

Verkehrsentwicklungsplan Stadt Kitzingen am Main

Bürgerinformation und Diskussion

Dr.-Ing. Reinhold Baier

Dipl.-Ing. Alexander Göbbels

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

Kitzingen am Main, 10.07.2012

-Tätigkeitsfelder

VERKEHRSENTWICKLUNGSPLANUNG
INNENSTADT- UND PARKRAUMKONZEPTE
STÄDTISCHE UND REGIONALE STRASSENKONZEPTE
PLANUNGEN FÜR DEN ÖFFENTLICHEN STRASSENNETZE
NAHMOBILITÄTSKONZEPTE
ERSCHLIESSUNGSKONZEPTE
STRASSENENTWURF
VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNGEN UND STANDORTGUTACHTEN
WIRTSCHAFTLICHKEITSUNTERSUCHUNGEN
LÄRMMINDERUNGS- UND LUFTREINHALTEPLANUNG
BETRIEBSVERKEHRSKONZEPTE
VERKEHRSSICHERHEITSKONZEPTE
VERKEHRSMARKETING UND ÖFFENTLICHKEITSARBEIT
PLANER- UND AUDITORENSCHULUNG

BSV-Profil

Wir sind tätig auf den Ebenen

- **Planung und Beratung**
- **Forschung und technische Regelwerke**
- **Schulung und Weiterbildung**

Erarbeitung methodischer Grundlagen für das Land Nordrhein-Westfalen



Praktische Erfahrungen aus rund 50 Verkehrsentwicklungsplanungen



Was ist ein Verkehrs- entwicklungsplan?

Der Verkehrsentwicklungsplan...

- ... leitet die Bedürfnisse und Anforderungen der Stadt an ihre Verkehrsinfrastruktur aus der Analyse des heutigen Zustandes ab,
- ... stellt die lang- und mittelfristig angestrebte Entwicklung aller Verkehrssysteme im gesamten Stadtgebiet unter Berücksichtigung regionaler Aspekte dar,
- ... macht Aussagen darüber, welche zukünftigen Strukturentwicklungen in welchem Maße verkehrlich wünschenswert oder welche problematisch sein könnten,
- ... macht nur exemplarisch Aussagen über konkrete Planungen oder Lösungsvorschläge für räumlich begrenzte Probleme.

Im **Verkehrsentwicklungsplan** werden im gesamtstädtischen Zusammenhang Maßnahmenprogramme entwickelt, die

- die Attraktivität und Erreichbarkeit der Innenstadt für alle Verkehrsarten fördern,
- die Stadt in ihrer Funktion als Wohn- und Wirtschaftsstandort stärken,
- zur Aufwertung der Straßenräume und des Stadtbildes beitragen und
- die Umweltbelastungen durch den Verkehr vermindern und die Verkehrssicherheit verbessern sollen.

In der Verkehrsentwicklungsplanung werden die verschiedenen Verkehrsmittel gleichrangig und mit ihren jeweiligen „Leistungsprofilen“ berücksichtigt. Durch ihre Verknüpfung entsteht ein in sich geschlossenes Gesamtkonzept.

Arbeitsprogramm

Teil A - Analyse

Ermittlung der Planungsgrundlagen ✓

- Auswertung vorh. Daten und Materialien
- Durchführung von Erhebungen
- Datenaufbereitung

Analyse der Verkehrsstruktur ✓

Analyse der Verkehrssituation und Bewertung ✓

- Fußgängerverkehr
- Radverkehr
- ÖPNV
- Fließender Kfz-Verkehr
- Ruhender Kfz-Verkehr

Schlussfolgerungen, Ziele, Leitbild ✓

Teil B - Konzeption

Vorbereitung

Prognose und Bewertung der Verkehrssituation 2025

Vorbereitung

Gesamtstädtische Strategie

1. Ansätze

Erstellung von Einzelkonzepten

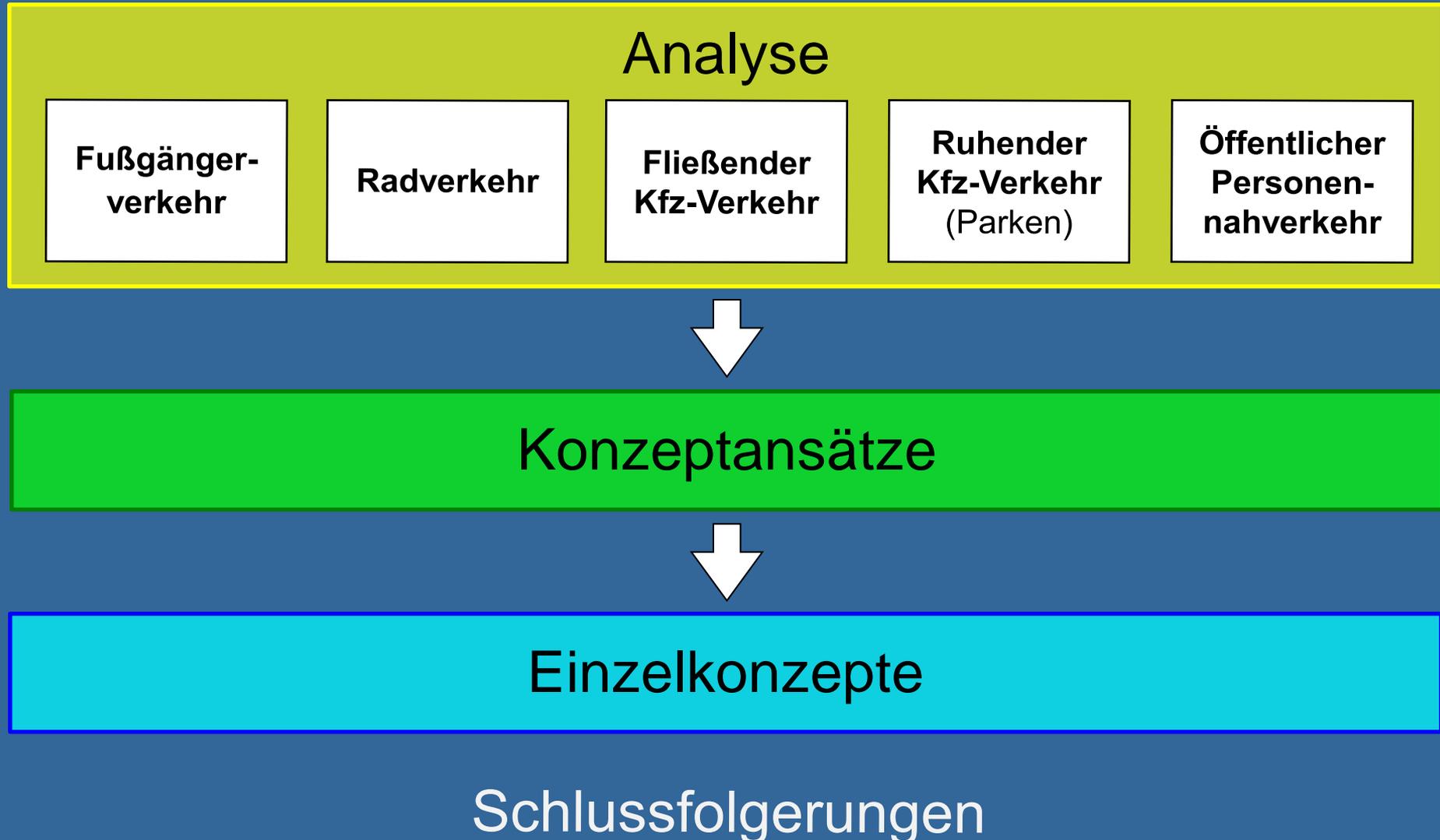
- Fließender und ruhender Kfz-Verkehr
- Radverkehr
- Fußgängerverkehr
- ÖPNV
- Maßnahmenplan mit Prioritätenreihung und Kosten

Fertigstellung im Herbst 2012

Beteiligungsverfahren

(Workshop, Bürgerbeteiligung, politische Gremien)

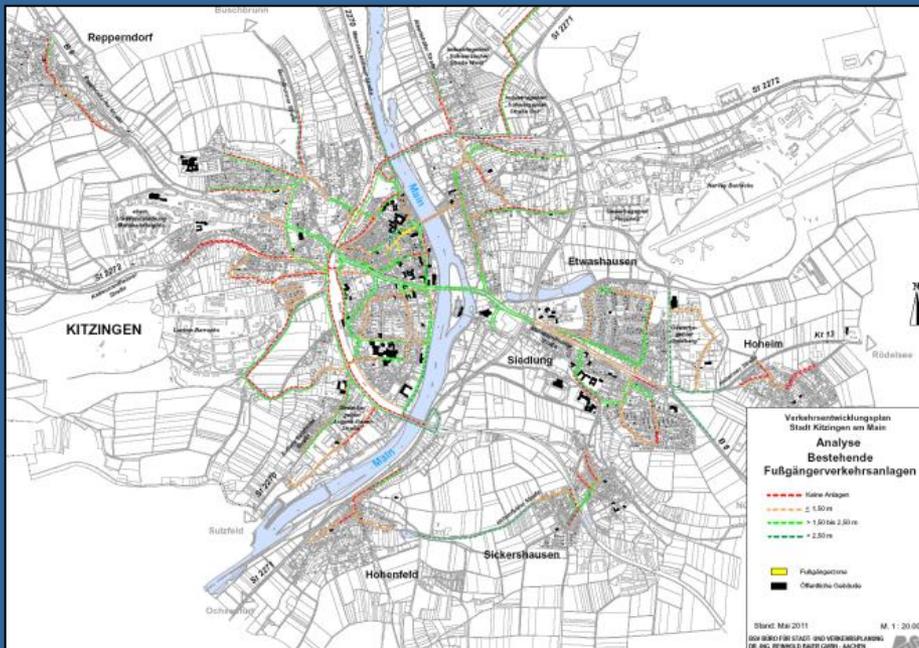
Themen



Fußgängerverkehr

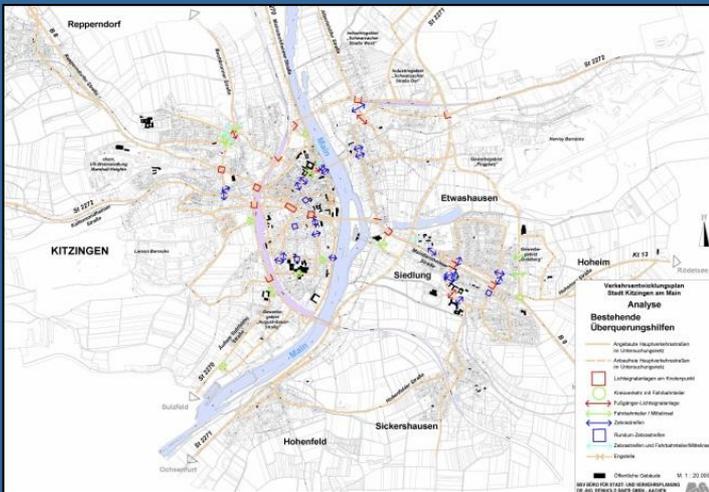
Analyse „Fußgänger“: Nutzbare Gehwegbreiten

- In den außen liegenden Stadtteilen mit teilweise dörflichem Charakter sind häufig keine oder nur einseitige Gehwege vorhanden.
- Keine, einseitige oder unbefestigte Gehwege gibt es z. B. auch in Etwashausen.
- Oftmals ist die nutzbare Gehwegbreite durch parkende Fahrzeuge zu schmal.

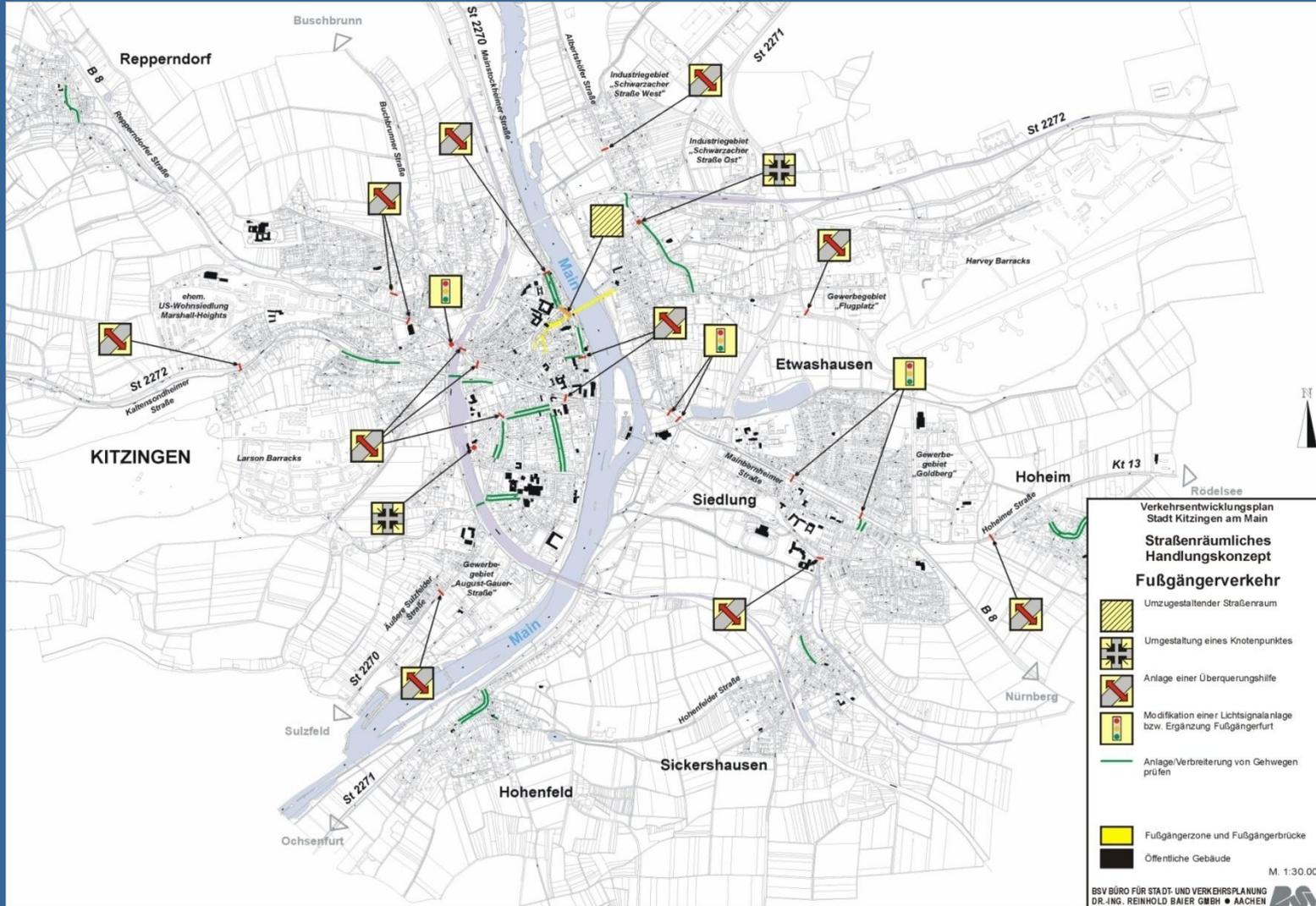


Analyse „Fußgänger“: Vorhandene Überquerungsstellen

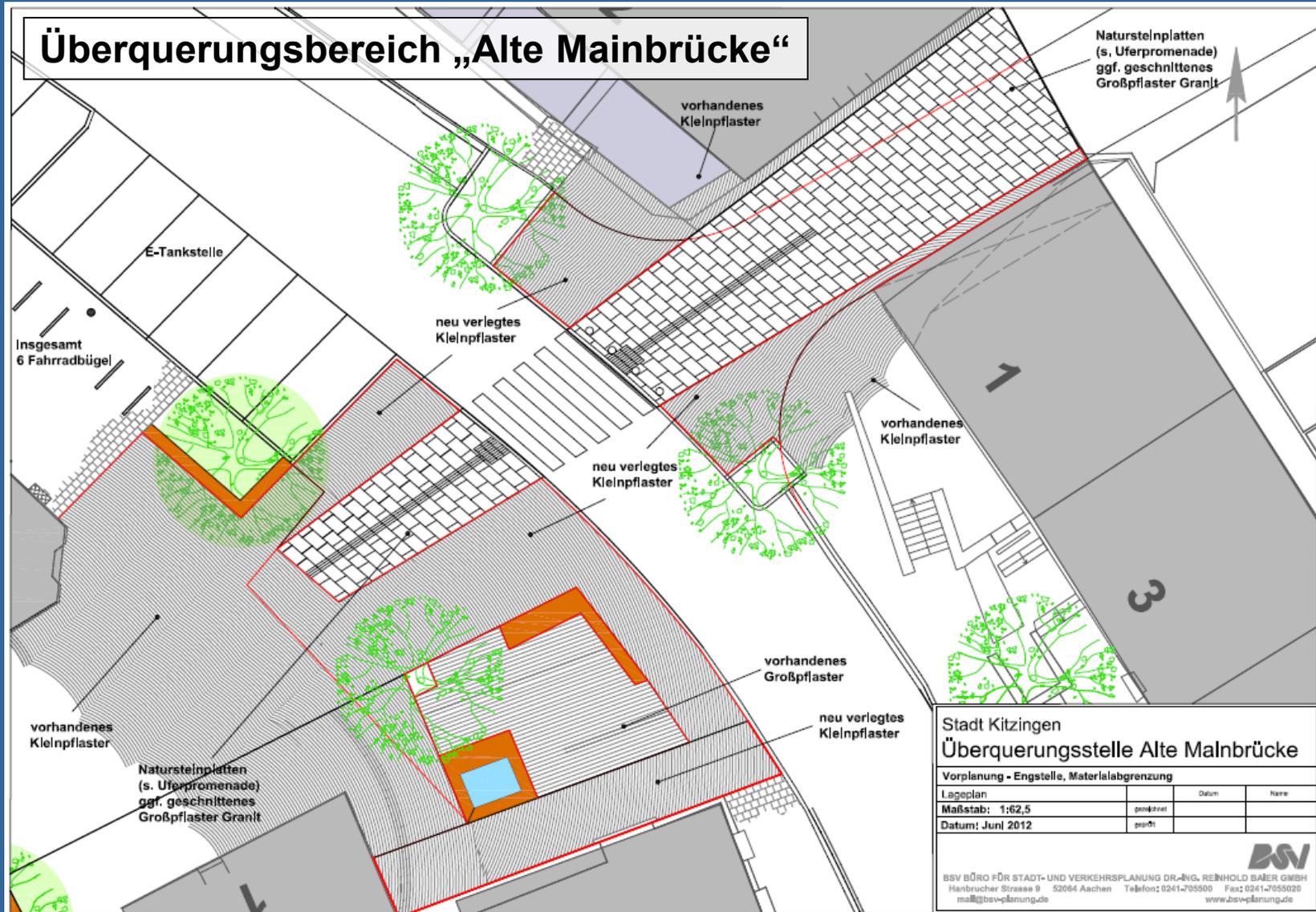
- Viele Fußgängerüberwege („Zebrastreifen“) im Stadtbild vorhanden; teilweise sogar „Rundum-Zebrastreifen“ an Knotenpunkten im untergeordneten Straßennetz.
- Lange Wartezeiten für Fußgänger (ggf. Radfahrer) an den signalisierten Furten. → Gefahr von Rotläufern
- Freilaufende Rechtsabbieger an innerstädtischen Knotenpunkten.
- Teilweise sehr lange Wege für Fußgänger an den Furten (Fahrbahnteiler, Mittelinseln).



Konzeptansatz „Fußgänger“: Straßenräumliches Handlungskonzept



Einzelkonzept „Fußgänger“



Einzelkonzept „Fußgänger“

Überquerungsbereich „Alte Mainbrücke“

Stadt Kitzingen
Überquerungsstelle Alte Mainbrücke

Vorplanung - Engstelle

Lageplan	maßstab:	datum:	name:
Maßstab: 1:125	maßstab:		
Datum: Juni 2012	maßstab:		

BSV

BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG DR.-ING. REINHOLD BÄJER GMBH
 Hanbrucher Strasse 9 52064 Aachen Telefon: 0241-705500 Fax: 0241-7055020
 mail@bsv-planung.de www.bsv-planung.de

Einzelkonzept „Fußgänger“

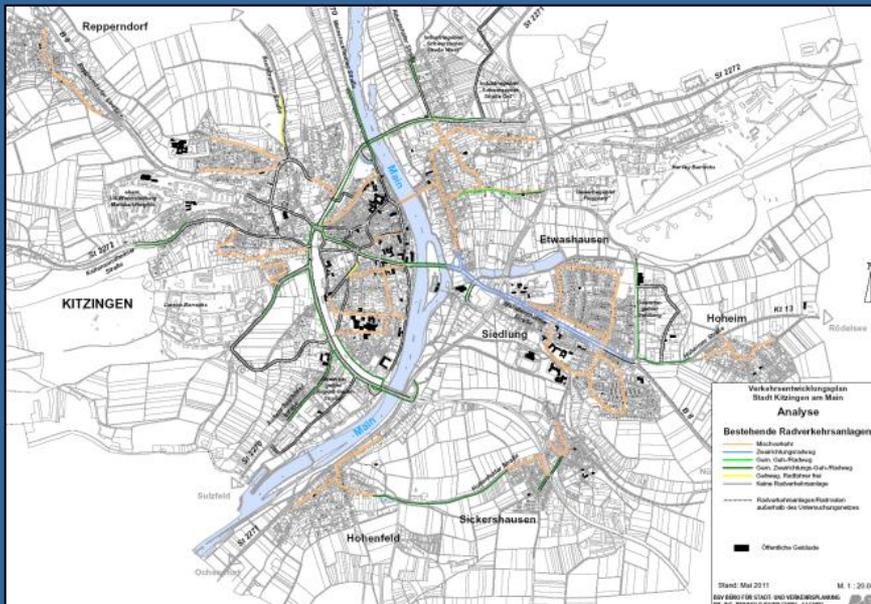
Überquerungsbereich „Alte Mainbrücke“



Radverkehr

Analyse „Radverkehr“: Radverkehrsanlagen

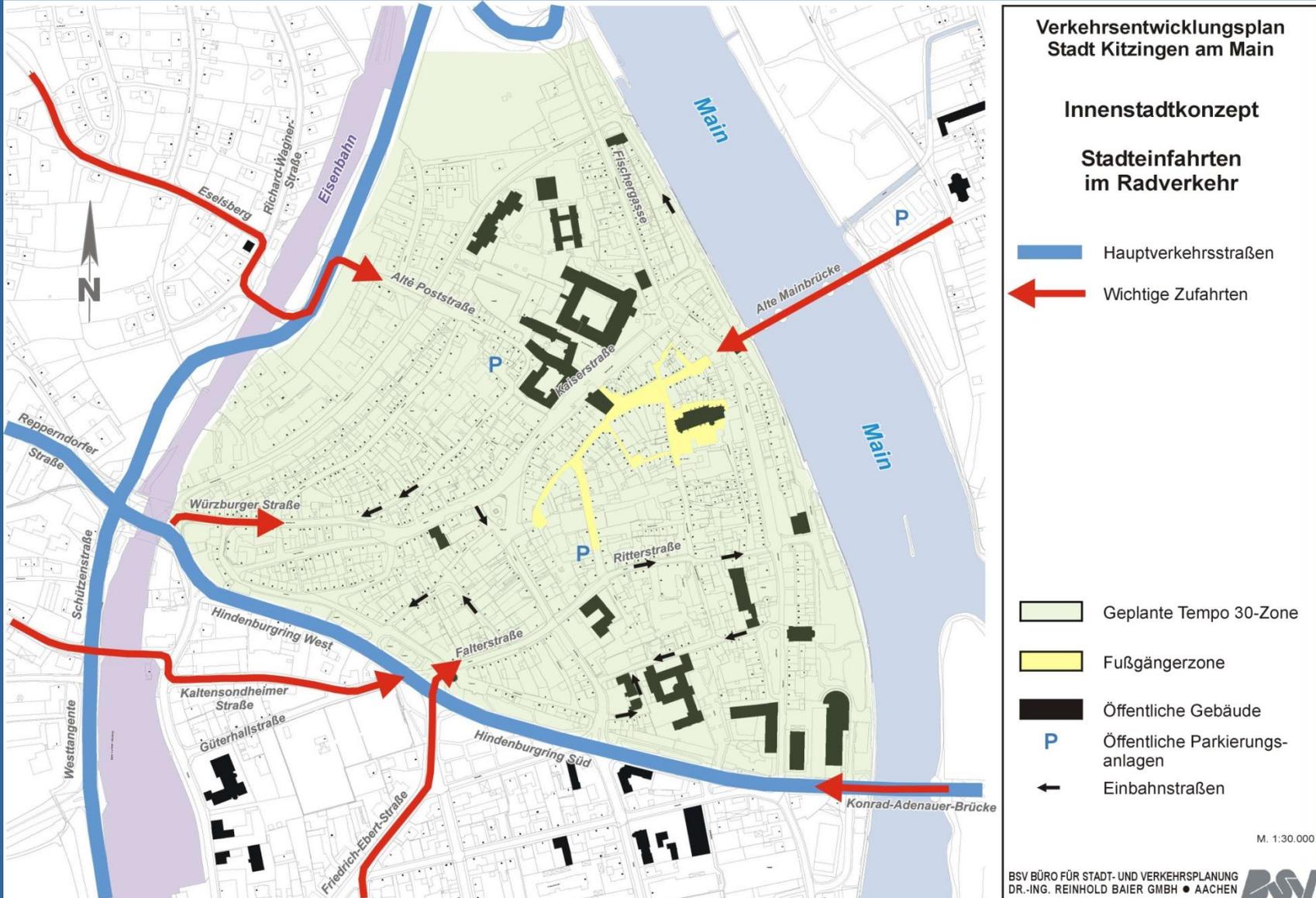
- Im untergeordneten Straßennetz oftmals 30 km/h und somit keine Radverkehrsanlage erforderlich.
- An Hauptverkehrsstraßen sind überwiegend Radwege und gemeinsame Geh- und Radwege im Zweirichtungsverkehr vorhanden, die fast alle („nur“) den (Mindest-)Maßen der StVO genügen.
- Lücken im Hauptverkehrsstraßennetz sind auf der Repperndorfer Straße, Hindenburgring und Kaltensondheimer Straße zu finden.



Konzeptansatz „Radfahrer“: Potenzial für Radachsen

- Die räumliche Ausdehnung des Stadtgebiets Kitzingen liegt zwischen 5 und 7 km. → Ideale Entfernungen für den Radverkehr.
- Zwangspunkte sind durch die Mainbrücken und die Bahn gegeben, wodurch viele Routen über Hauptverkehrsstraßen führen.
→ Für diese ist eine sichere Befahrbarkeit, nach Möglichkeit durch Umsetzung einheitlicher Radverkehrsführungsformen zu prüfen.
- Steigungen gibt es vor allem im Bereich des Eselsbergs.
→ Pedelecs
- Radrouten nördlich der B8 führen über die - für den MIV gesperrte - Alte Mainbrücke.
- Die Innenstadt wird durch das Innenstadtkonzept mit Tempo 30 auch für den Radverkehr attraktiver.

Konzeptansatz „Radfahrer“: Stadteinfahrten Radverkehr



Radverkehrsanlagen

	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	2,00 m (1,50 m) 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	2,00 m (1,50 m) inkl. Sicherheitsraum
Gemeinsamer Geh-/Radweg  Zeichen 240 bzw. 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	2,50 m (2,00 m) 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 $\geq 2,50\text{ m}$	

Radweg

Radfahrstreifen

Gemeinsamer Geh-/Radweg

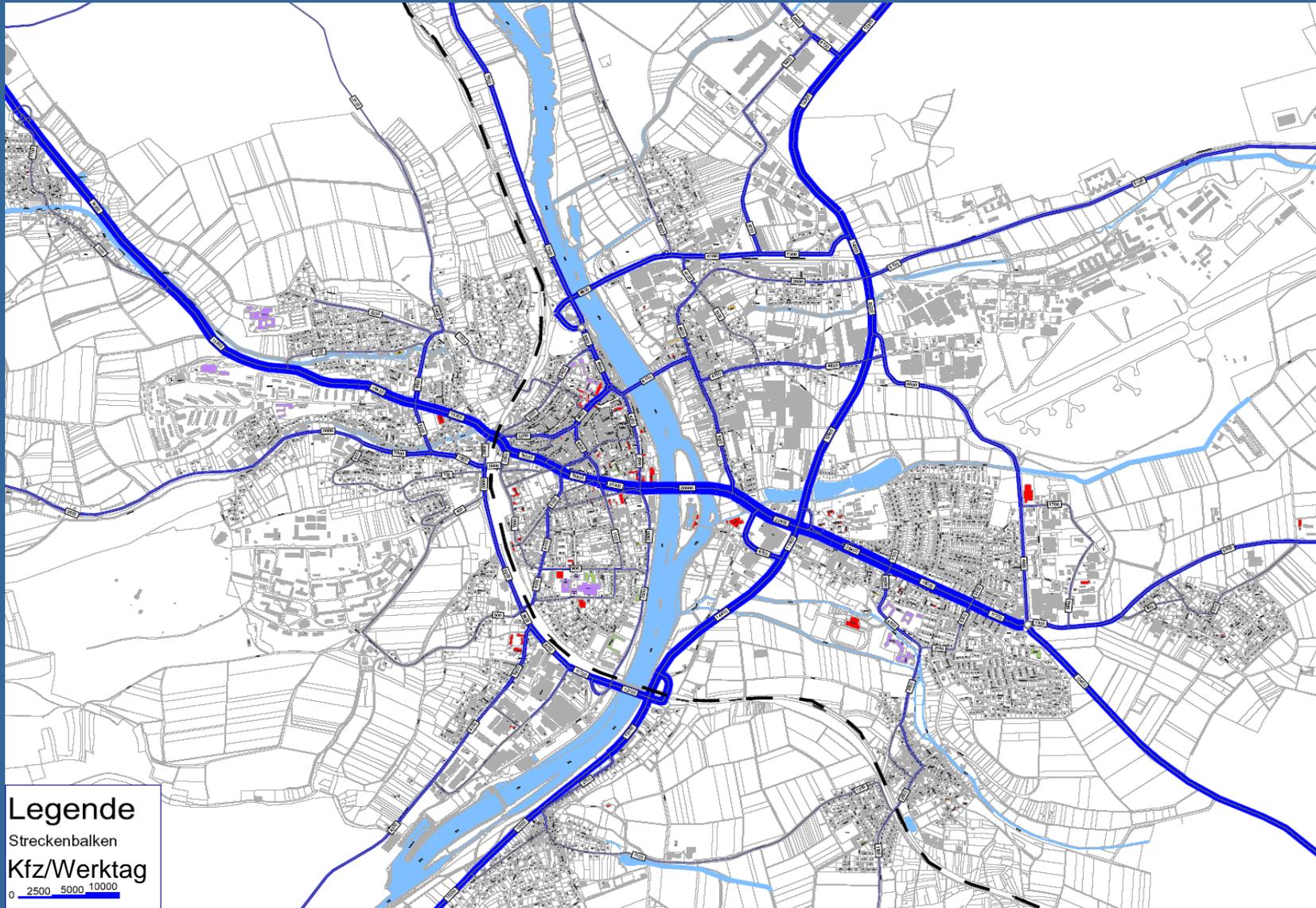
Zweirichtungs- Geh-/Radweg

Schutzstreifen

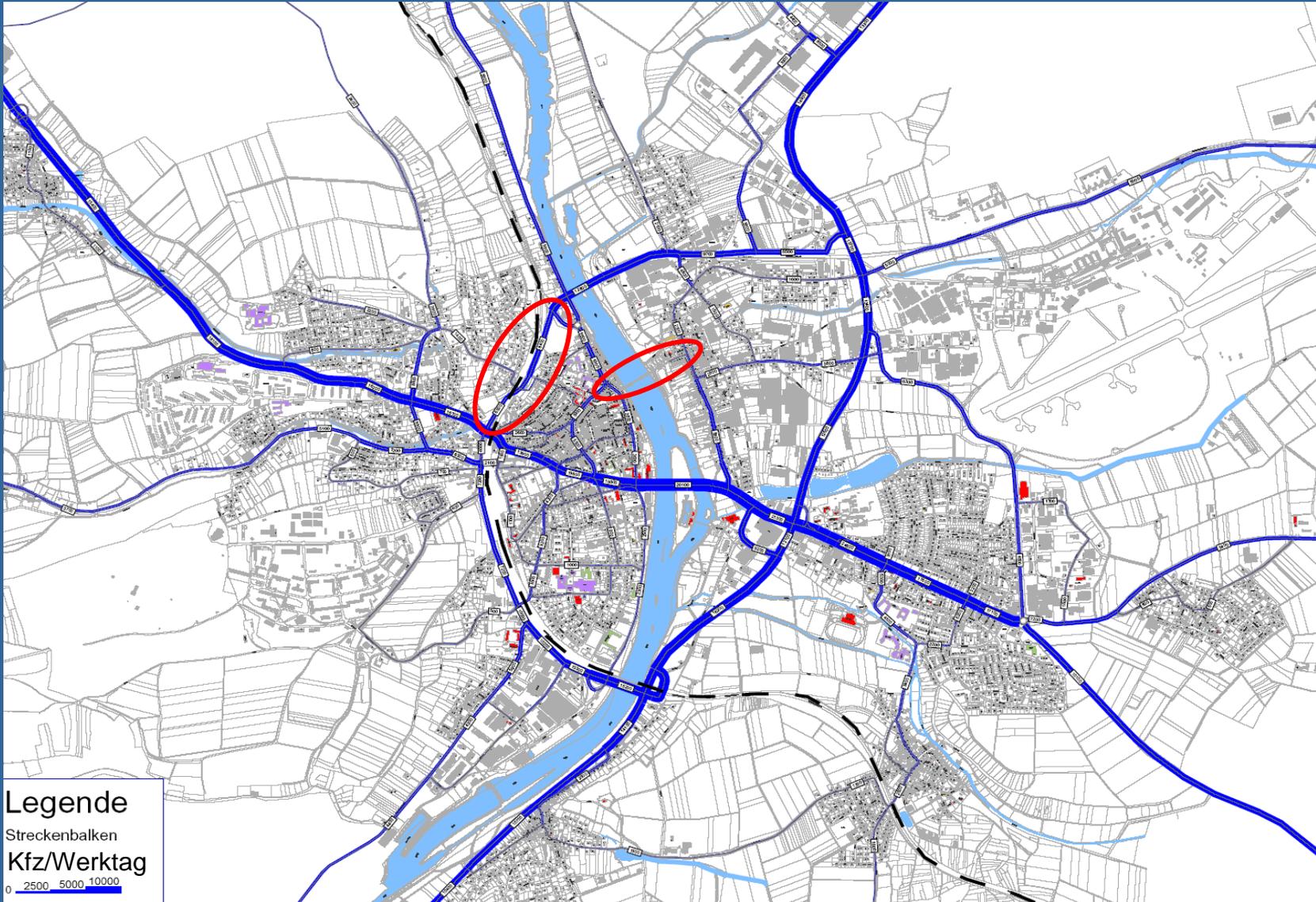
Gehweg, Radfahrer frei

Fließender Kfz-Verkehr

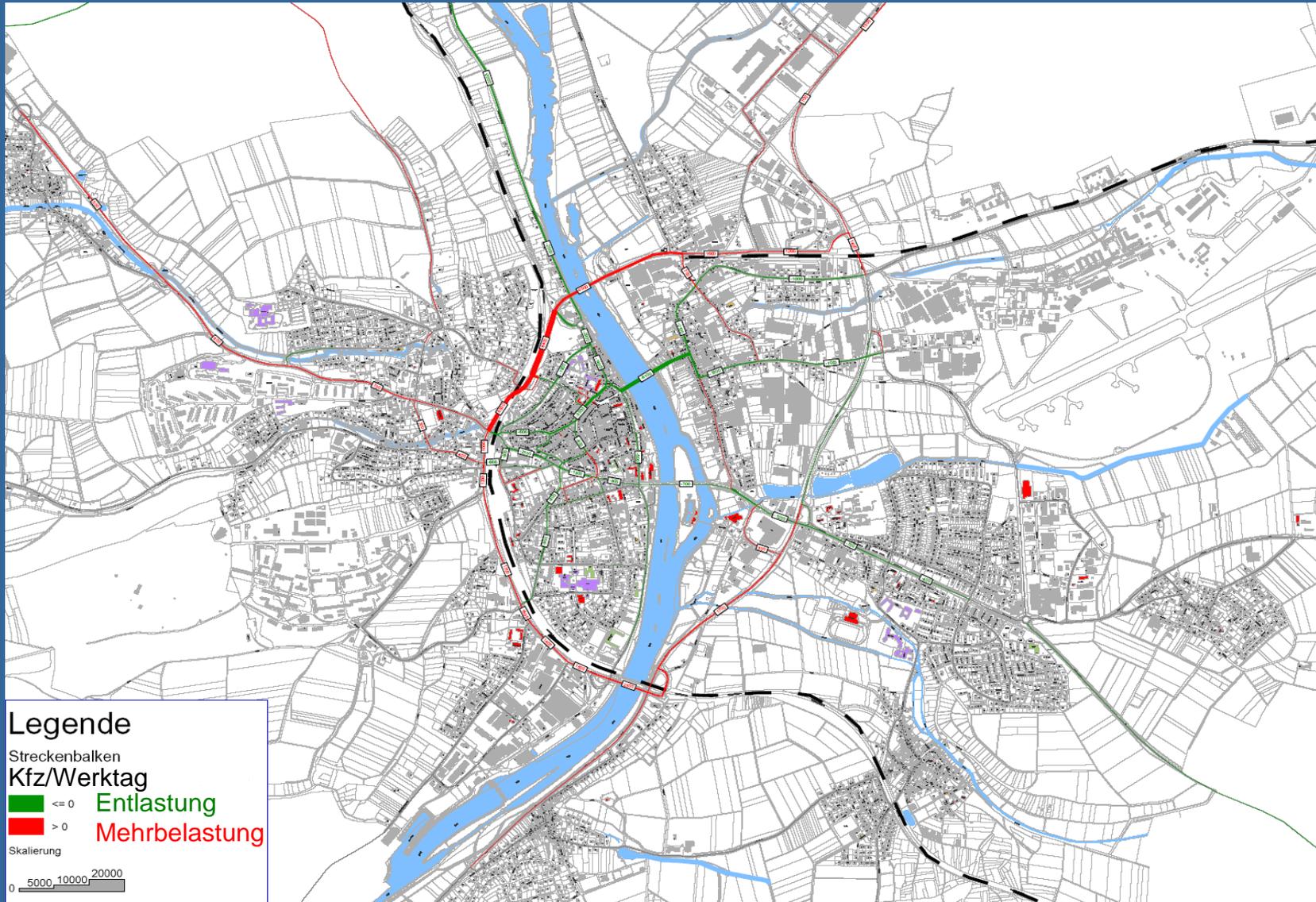
Analyse: ohne Nordtangente und mit Alte Mainbrücke



Analyse Plusfall: mit Nordtangente und ohne Alte Mainbrücke



Analyse-Plusfall – Analyse = Belastungsveränderungen

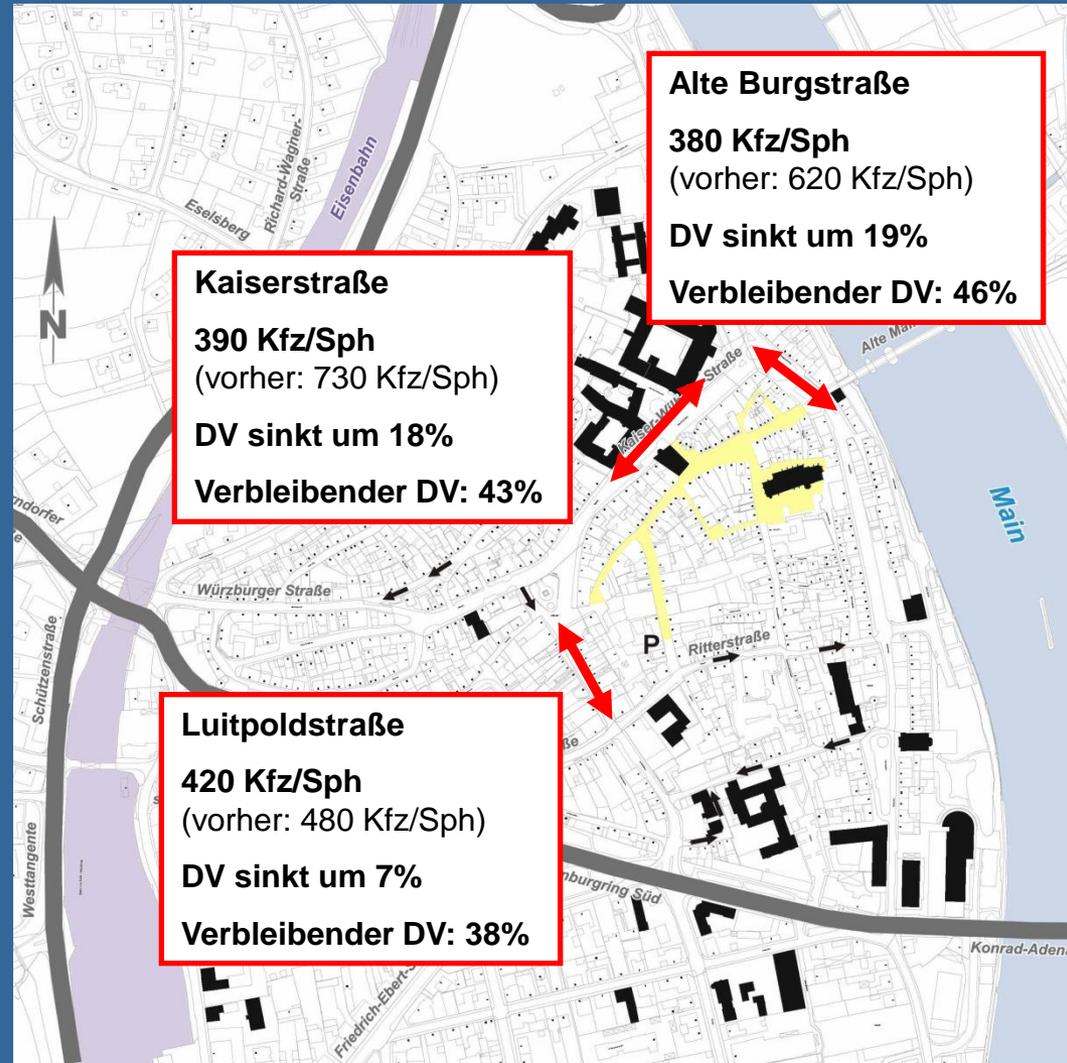


Auswirkungen „Analyse Plusfall“

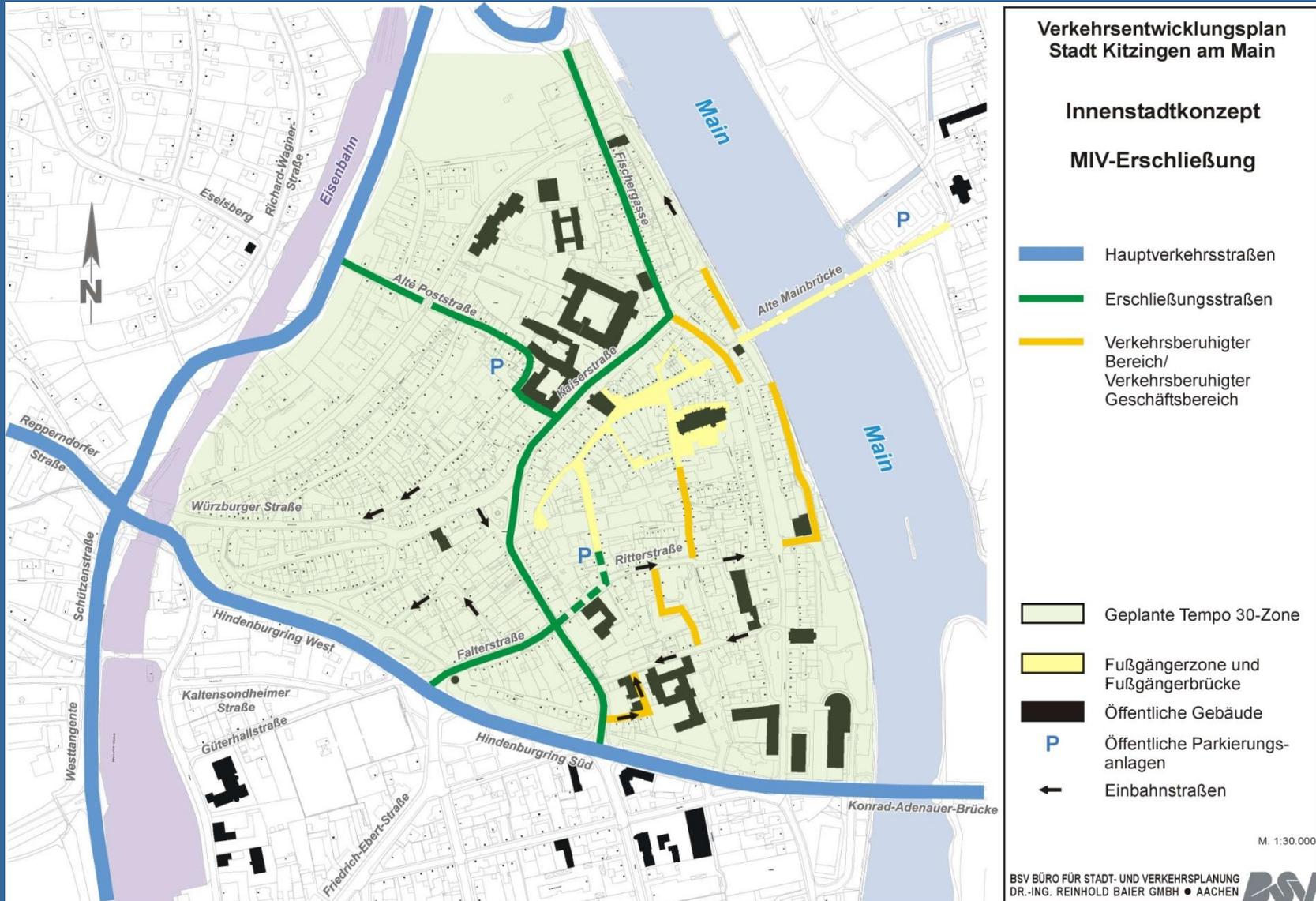
- Mehrbelastungen im Kraftfahrzeugverkehr erhalten überwiegend die anbaufreien Straßen, wie z. B. die Westtangente.
- Auch im untergeordneten Straßennetz ergeben sich durch die geänderte Routenwahl auf einigen Streckenabschnitten Mehrbelastungen, die aber weitestgehend bei unter 200 Kfz am Werktag oder unter 10% liegen.
- Deutlich entlastet wird die Kitzinger Innenstadt.
- Entlastet wird auch der Hindenburgring und das Wohngebiet südlich der B8, aber auch die Flugplatz- und Schwarzacher Straße in Etwashausen.

Auswirkungen „Analyse Plusfall“

- Durchgangsverkehre (DV) sind die Verkehre, die keine Quelle oder Ziel in dem betrachteten Bereich haben.
- In der Innenstadt sinken sowohl die Kfz-Belastungen als auch die DV-Anteile.
→ Trotzdem sind weitere Maßnahmen im Straßennetz sinnvoll.
- Die DV-Anteile im Bereich südlich der B8 auf der Glauberstraße bzw. dem Straßenzug Innere Sulzfelder Straße/ Friedrich-Ebert-Straße nehmen nur leicht ab.



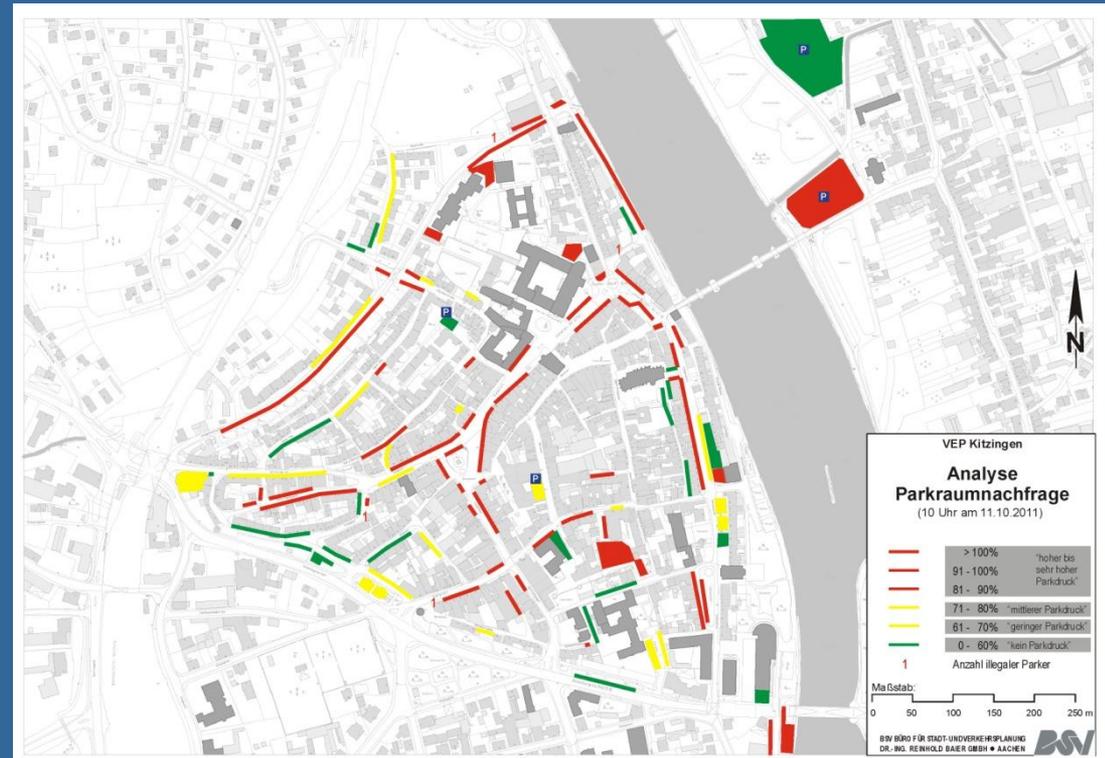
Konzeptansatz: Innenstadtkonzept



Ruhender Kfz-Verkehr (Parken)

Analyse: Parkraumsituation Innenstadt und Bleichwasen (Angebot & Nachfrage)

- Rund 1.300 öffentlich zugängliche Parkstände/ Stellplätze vorhanden.
- Die Stellplätze der Parkhäuser sind teilweise privat vermietet.
- Höchste Auslastung des Parkangebots Innenstadt um 10 Uhr mit 80%.
- Die Parkplätze Bleichwasen sind um 10 Uhr zu mehr als 100% (befestigter Parkplatz) bzw. 25% („Schotterparkplatz“) ausgelastet.
- Die Bereiche Innenstadt und Bleichwasen zusammen betrachtet, haben um 10 Uhr eine Auslastung von rund 70%.



Parkraumkonzeptansatz: „Innenstadt/Bleichwasen“

- Für die Parkhäuser „Alte Poststraße“ und „Herrnstraße“ sollte ein neues Bewirtschaftungs- bzw. Vermietungskonzept geprüft werden, um die noch freien Kapazitäten besser nutzen zu können.
- Der befestigte Parkplatz Bleichwasen soll in die Bewirtschaftung einbezogen werden und kann den Innenstadtbesuchern zur Verfügung gestellt werden. So erhöht sich das innenstadtbezogene Parkraumangebot um rund 100 Stellplätze.
- Auf dem Parkplatz Bleichwasen können Parkmöglichkeiten für Touristenbusse angeboten werden.



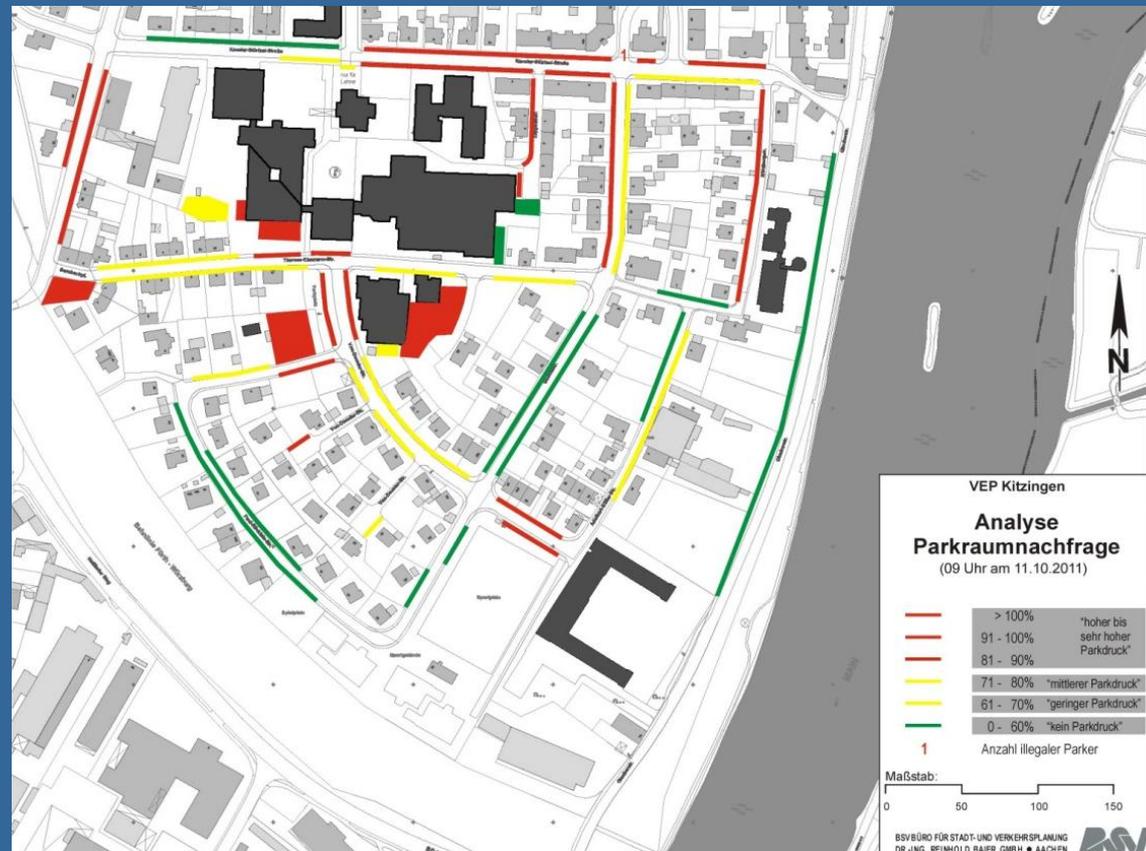
Parkraumkonzeptansatz: „Innenstadt/Bleichwasen“

- Der „Schotterparkplatz“ Bleichwasen bleibt unbewirtschaftet und steht somit den Berufspendlern zur Verfügung.
- Trotzdem noch freie Kapazität von rund 70 Stellplätzen.
- Befestigung der Flächen und Beleuchtung erforderlich.
- Für die Zielführung zu diesen Parkplätzen ist die Straße Bleichwasen zu prüfen, um Etwashausen nicht mit zusätzlichem Verkehr zu belasten.
- Die Errichtung von sicheren Fahrradabstellanlagen an der Schnittstelle der beiden Parkplätze Bleichwasen (Park & Bike) ist zu untersuchen.



Analyse: Parkraumsituation „Mühlberggebiet“ (Angebot & Nachfrage)

- Rund 640 öffentlich zugängliche Parkstände/Stellplätze vorhanden.
- Höchste Auslastung des Gebiets um 9 Uhr mit 73%.
- Nachfragekonzentration im engeren Schulbereich.
- Ab 17 Uhr ist die Auslastung $\leq 30\%$.



Parkraumkonzeptansatz: „Mühlberggebiet“

- Änderung der Parkregelungen in dem Gebiet zwischen Hindenburgring Süd und Holländer Weg durch Bewirtschaftung der Parkstände mit Parkscheinautomaten im Straßenraum, tagsüber an Werktagen (z. B. 7-16 Uhr)
- Bewohner mit Parkausweis gebührenfrei, alle anderen gegen Gebühr, aber ohne Dauerbegrenzung

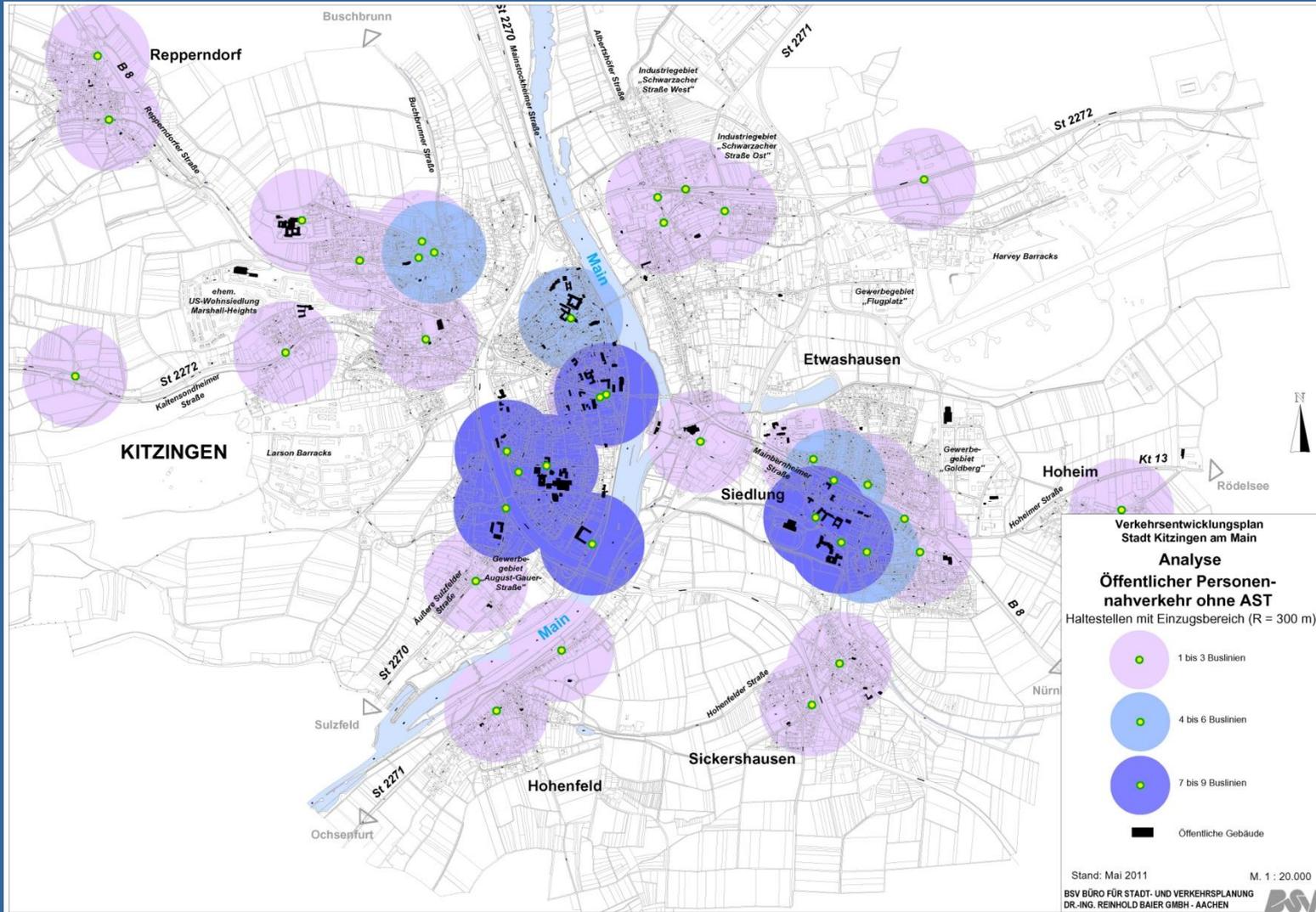
Öffentlicher Personennahverkehr

Analyse: ÖPNV Bestand

- Das Angebot im **Busverkehr** setzt sich zusammen aus:
 - 3 Regionalbuslinien im Landkreis Kitzingen
 - 5 Regionalbuslinien zwischen dem Landkreis Würzburg und Kitzingen
 - 1 Stadtverkehrsbus (mit sehr variierenden Fahrzeiten & Linienverläufen)
- Angebot und Nachfrage sind geprägt durch die tägliche Beförderung des Schülerverkehrs und die regelmäßige Bedienung des Bahnhofs
- Es gibt keine Taktverkehre, sehr variierende Buslinienverläufe und zum Teil ein lückenhaftes Haltestellennetz
- Im **Bahnlinienverkehr** verkehrt in Fahrtrichtung Würzburg und Nürnberg
 - 1 Regionalexpress im stündlichen Taktverkehr
 - 1 Regionalbahn – ohne Taktverkehr, mit variierenden Abfahrtszeiten

Analyse: ÖPNV Bestand

Bushaltestellen mit Einzugsbereich (R = 300m)



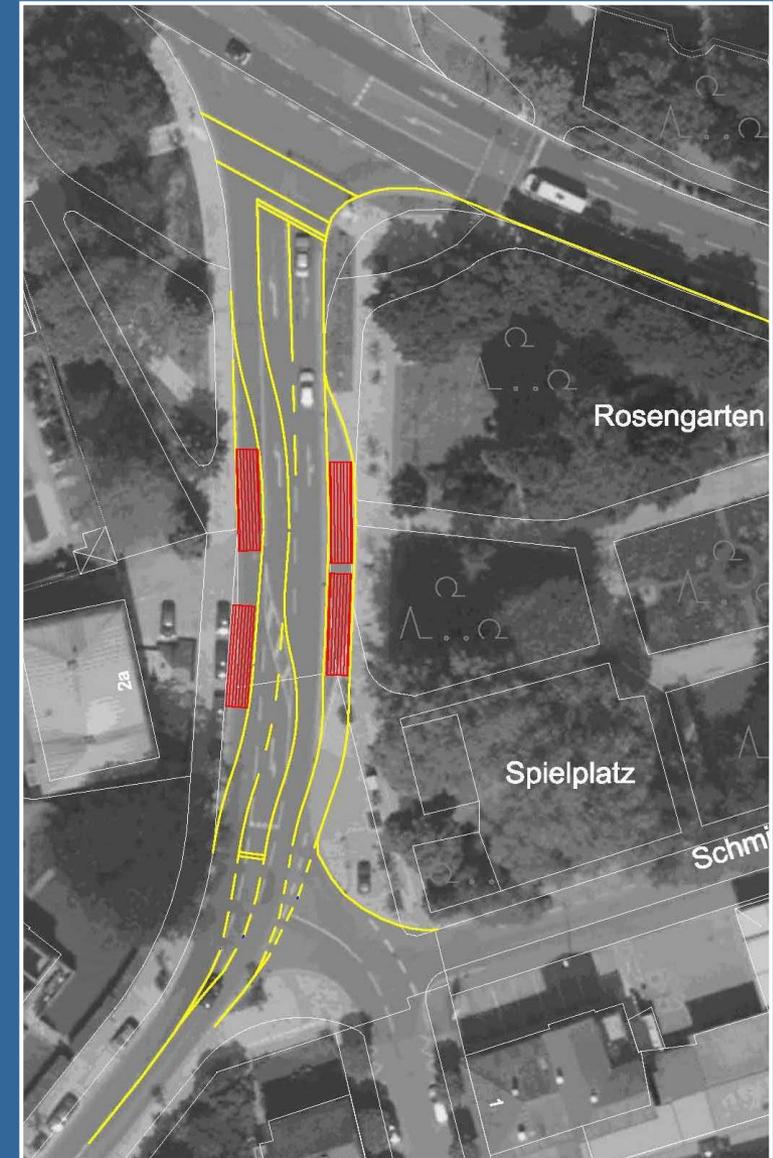
Konzeptansatz ÖPNV:

- Bau eines zentralen Busbahnhofs (ZOB) am Bahnhof Kitzingen mit 8 Halteplätzen als Verknüpfungspunkt
- Bau eines P+R-Platzes am Bahnhof Kitzingen, um ein Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel zu ermöglichen und attraktiver zu gestalten
- Im Wesentlichen Beibehaltung der Linienverläufe der Regionalbusse innerhalb der Stadt Kitzingen und Anfahrt des ZOB (als Endhaltepunkt) aus unterschiedlichen Regionen
- Neuerrichtung oder Verlagerung von Bushaltestellen nach Bedarf
- Zur Bedienung der Stadtbereiche, die sich nicht in unmittelbarer Nähe einer Regionalbuslinie befinden, wird die Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit eines Stadtbusses auf Basis von Potenzialanalysen geprüft

Einzelkonzept: Verlegung Haltestelle „Altes Krankenhaus“



- Durch Verlegung in die Friedrich-Ebert-Straße fällt zum einen die Gefahrenstelle beim Überqueren der B8 weg, zum anderen kann der Linienverlauf zwischen dem geplanten ZOB und der Kaiserstraße optimiert werden.
- Verlagerung der Touristenbusse (vorher Friedrich-Ebert-Straße) nach Etwashausen (Bleichwasen).



Schlussfolgerungen

Zusammenfassung

- 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.

Nächste Arbeitsschritte

Nächste Arbeitsschritte

Internetinformation

Bürger-Information für alle Kitzinger Bürger

- Vorstellung Analyse und Konzeptansätze
- offene Diskussion
- Informationsverbreitung

Ziele / Leitbild / Leitlinien

Stadtrat Beschluss

Weiterentwicklung Handlungskonzepte

Planungswerkstätten (ggf. für einzelne Stadtbereiche)

- Vorstellung Handlungskonzepte
- gemeinsame Diskussion

Überarbeitung Handlungskonzepte

Beschluss Stadtrat

Prognose
2025

und

Wirkungs-
analysen

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Rückmeldungen / Anregungen bis 20.07.2012

per E-Mail an
bauamt@stadt-kitzingen.de

oder

Abgabe im
Rathaus (Kaiserstr. 13/15)