . .

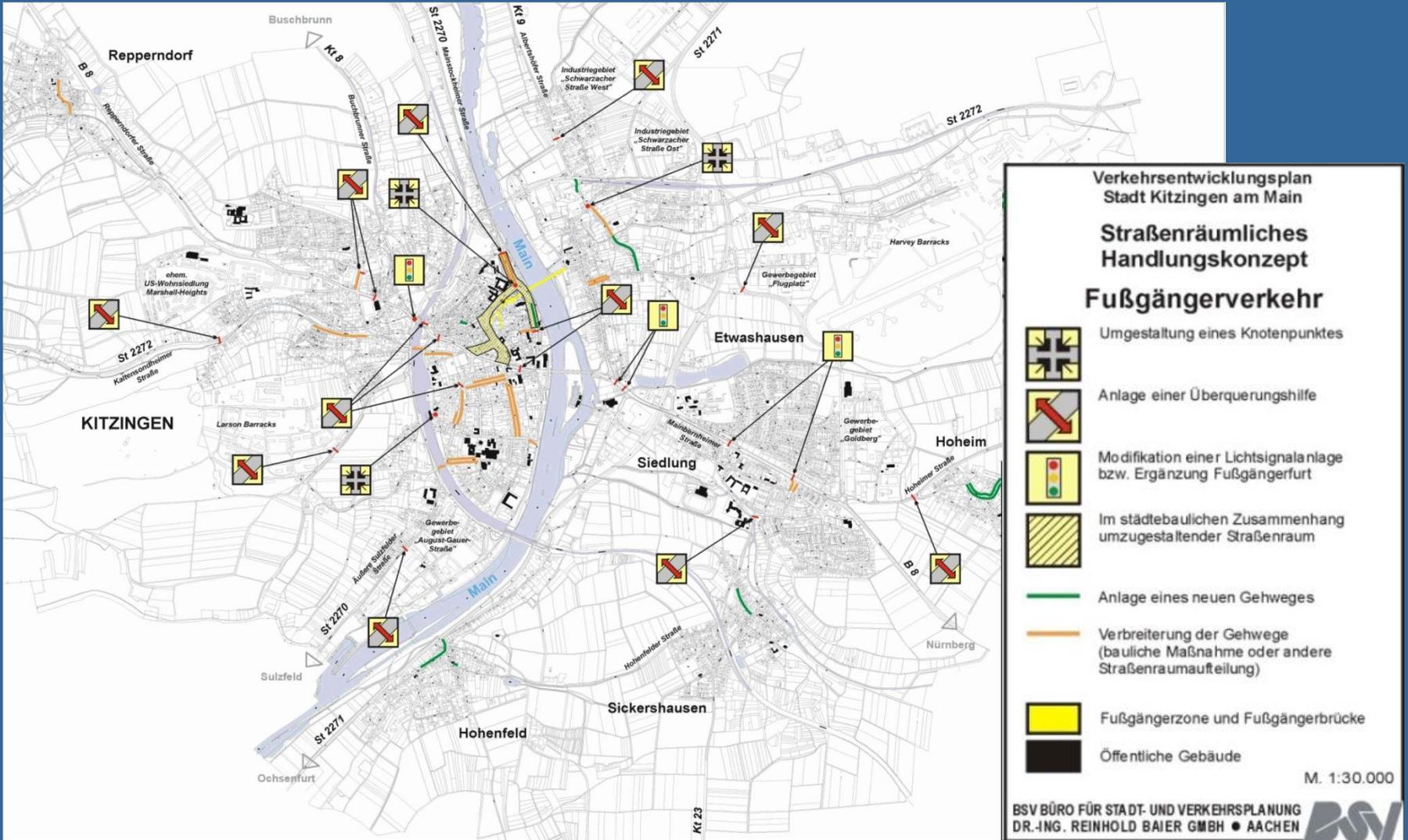
Zielkonzept „Fußgängerverkehr“

Bei den für Kitzingen vorgeschlagenen Maßnahmen handelt es sich überwiegend um

- Mittelinseln als Überquerungshilfen,
- Umgestaltung von Knotenpunkten,
- der Verlängerung der Freigabezeiten für Fußgänger bzw. die Ergänzung von Fußgängerfurten auf der B 8,
- die Anlage neuer Gehwege auf den dörflichen Hauptstraßen wie z. B. in Hoheim, Sickershausen oder Hohenfeld und
- die Verbreiterung bestehender Gehwege bzw. der Gehwegnutzung im Innenstadtbereich.

Zielkonzept „Fußgängerverkehr“

Straßenräumliches Handlungskonzept



Zielkonzept „Fußgängerverkehr“

Vorplanung Überquerungsstelle Alte Mainbrücke



Stadt Kitzingen
Überquerungsstelle Alte Mainbrücke

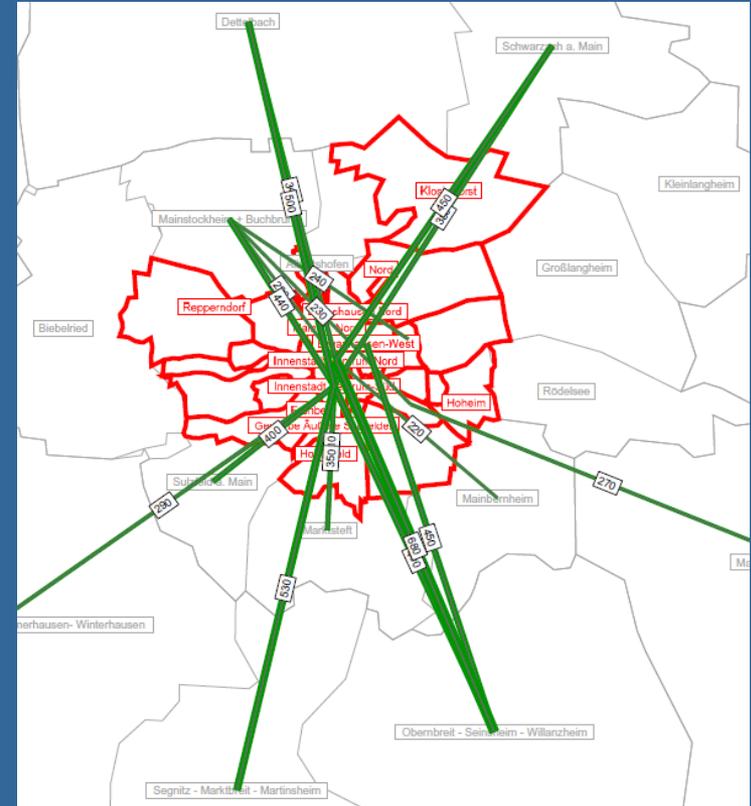
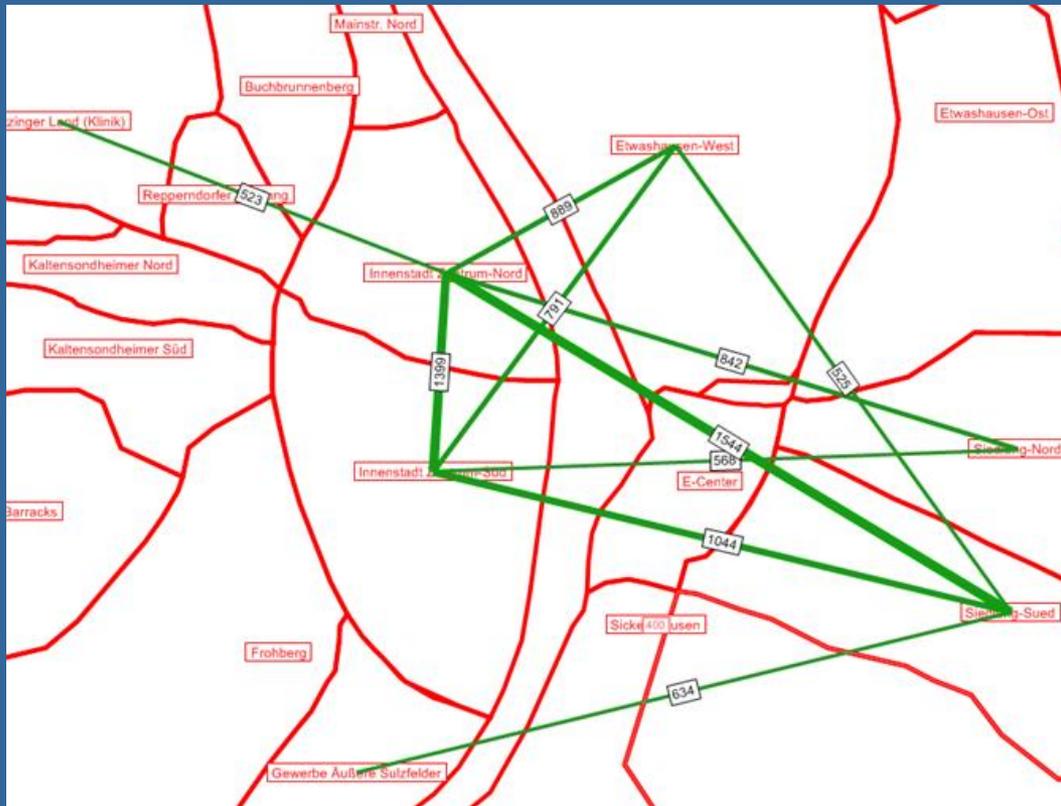
Vorplanung - Engstelle

Lageplan		Datum	Name
Maßstab: 1:250	gezeichnet		
Datum: Mai 2012	geprüft		

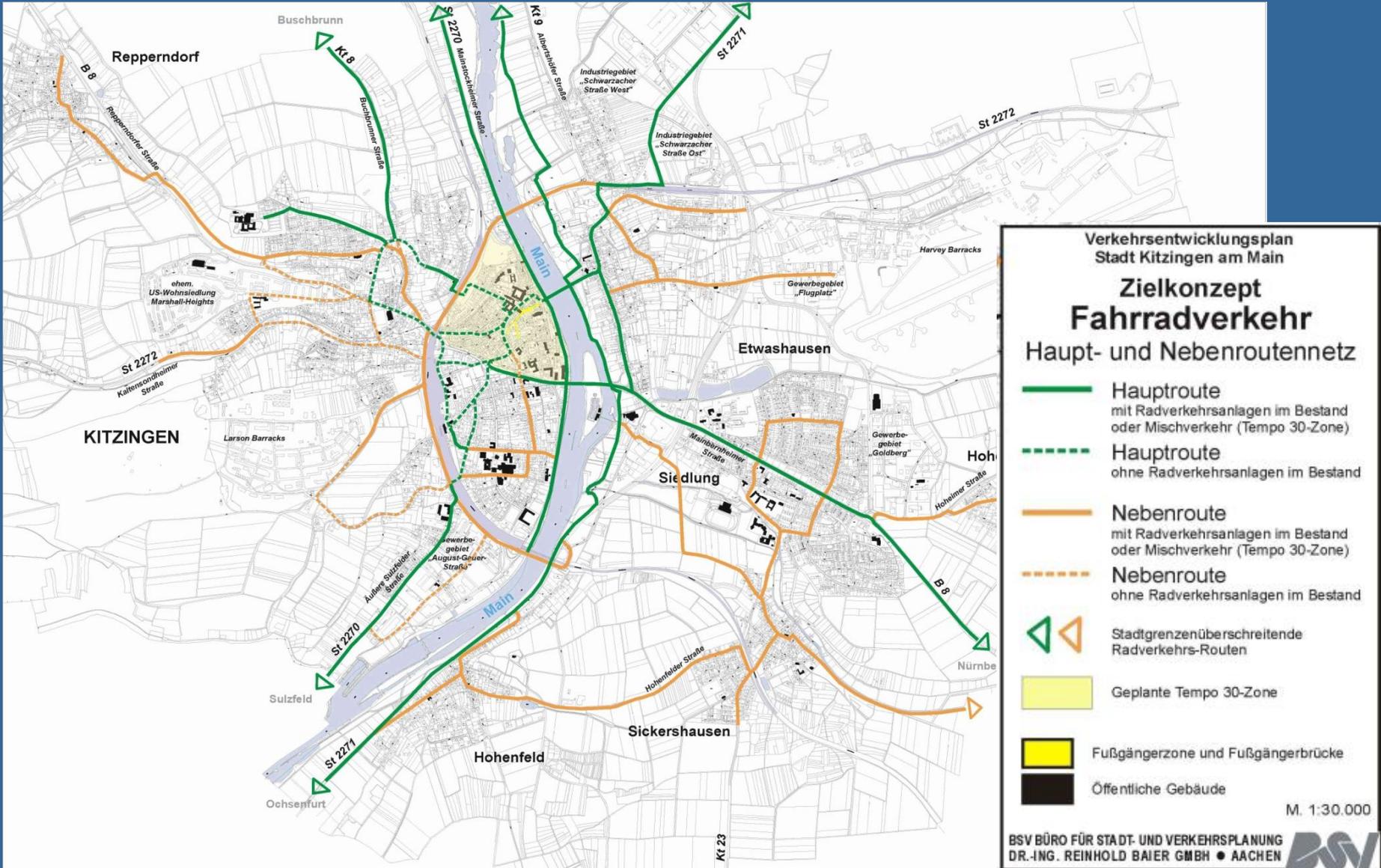
BSV
BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG DR.-ING. REINHOLD BAIER GMBH
Hanbrucher Strasse 9 52074 Aachen Telefon: 0241-705500 Fax: 0241-7055020
mail@bsv-planung.de www.bsv-planung.de

Zielkonzept „Radverkehr“

Identifikation eines Haupt- und Nebenroutennetzes durch Darstellung der Hauptwegebeziehungen zwischen den Stadtbezirken und zu/von den Außenbezirken im Verkehrsmodell



Zielkonzept „Radverkehr“

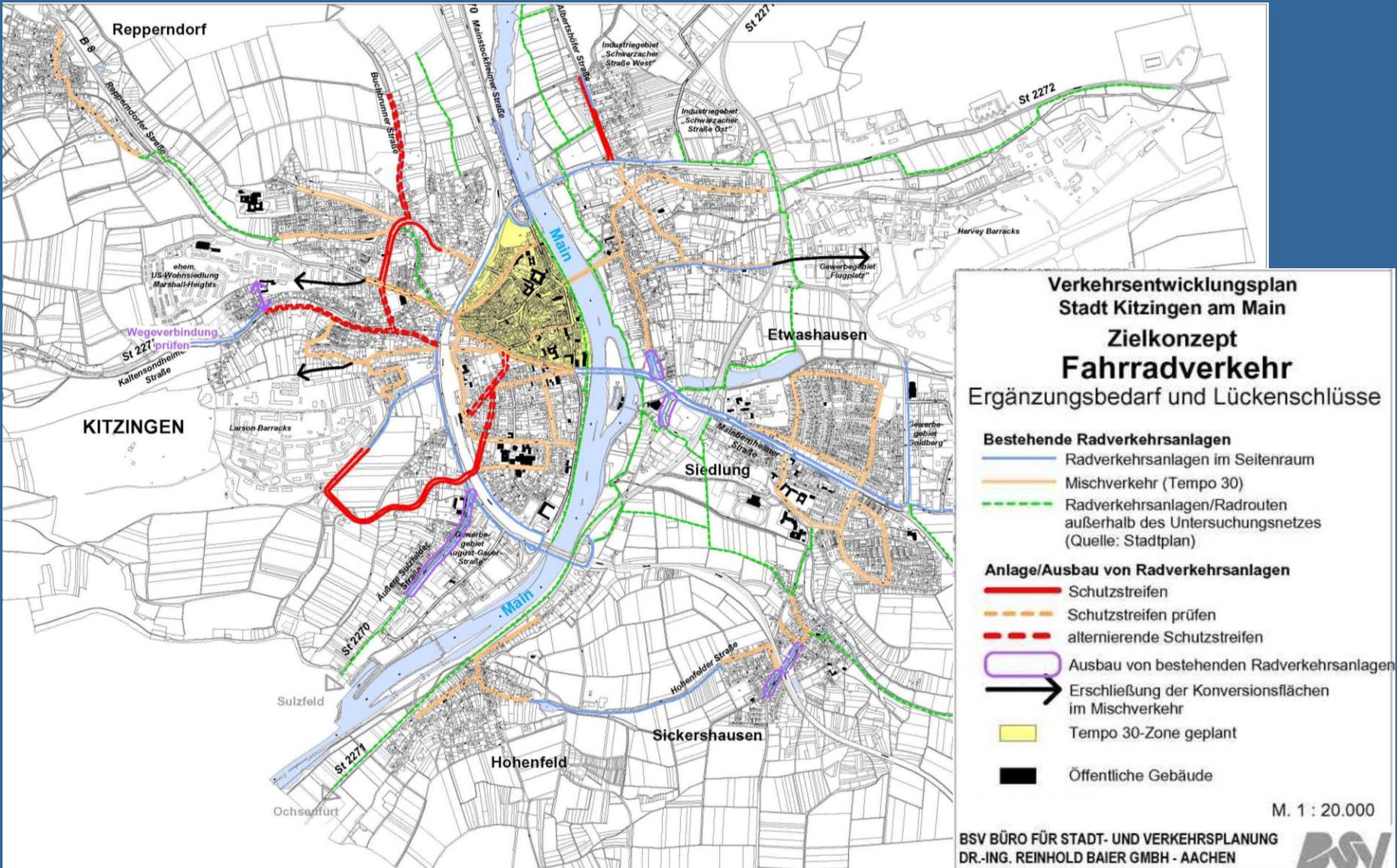


Zielkonzept „Radverkehr“

Maßnahmen

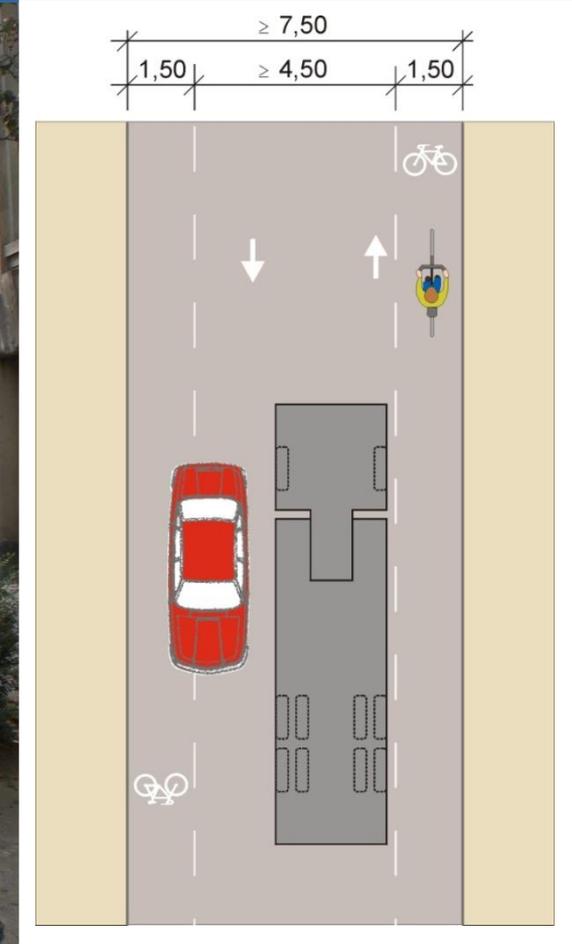
- Tempo 30-Zone in der Innenstadt
- Ergänzungsbedarf von neuen Radverkehrsanlagen
- Ausbau und Verbesserung von bestehenden Radverkehrsanlagen
- Erschließung der Konversionsflächen durch Radverkehrsanlagen oder im Mischverkehr
- Prüfung der Umsetzbarkeit von Schutzstreifen und alternierenden Schutzstreifen unter Berücksichtigung der verfügbaren Straßenraumbreiten und des vorhandenen bzw. zukünftig zu erwartenden Lkw-Aufkommens

Zielkonzept „Radverkehr“



Zielkonzept „Radverkehr“

Führungsprinzip Schutzstreifen (Praxisbeispiel)

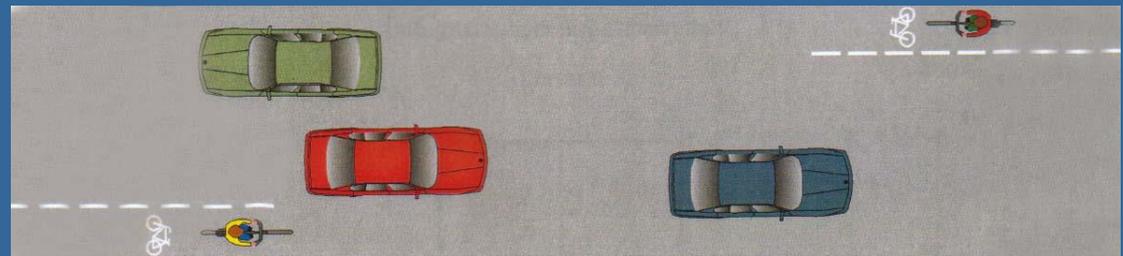
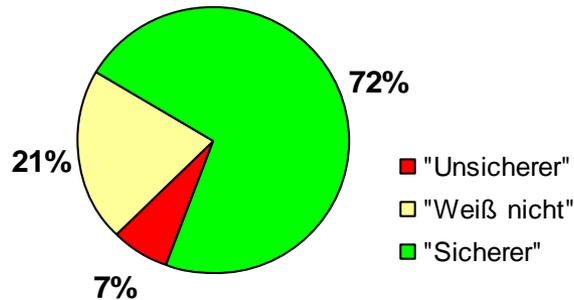


Zielkonzept „Radverkehr“

Führungsprinzip alternierender Schutzstreifen (Praxisbeispiel)

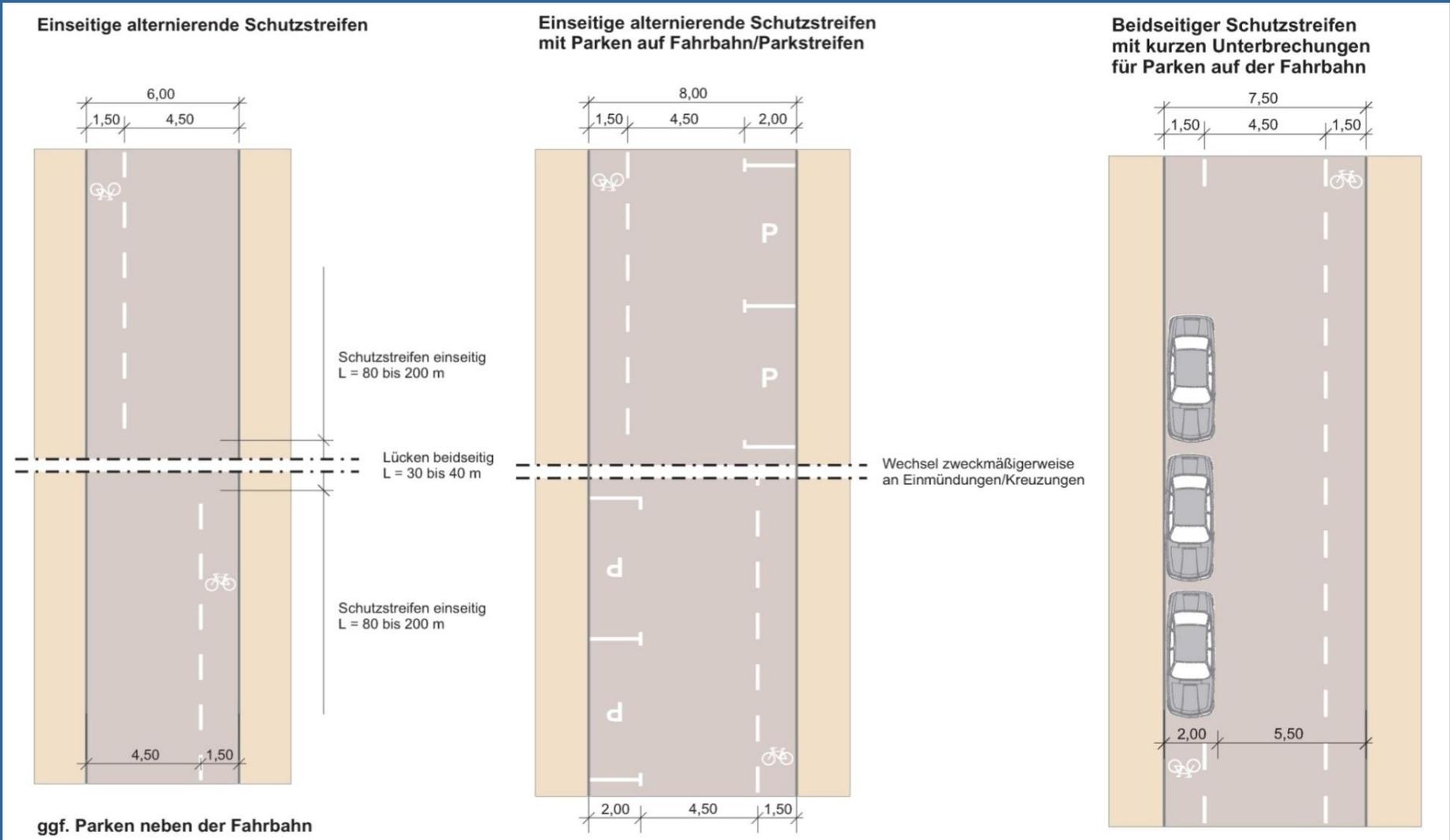


Aussagen der Radfahrer zum Sicherheitsempfinden nach Einrichtung des alternierenden Schutzstreifens

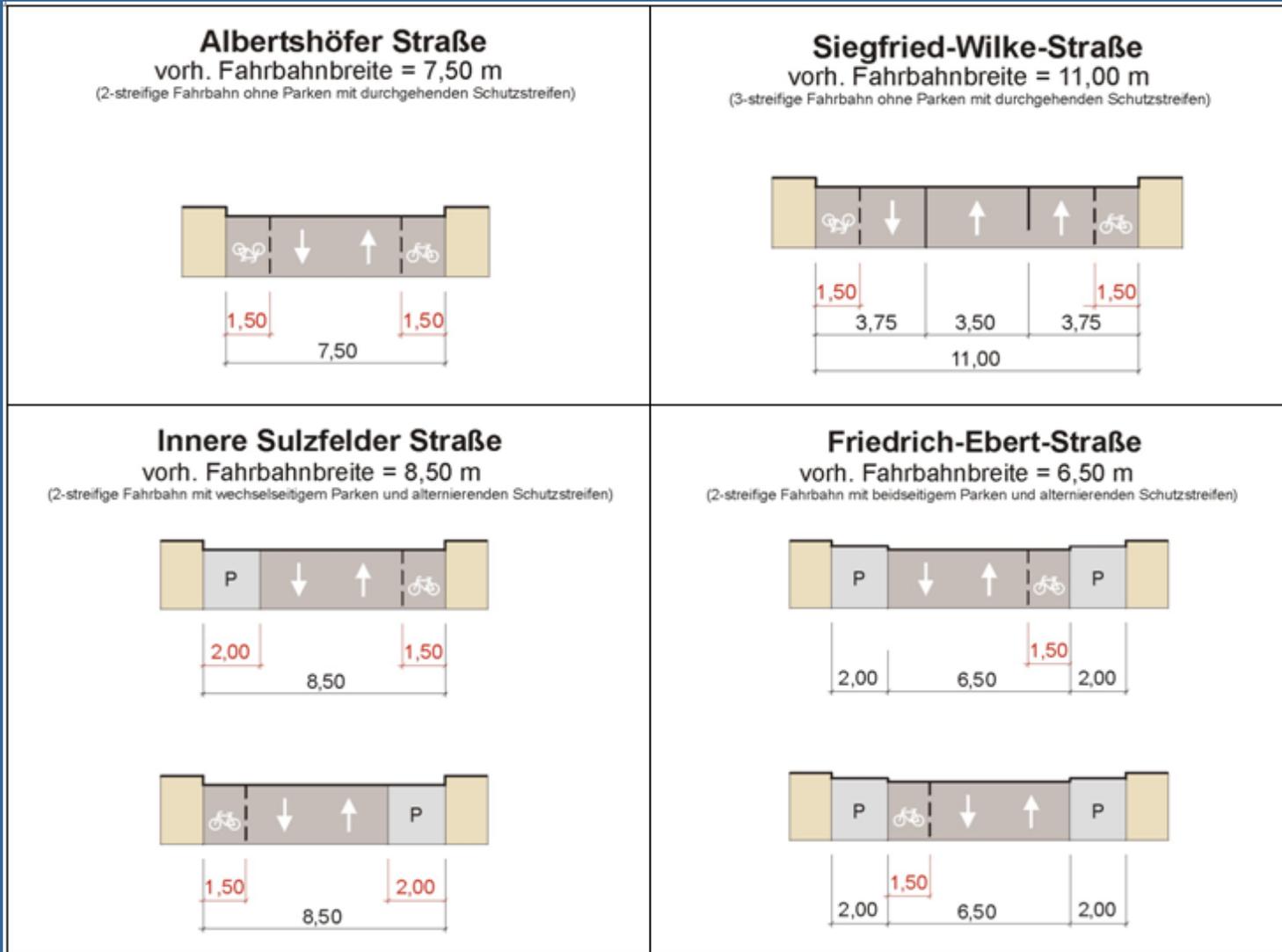


Zielkonzept „Radverkehr“

Führungsprinzip alternierender Schutzstreifen



Anwendungsbeispiele für Kitzingen: mögliche Querschnittsgestaltungen



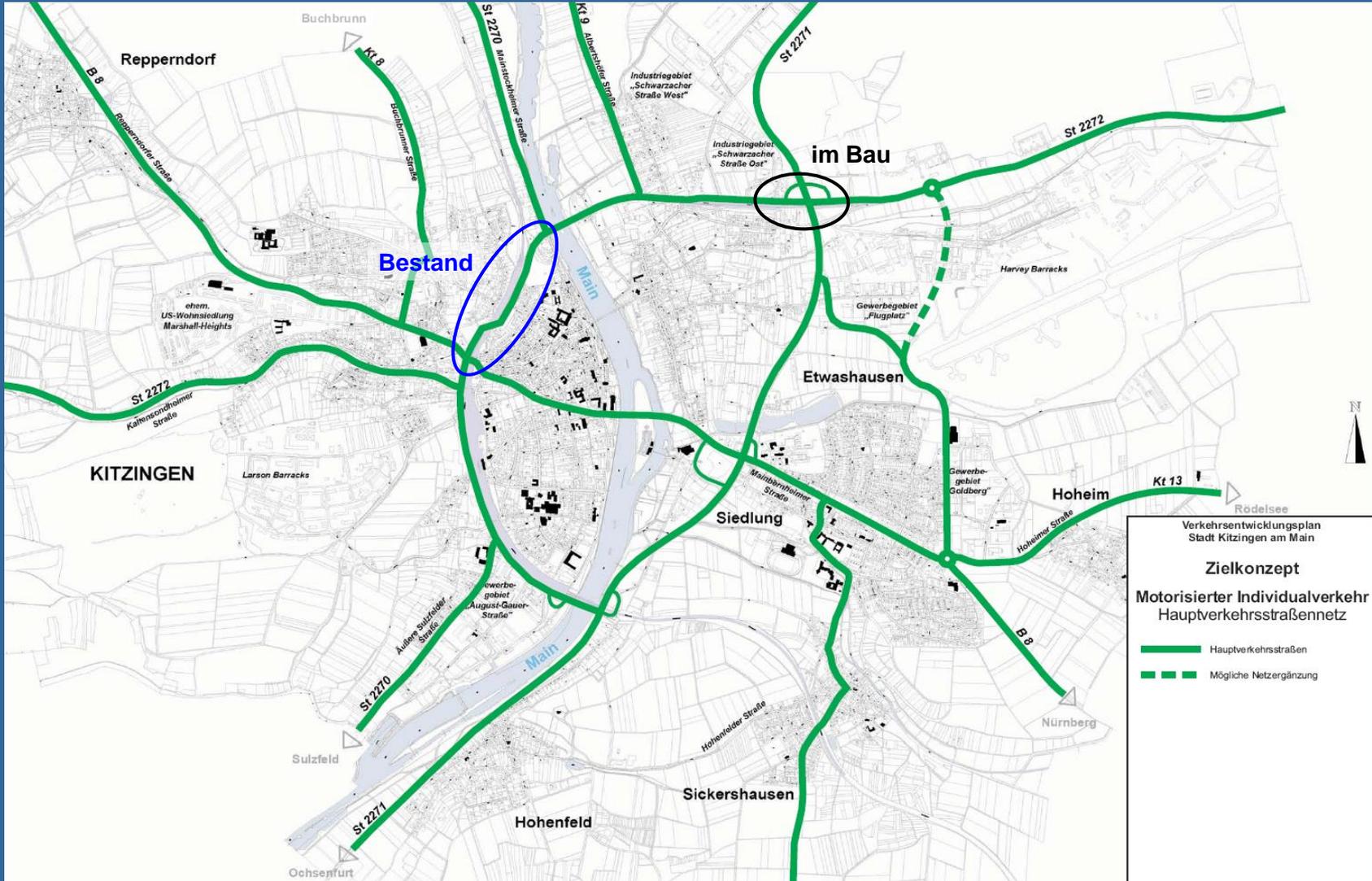
Zielkonzept „MIV“

Maßnahmen

- Bündelung des Kraftfahrzeugverkehrs auf den Hauptverkehrsstraßen
- Verkehrsberuhigung der Innenstadt (Tempo 30-Zone) Innenstadt
- Entlastung des nachgeordneten Erschließungsnetzes zur Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

Zielkonzept „MIV“

Gesamtstädtisches Hauptverkehrsstraßennetz



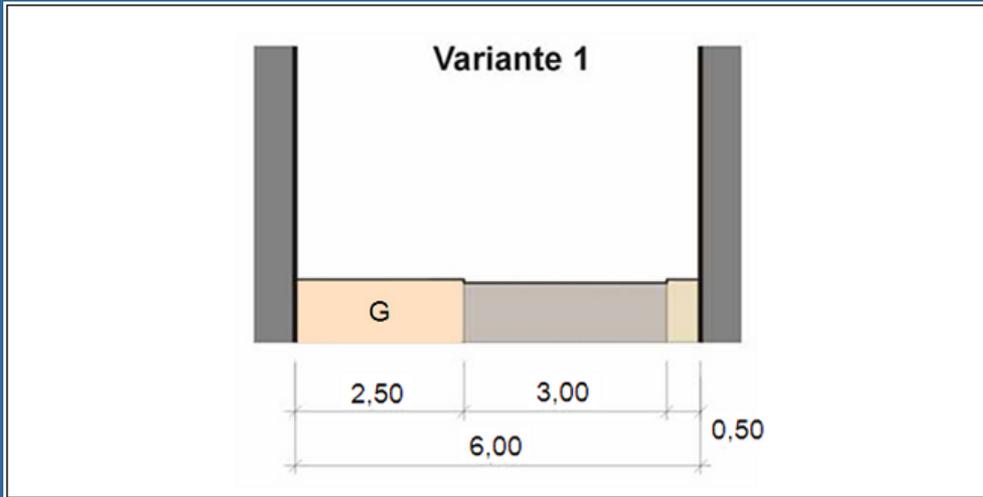
Zielkonzept „MIV“

„Ertüchtigung“ Bahnunterführungen

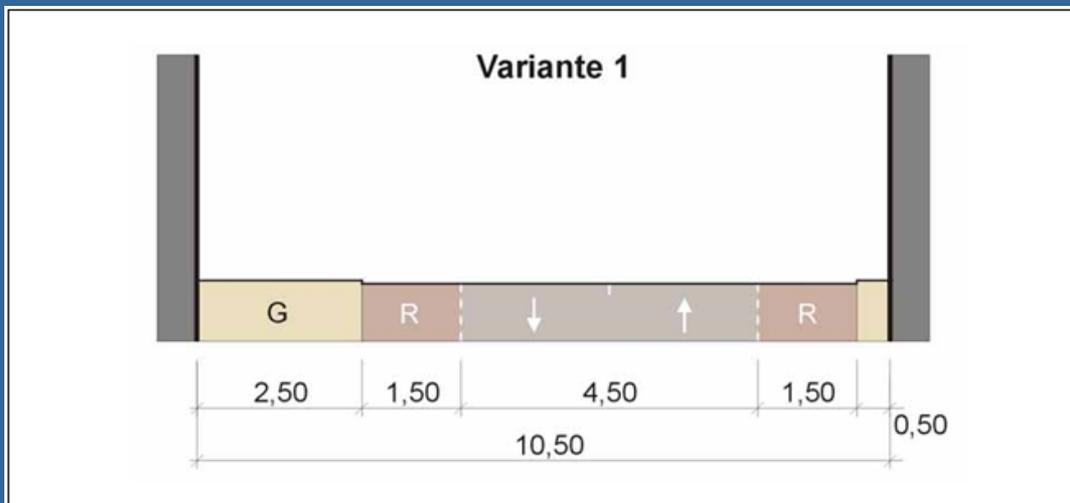


Zielkonzept „MIV“

Bahnunterführungen



Kaltensondheimer Straße



Innere Sulzfelder Straße

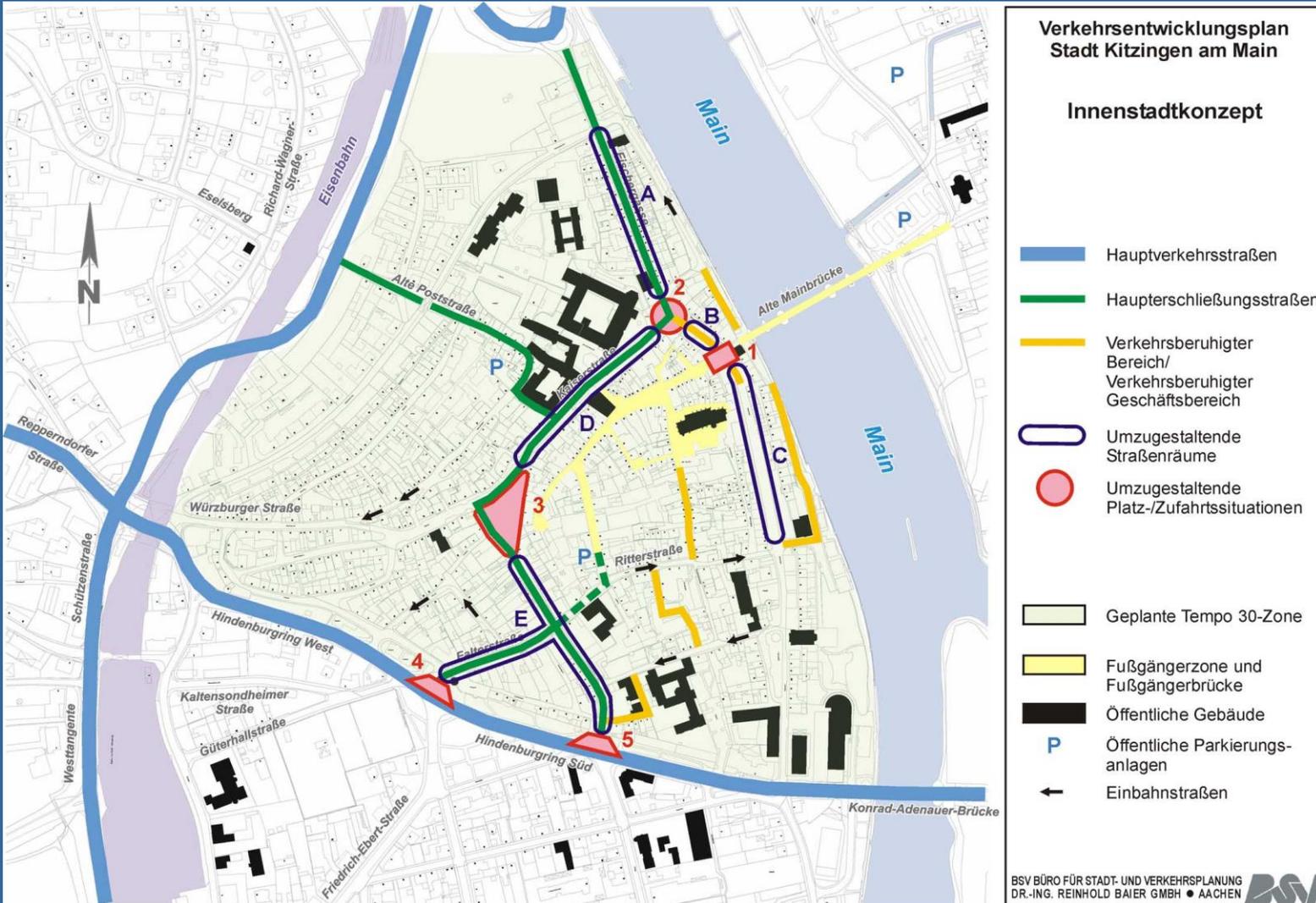
Zielkonzept „MIV“

Innenstadtkonzept

- HAUPTERSCHLIEßUNG DER INNENSTADT FÜR DEN KFZ-VERKEHR VON DER B8 (HINDENBURGRING WEST/SÜD) UND NORDTANGENTE ÜBER ALTE POSTSTRASSE, FISCHERGASSE, FALTERSTRASSE, AM STADTGRABEN, LUITPOLDSTRASSE UND KAISERSTRASSE
- REDUZIERUNG DES DURCHGANGSVERKEHRS DURCH EINRICHTUNG EINER TEMPO 30-ZONE
- ERGÄNZUNG/BETONUNG DER VERKEHRSBERUHINGUNG UND STÄDTEBAULICHE AUFWERTUNG DURCH UMGESTALTUNG ZENTRALER STRAßENRÄUME UND KNOTENPUNKTE

Zielkonzept „MIV“

Innenstadtkonzept



Prognoseszenarien „Kfz-Verkehr“

Prognose-Nullfall

Prognose-Szenario I

Prognose-Szenario II

Umsetzung Innenstadtkonzept & Ausbau Knoten St 2270/St2271

Einwohnerrückgang
(bis 2025)

Verbindung Panzerstraße und St 2272
(Netzergänzung)

Geringfügige

Weiterentwicklung
der Einwohner- und
Arbeitsplatzzahlen
insbesondere in den
Konversionsflächen
(bis 2025)

„Minimalszenario“

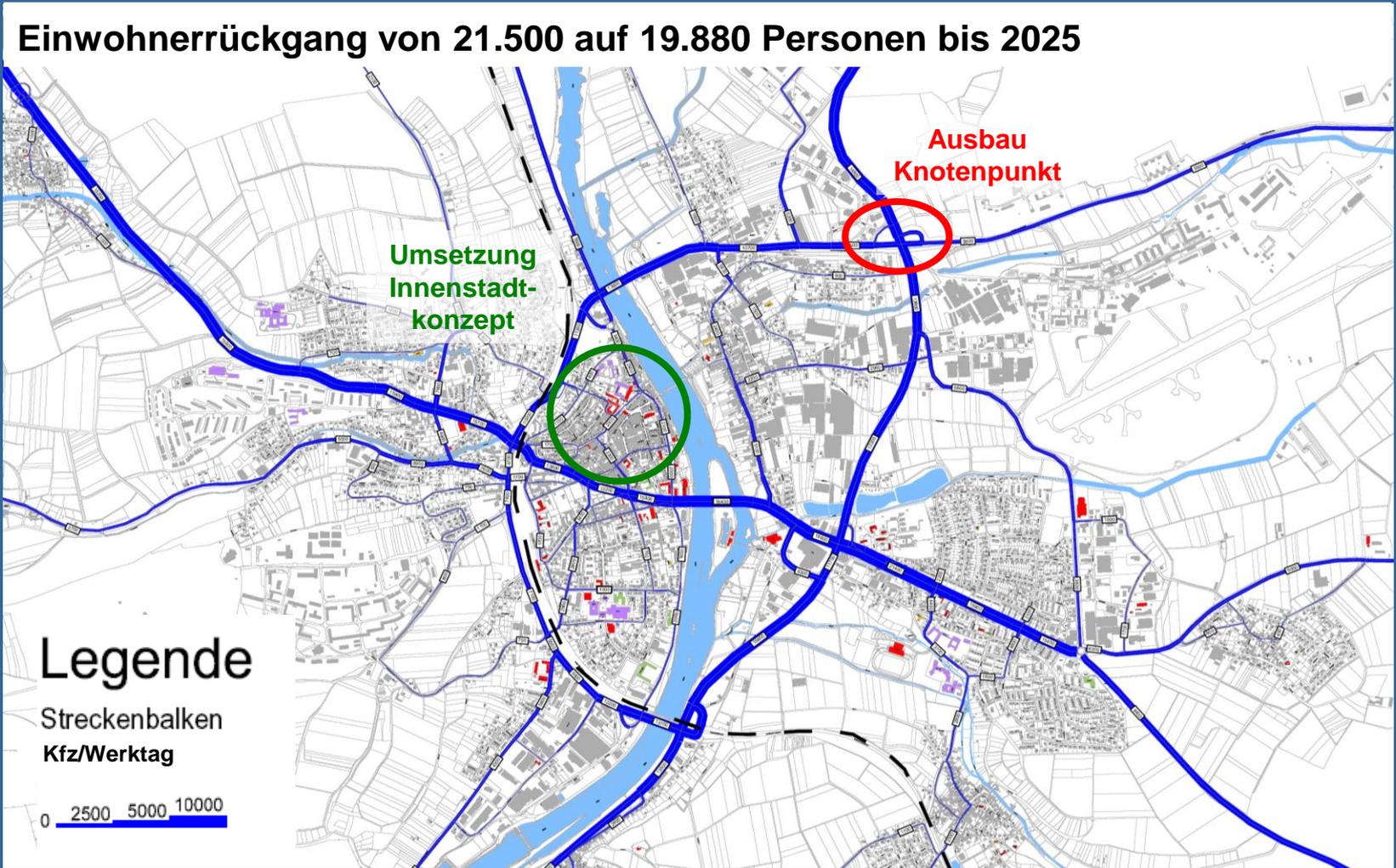
Starke

Weiterentwicklung
der Einwohner- und
Arbeitsplatzzahlen
insbesondere in den
Konversionsflächen
(bis 2025)

„Maximalszenario“

Prognoseszenarien „Kfz-Verkehr“

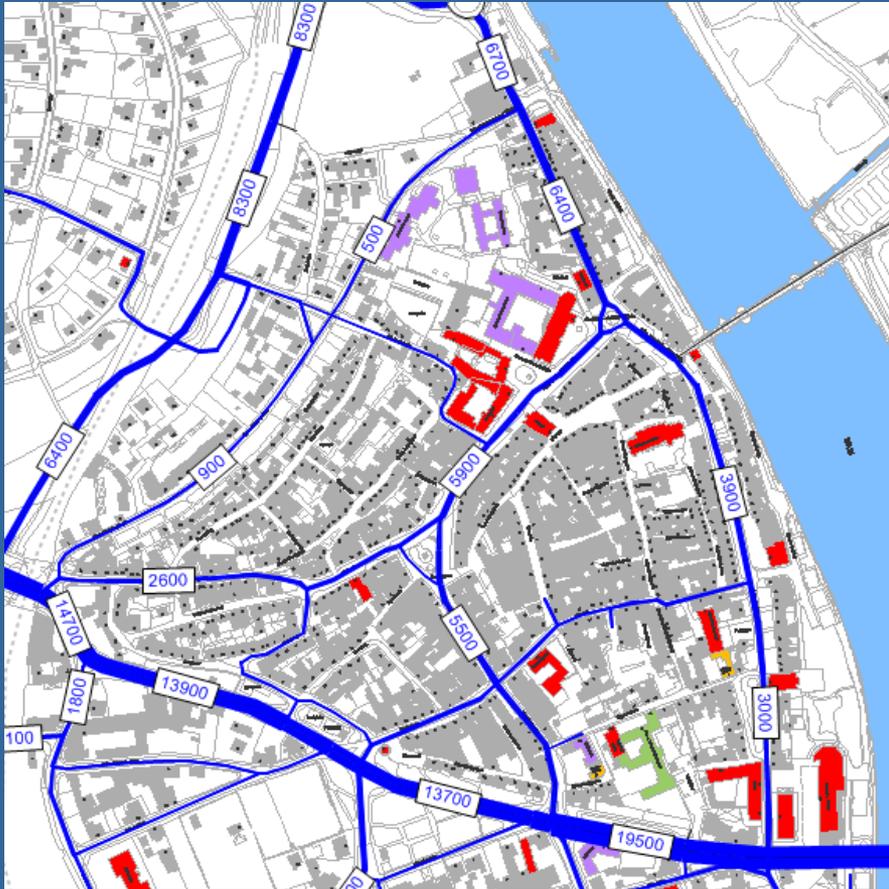
Prognose-Nullfall (2025) Kfz-Belastung



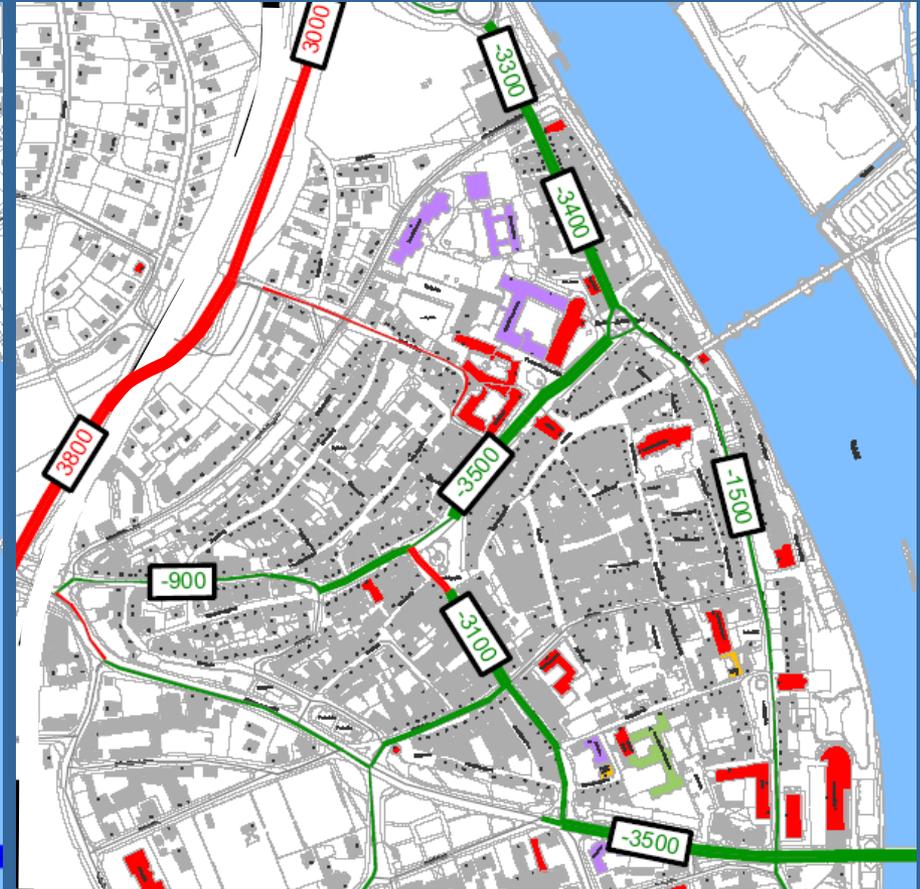
Prognoseszenarien „Kfz-Verkehr“

Prognose-Nullfall (2025)

Auswirkungen Innenstadt



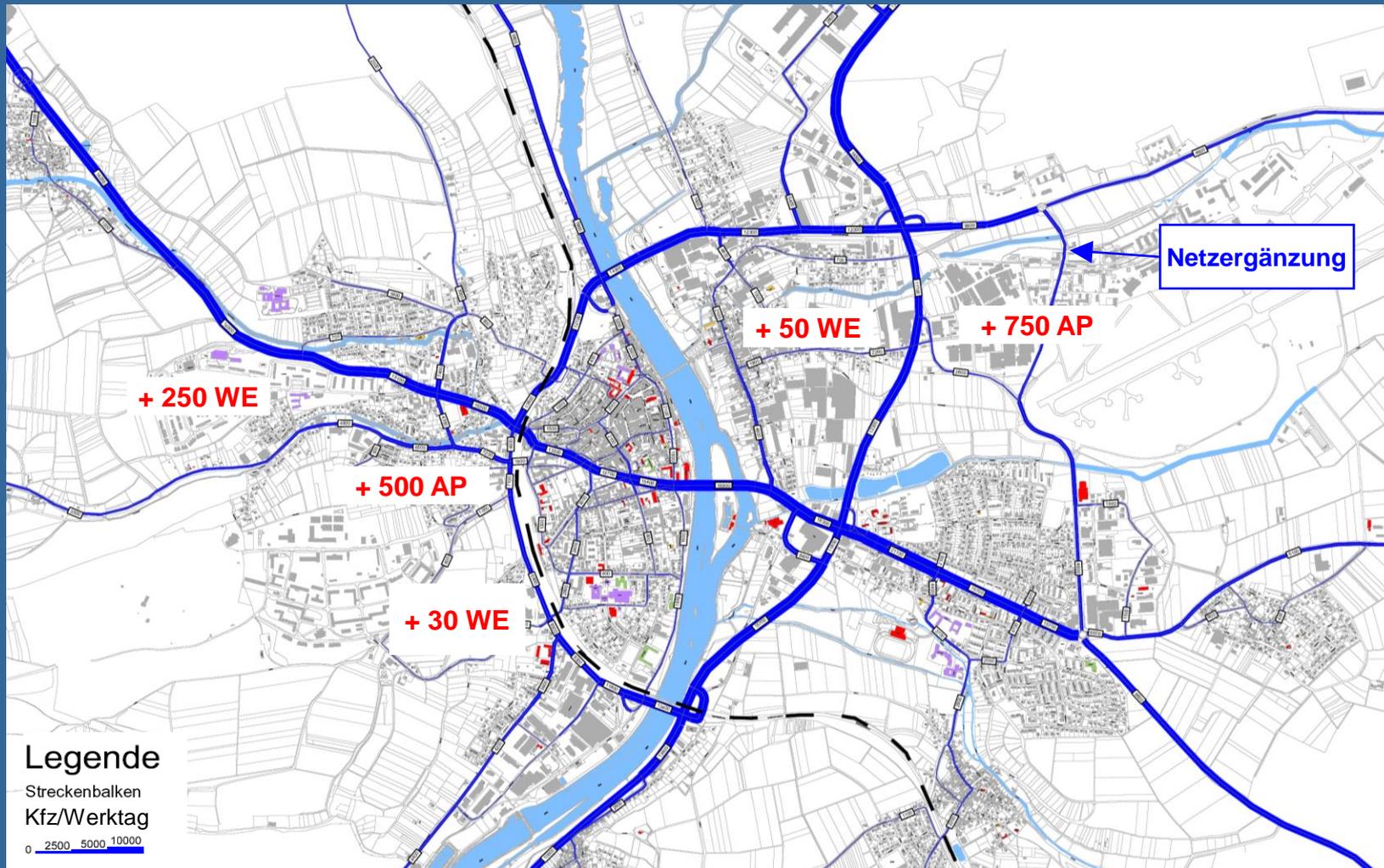
Analyse-Plusfall



Differenz Prognose-Nullfall zu Analyse-Plusfall

Prognoseszenarien „Kfz-Verkehr“

Prognose-Szenario I (2025) Kfz-Belastung



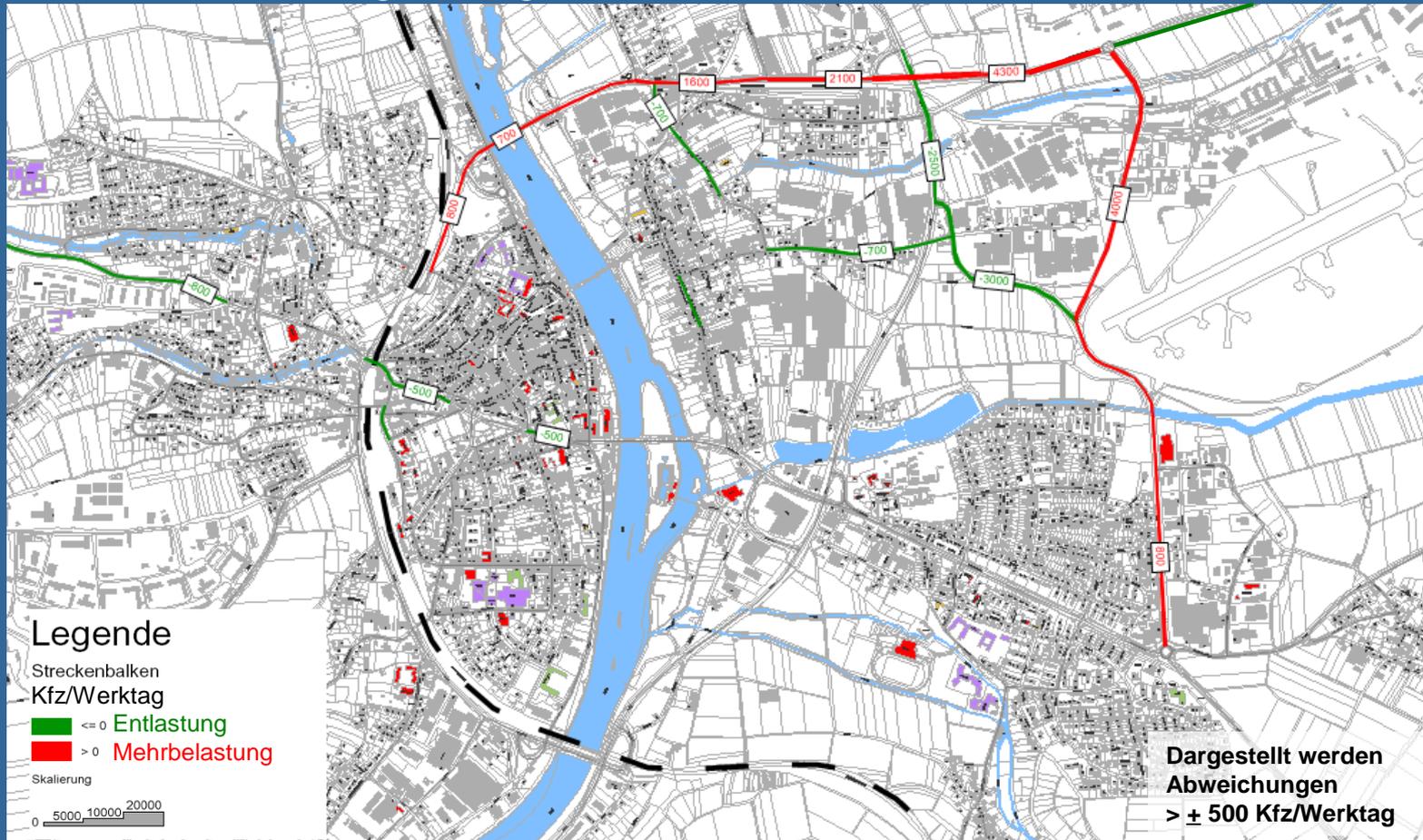
Prognoseszenarien „Kfz-Verkehr“

Prognose-Szenario I (2025)

Differenz Prognose-Szenario I zum Prognose-Nullfall

Aufgrund der geringen strukturellen Änderungen, fallen die Belastungsänderungen insgesamt recht gering aus.

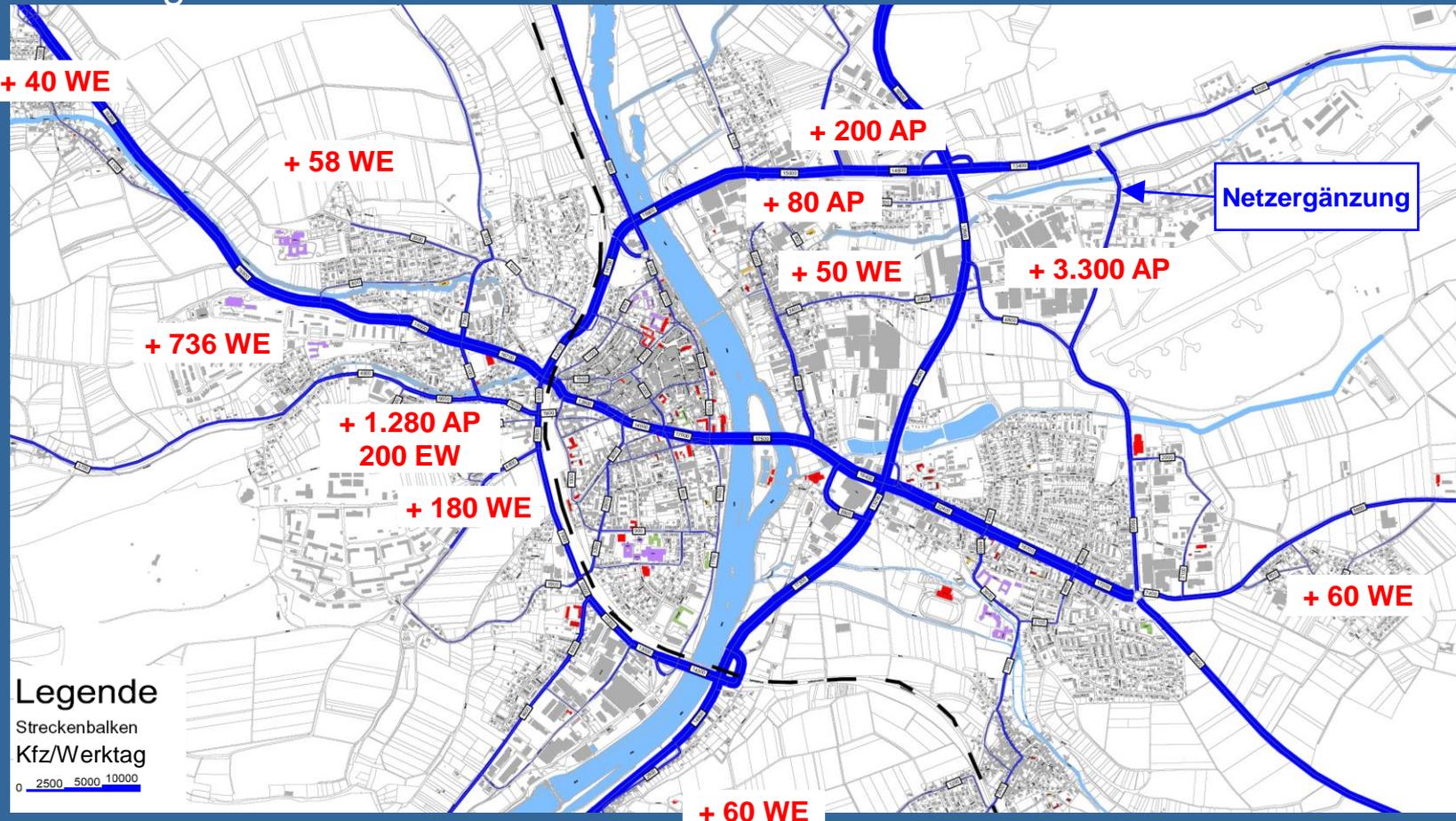
Ausnahme: Netzergänzung Panzerstraße, St 2271



Prognoseszenarien „Kfz-Verkehr“

Prognose-Szenario II (2025) Kfz-Belastung

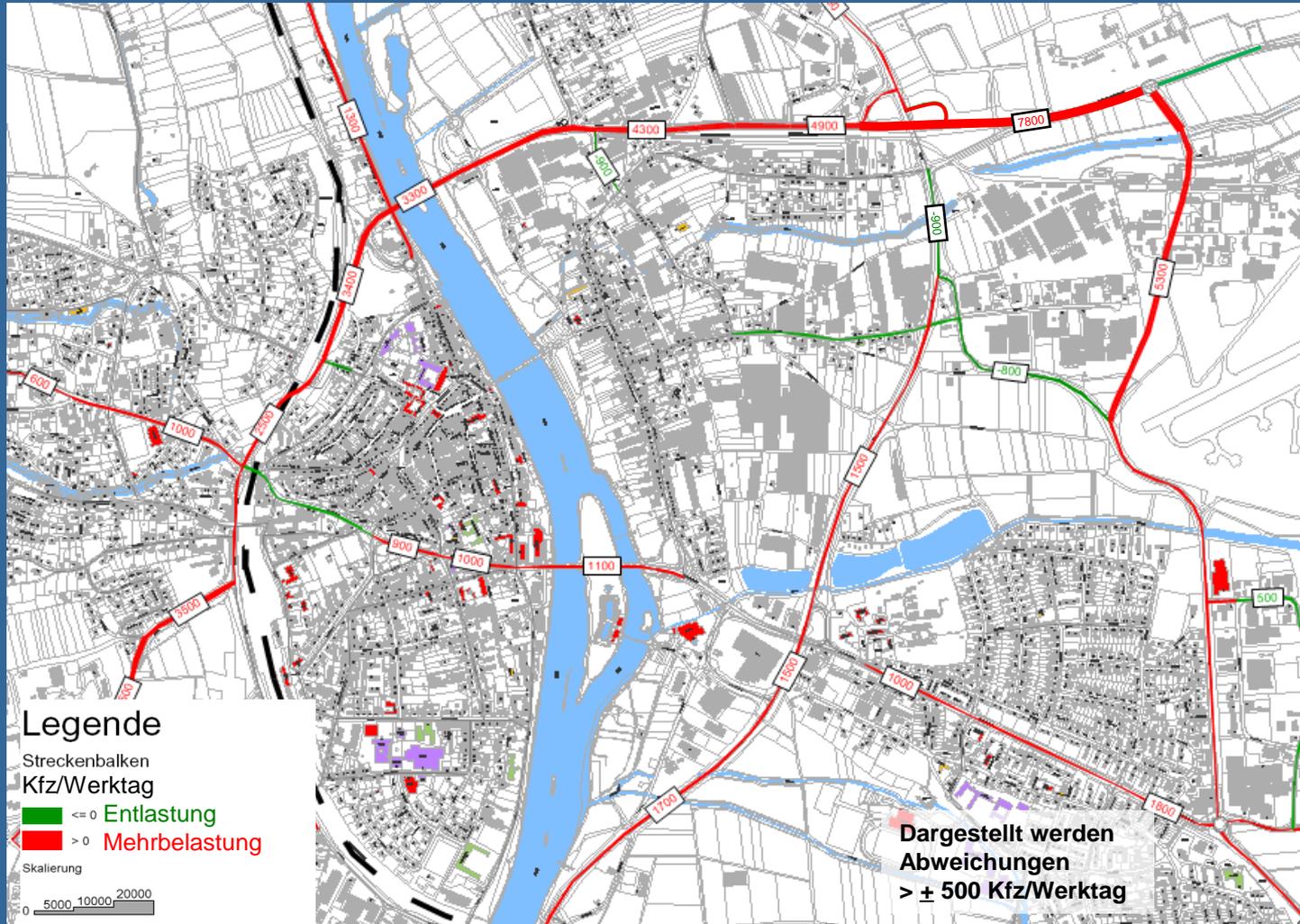
Mehrbelastung durch starke strukturelle Veränderungen insbesondere auf den Tangenten



Prognoseszenarien „Kfz-Verkehr“

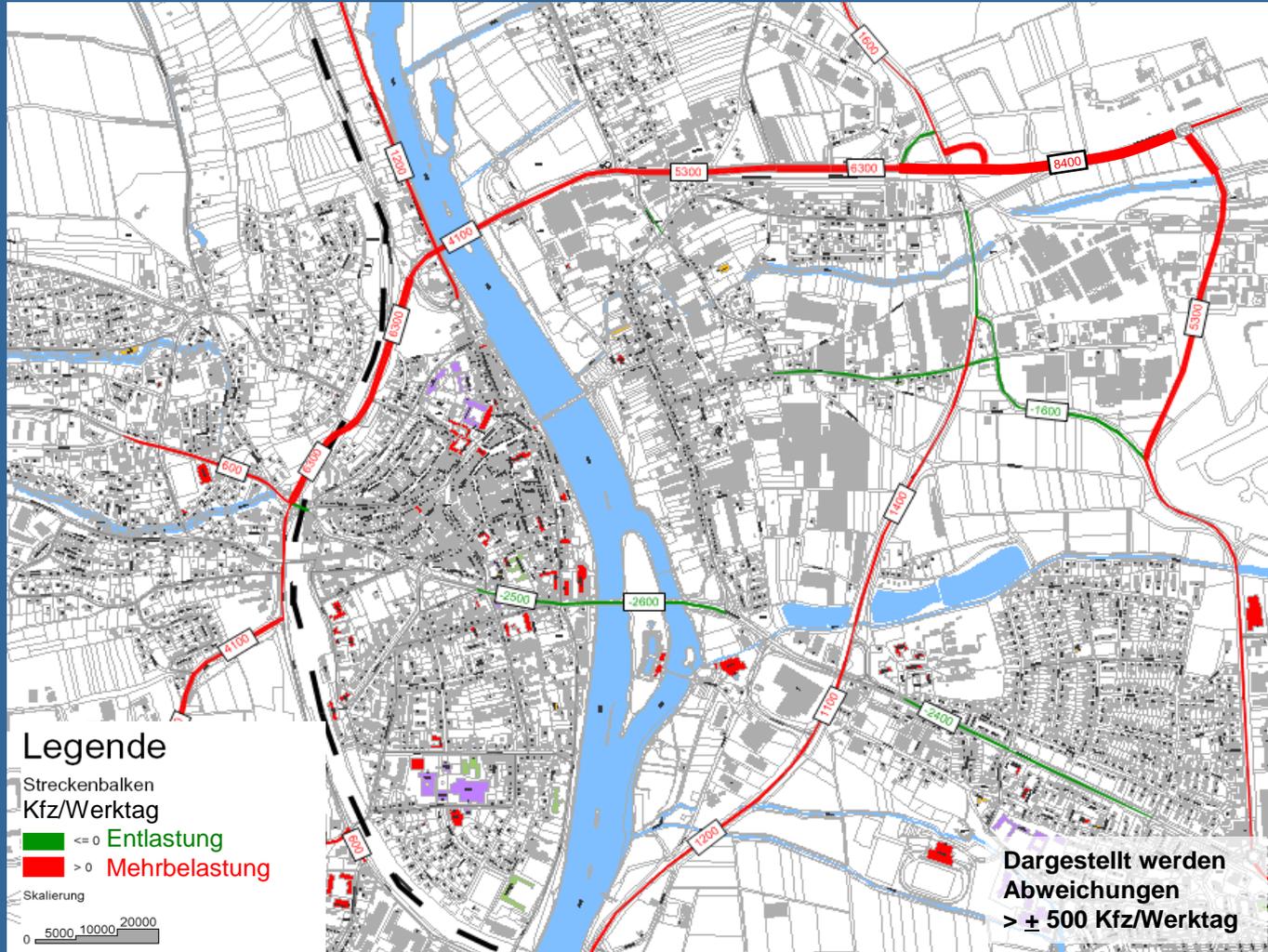
Prognose-Szenario II (2025)

Differenz Prognose-Szenario II zum Prognose-Nullfall



Prognoseszenarien „Kfz-Verkehr“ Prognose-Szenario II (2025)

Differenz Prognose-Szenario II zum Analyse-Plusfall



Leichte Entlastung
der B 8
und
Konzentration auf
den Tangenten

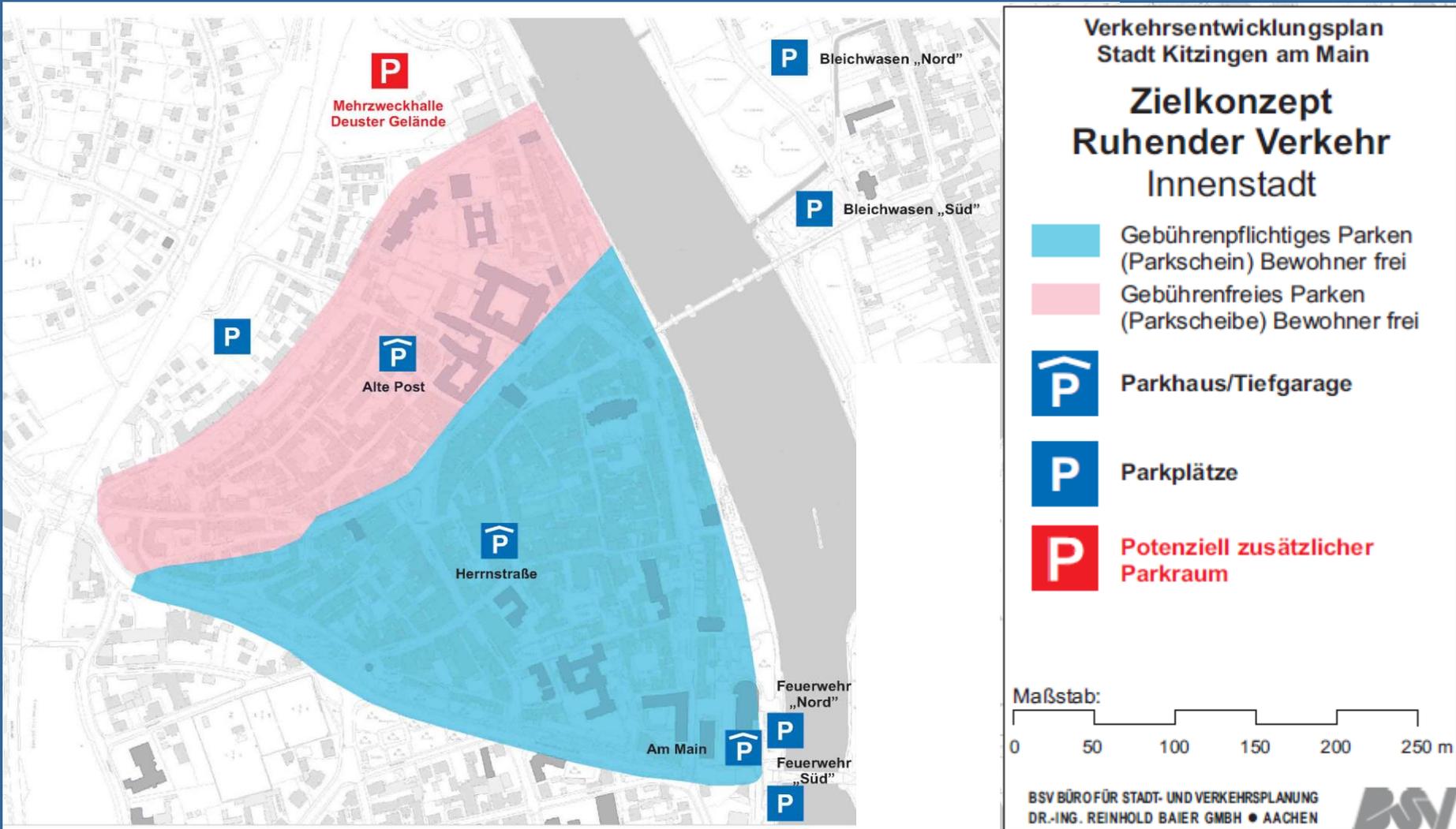
Zielkonzept „MIV“

Ruhender Verkehr

- Vereinheitlichung der Parkraumbewirtschaftung und klare Zuordnung und Beschilderung von Parkzonen
- Prüfung und Optimierung der Bewirtschaftungs- bzw. Vermietungskonzepte in den Parkhäusern „Alte Poststraße“ und „Herrnstraße“
- Bewirtschaftung des Parkplatzes Bleichwasen „Süd“ und Ausbau/Attraktivierung des kostenlosen Parkplatzes Bleichwasen „Nord“ (Schotterparkplatz) für Pendler
- Optimierung oder Neuplanung des Parkleitsystems

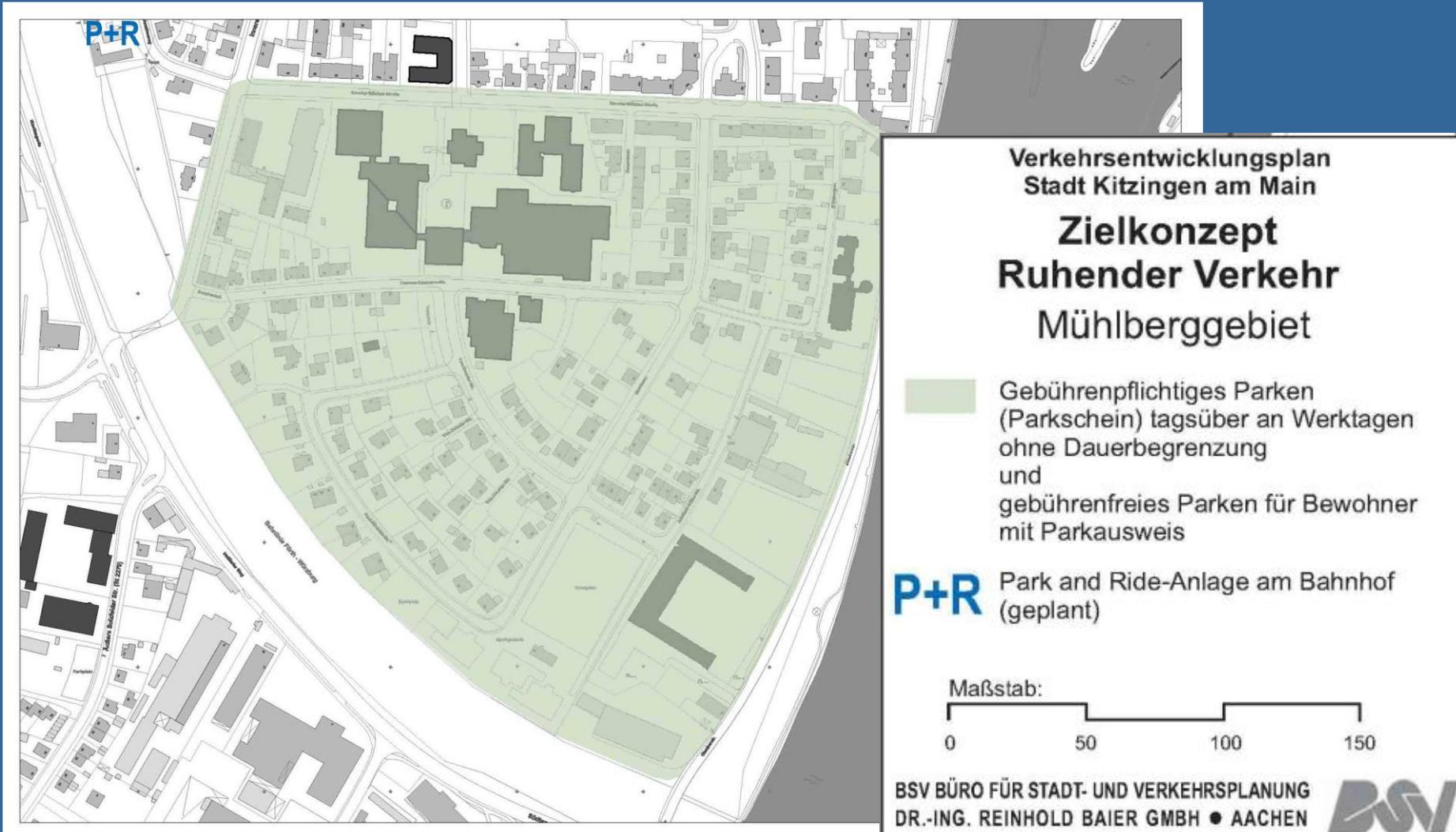
Zielkonzept „MIV“

Ruhender Verkehr „Innenstadt“



Zielkonzept „MIV“

Ruhender Verkehr „Mühlberggebiet“



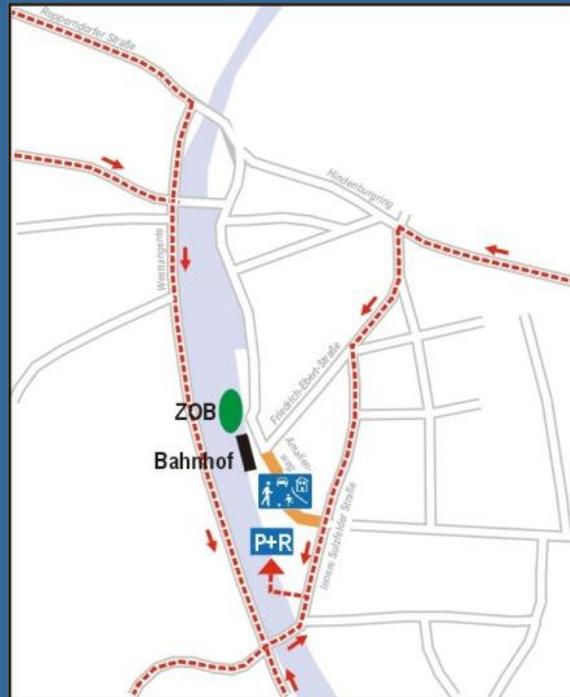
Zielkonzept „ÖPNV“

- Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB)
- Haltestelle „Rosengarten“
- Stadtbus
 - Potenzialanalyse für 2 Stadtbusszenarien
 - Wirtschaftlichkeitsbetrachtung

Zielkonzept „ÖPNV“

Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB)

- zentraler Umsteigeort am Bahnhof für alle Regionalbuslinien
- Mittelinsellösung mit 8 Haltekanten (Konzeptentwurf)
- P+R-Anlage (in Planung)



Zielkonzept „ÖPNV“

Haltestelle „Rosengarten“

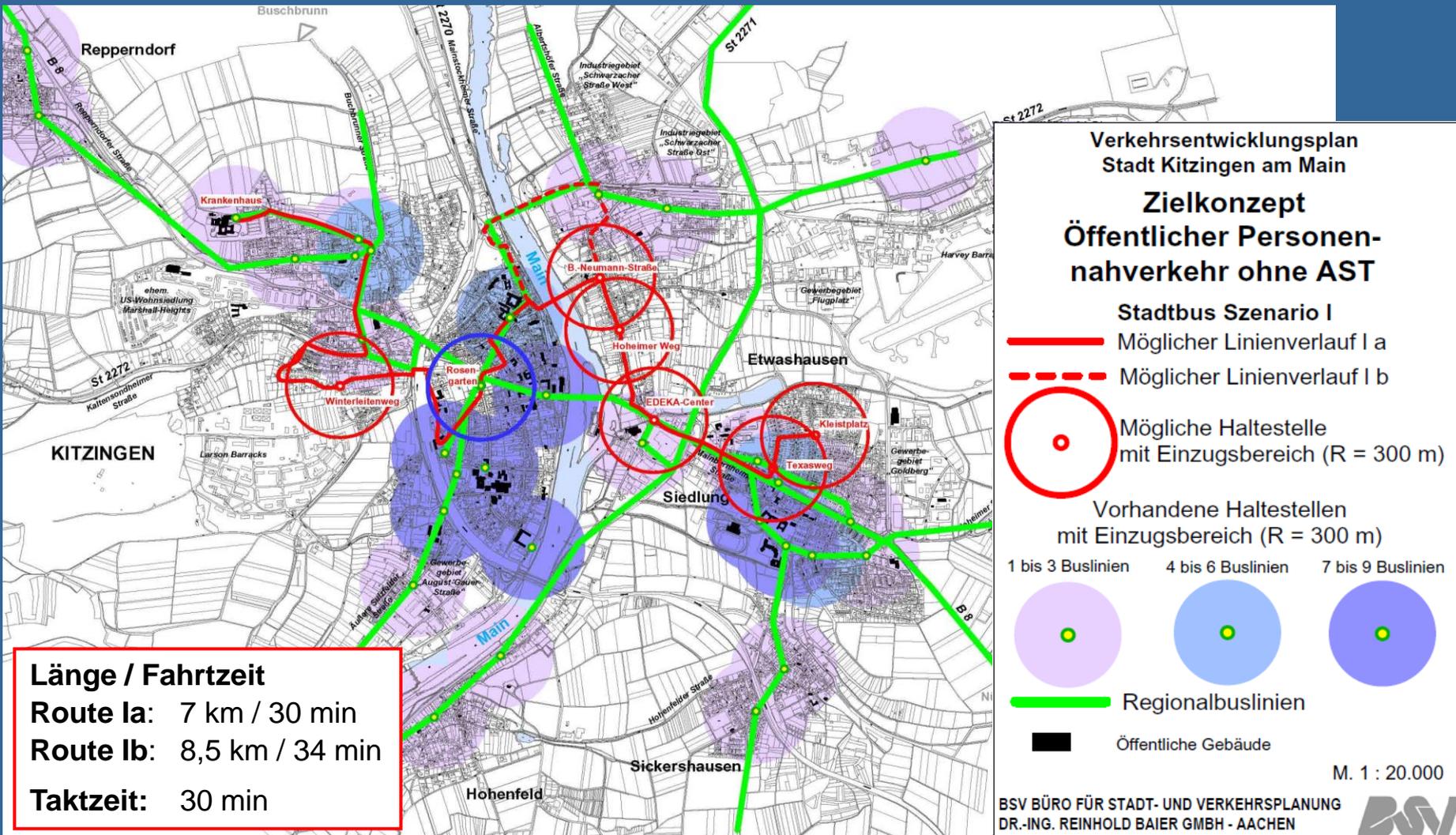
Ausbau der Haltestelle für den Regionalbusverkehr aufgrund

- einer stärkeren Frequentierung der Friedrich-Ebert-Straße (ZOB)
- der Verlagerung der Bushaltestelle „Ehemaliges Krankenhaus“ (Gefahrensituation durch querende Schüler auf der B8)



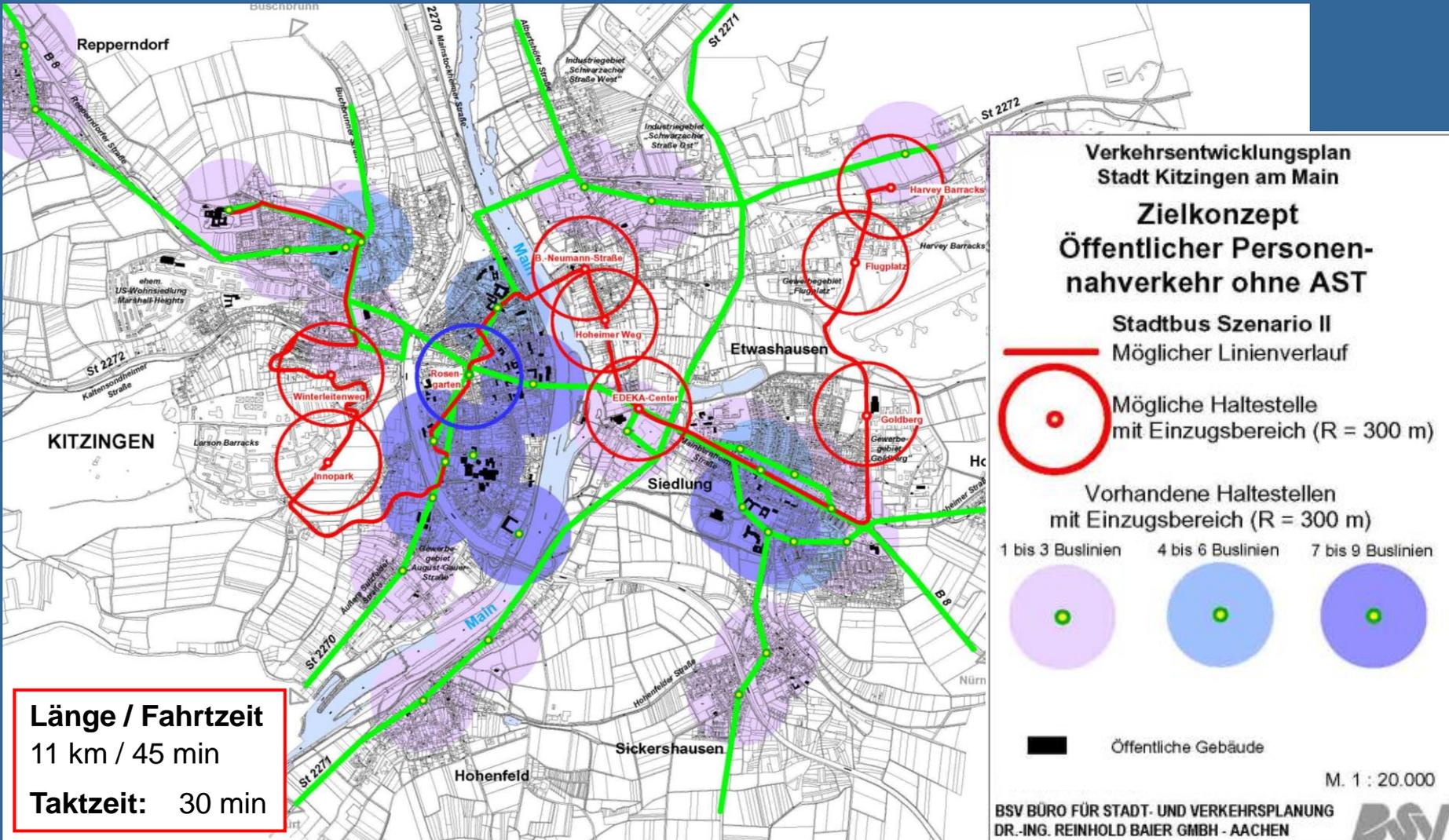
Zielkonzept „ÖPNV“

Stadtbuszenario Ia und Ib (Fahrgastpotenzial: ca. 1200/1100 Fahrgäste/Werktag)



Zielkonzept „ÖPNV“

Stadtbuszenario II (Fahrgastpotenzial: ca. 700 Fahrgäste/Werkschicht)



Länge / Fahrtzeit
11 km / 45 min

Taktzeit: 30 min

Prognoseszenarien „Stadtbus“

Kosten und Erlöse

Die Gesamtkosten pro Jahr wurden in Anlehnung an die „Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs (Version 2006)“ berechnet.

Szenario	Geschätzte Kosten / Jahr [€]	Geschätzte Erlöse / Jahr [€]			Geschätzte jährliche Unterdeckung [€]
		Anteil Fahrkarten [%]		Erlös [€]	
		Einzel-FK	Monats-FK		
Ia	552.000 €	75 %	25 %	436.000 €	116.000 €
		50 %	50 %	356.000 €	196.000 €
		25 %	75 %	277.000 €	275.000 €
Ib	565.000 €	75 %	25 %	399.000 €	166.000 €
		50 %	50 %	327.000 €	238.000 €
		25 %	75 %	254.000 €	311.000 €
II	893.000 €	75 %	25 %	261.000 €	632.000 €
		50 %	50 %	214.000 €	679.000 €
		25 %	75 %	166.000 €	727.000 €

Ohne Berücksichtigung der Kosten für Infrastruktur und Marketing.

Zur Abschätzung der Einnahmen wurden 1,50 € je Einzelfahrschein und 30,00 € je Monatskarte angesetzt.

Vorschlag für Umsetzungsprogramme

Prioritäten

Attraktivierung der Innenstadt

- Umgestaltung der Alten Burgstraße und Kaiserstraße
- Umgestaltung des Königsplatzes

Ausbau und Ergänzung des Radverkehrsnetzes

- Markierung von Schutzstreifen
- Beschilderung und klare Ausweisung von Fahrradrouten

Sicherer Fußgängerverkehr

- Anlage von neuen oder Verbesserung von bestehenden Überquerungsstellen
- Optimierung der Lichtsignalsteuerung auf der B 8 für überquerende Fußgänger

Vorschlag für Umsetzungsprogramme

Prioritäten

Stadtverträglicher Kraftfahrzeugverkehr

- Einrichtung einer Tempo 30-Zone in der Innenstadt
- Änderung der Verkehrsregelung am Gustav-Adolf-Platz

Optimierung des Parkraumangebotes

- Ausbau des Parkplatzes Bleichwasen „Nord“ (Schotterparkplatz) und dortige Anpassung der Parkraumbewirtschaftung
- Vereinheitlichung der Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt

Verknüpfungsorientierter öffentlicher Nahverkehr

- Detailplanung des ZOB
- Weitere Prüfung, Untersuchung, Abstimmung und Entscheidung über die Einführung eines Stadtbusses

Leitlinien

Übergeordnete Planungsgrundsätze, die im Rahmen weiterer Entwurfs- und Detailplanungen berücksichtigt werden sollen.

8.2 Leitlinien

8.2.1 Leitlinien zum Fußgängerverkehr (LF)

8.2.2 Leitlinien zum Radverkehr (LR)

8.2.3 Leitlinien zum Öffentlichen Personennahverkehr (LÖ)

8.2.4 Leitlinien zum Motorisierten Individualverkehr (LM)

Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit

Zusammenfassung der Analyse-Ergebnisse

- Für Fußgänger wurde ein 1. Ansatz eines straßenräumlichen Handlungskonzepts mit Maßnahmen zu Gehwegbreiten und Überquerungsstellen entwickelt.
- Durch die geringen Entfernungen im Kitzinger Stadtgebiet bietet sich das Fahrrad als Verkehrsmittel an, ggf. auch für Ein- und Auspendler.
- Der Bau der Nordtangente und die Sperrung der Alten Mainbrücke für den MIV haben den Verkehr in der Innenstadt deutlich reduziert. Dennoch ist weiteres Potenzial vorhanden.
- Die sichere Gestaltung und stadträumliche Aufwertung des Überquerungsbereichs Alte Mainbrücke/Fußgängerzone ist ein weiterer wichtiger Schritt zur Attraktivierung der Innenstadt.
- Durch eine Umstrukturierung des Parkraumangebots können zusätzliche Kapazitäten geschaffen werden.
- Die Wirtschaftlichkeit einer Stadtbuslinie ist noch zu untersuchen.

Zielkonzept „Fußgängerverkehr“

Straßenräumliches Handlungskonzept



Anlage oder Modifikation einer Überquerungshilfe für Fußgänger und/oder Radfahrer



Im städtebaulichen Zusammenhang umzugestaltender Straßenraum



Umgestaltung eines Knotenpunktes



Modifikation einer Lichtsignalanlage und/oder Ergänzung einer Fußgängerfurt



Anlage eines neuen Gehwegs



Verbreiterung eines Gehwegs durch bauliche Maßnahmen oder durch andere Straßenraumaufteilung