

**Verkehrsplanerische Stellungnahme zu den verkehrlichen Auswirkungen der  
Eröffnung des Innoparks in der Stadt Kitzingen, „Am Steigweg“**

---

**Verkehrsgutachterliche Stellungnahme**

Aufgestellt:

Schweinfurt, Mai 2011

ergänzt:

Schweinfurt, 05. Juli 2011



***Ingenieurbüro Werb***

*Bearbeiter:*

*Dipl.-Ing. Peter Knieling*

*Büro für Bauwesen*

*97421 Schweinfurt, An den Schanzen 3*

*Ruf: 09721/23008; Fax: 09721/21907*

## 1 Einleitung

Die Belectric Solarkraftwerke GmbH hat die ehemalige US-Liegenschaft Larson-Barracks in der Stadt Kitzingen übernommen. Sie beabsichtigt im Bereich dieser Liegenschaft neue Nutzungen zu entwickeln. Zum aktuellen Zeitpunkt sind die Planungen für diesen Bereich noch nicht endgültig abgeschlossen. Der angedachte Innopark Kitzingen soll sich gemäß Angaben des Unternehmens innerhalb der nächsten 5 Jahre dergestalt entwickeln, dass ca. 450 bis 500 Mitarbeiter beschäftigt sein werden, was der maximalen Anzahl an Beschäftigten im Endausbau entspricht. Darüber hinaus ist zu erwarten, dass im Lieferverkehrsaufkommen künftig eine Tagesbelastung von 15 LKW (pro 8 h) das Gelände andienen werden.

Gemäß Angabe des Investors zum „Gewerbegebiet Innopark Kitzingen“ ist folgendes Tagesverkehrsaufkommen im Endausbau prognostiziert:

	Gesamt	PKW	LKW	LKW %
Verkehrsaufkommen gesamt	2.756	2.480	276	11 %
davon 70 % über „Steigweg“	1.929	1.736	194	11 %
davon 30 % über „Johann-Adam-Kleinschroth-Straße“	827	744	83	11 %

Tabelle 1.1: Verkehrsaufkommen des Gewerbegebietes Innopark Kitzingen gesamt (Querschnittswert); Angabe des Investors.

In dieser Prognose ist beinhaltet das Fahrtenaufkommen durch

- ↗ Beschäftigte
- ↗ Wirtschaftsverkehr sowie
- ↗ Anwohner

Zieht man für die Abschätzung der Verkehrsmengen die Angaben im Heft 42 der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung (Integration von Verkehrsplanung und baulicher Planung, Wiesbaden 2000) heran, so ergibt sich unter den nachfolgenden Randbedingungen ein vergleichbares Fahrtenaufkommen wie oben genannt (Plausibilitätsprüfung):

Bauland Gewerbe		320.000 m <sup>2</sup>
davon nutzbare Fläche	80 %	entspricht 256.000 m <sup>2</sup>
davon Baukörperfläche (BGF)	50 %	entspricht 128.000 m <sup>2</sup>

Tabelle 1.2: Abschätzung Bruttogeschossfläche (BGF)

50 Beschäftigte pro ha BGF: entspricht 640 Personen	
Anwesenheitsgrad	90 %
Anteil Kfz-Nutzer	90 %
Besetzungsgrad	1,1
Daraus folgt:	
Fahrtenaufkommen:	<u>Beschäftigte 470 (PKW)</u> pro Tag und Richtung

Tabelle 1.3: Abschätzung Fahrtenaufkommen Beschäftigte

100 Wege durch Besucher, Kunden, Geschäftsverkehr pro 40 BGF: entspricht 1.280 Wege	
Anteil Kfz-Nutzer	100 %
Besetzungsgrad	1,0
Daraus folgt:	
Fahrtenaufkommen:	<u>Besucher, Kunden, Geschäftsverkehr 1.280 (PKW)</u> pro Tag und Richtung

Tabelle 1.4: Abschätzung Fahrtenaufkommen Besucher, Kunden, Geschäftsverkehr

Anzahl Anwohner	200
Wege pro Tag	3,8
Anteil Kfz-Nutzer	60 %
Besetzungsgrad	1,2
Daraus folgt:	
Fahrtenaufkommen:	<u>Anwohner 380 (PKW)</u> pro Tag und Richtung

Tabelle 1.5: Abschätzung Fahrtenaufkommen Anwohner

45 Wege im Wirtschaftsverkehr pro ha BGF	
Anteil Kfz-Nutzer	100 %
Anteil PKW/Lieferwagen	50 %
Anteil LKW/Lastzug	50 %
Besetzungsgrad	1,0
Daraus folgt:	
Fahrtenaufkommen	<u>Wirtschaftsverkehr 576 Kfz pro Tag</u> (entspricht sowohl 288 PKW als auch LKW pro Tag)

Tabelle 1.6: Abschätzung Wirtschaftsverkehr

Aus diesen Berechnungen ergibt sich:

Summe PKW	2.418 PKW pro Tag und Richtung
Summe LKW	288 LKW pro Tag und Richtung
Gesamt	2.706 Kfz pro Tag und Richtung

Da die Angaben des Investors geringfügig höher sind, werden diese höheren Werte für die Leistungsfähigkeitsbetrachtungen herangezogen. Mit der Vergleichsrechnung wird die Plausibilität der Angabe der Werte des Investors bestätigt (vgl. Tabelle 1.1).

## 2 Verkehrsaufkommen

### 2.1 Verkehrsaufkommen Westtangente gemäß Planfeststellung

Im Zuge der Aufstellung der Planfeststellungsunterlagen zur Verbindungsstraße zwischen der B 8 und der St 2271, Teilabschnitt „Westtangente“, von 1985 wurde angegeben, dass das tägliche Fahrtenaufkommen der Larson-Kaserne im Ziel- und Quellverkehr etwa 3.000 Privat- und ca. 500 Militärfahrzeuge umfasst. Das maximale Verkehrsaufkommen wurde bei Bereitschaftsübungen auf ca. 4.000 Privat- und 1.000 Militärfahrzeuge angenommen.

### 2.2 Fahrtenaufkommen Innopark

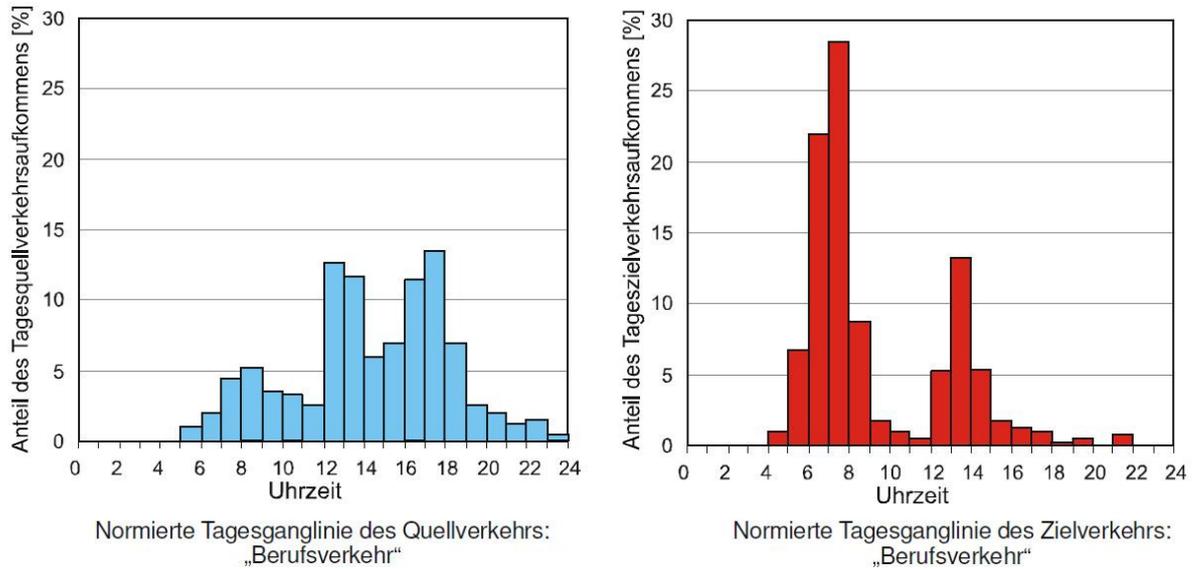
Unter Berücksichtigung des vorgenannten Prognosefahrtenaufkommens des Innoparks (vgl. Kap. 1) ist ein Ziel- und Quellverkehrsaufkommen von 1.929 Kfz/24h über den „Steigweg“ zu erwarten. Dieses gliedert sich in 1.736 PKW/24h und 194 LKW/24 h. Die „Johann-Adam-Kleinschroth-Straße“ wird lt. Angaben des Investors von 827 Kfz/24h im Ziel- und Quellverkehr Innopark befahren werden (744 PKW/24h und 83 LKW/24h).

Für die Betrachtung des tageszeitlichen Spitzenstundenaufkommens sowie von Fahrten im nächtlichen Zeitraum (22.00 Uhr bis 6.00 Uhr) ist eine Unterscheidung nach den Verkehrszwecken zu treffen. Somit gliedert sich das o.g. Fahrtenaufkommen nach Verkehrszwecken wie folgt:

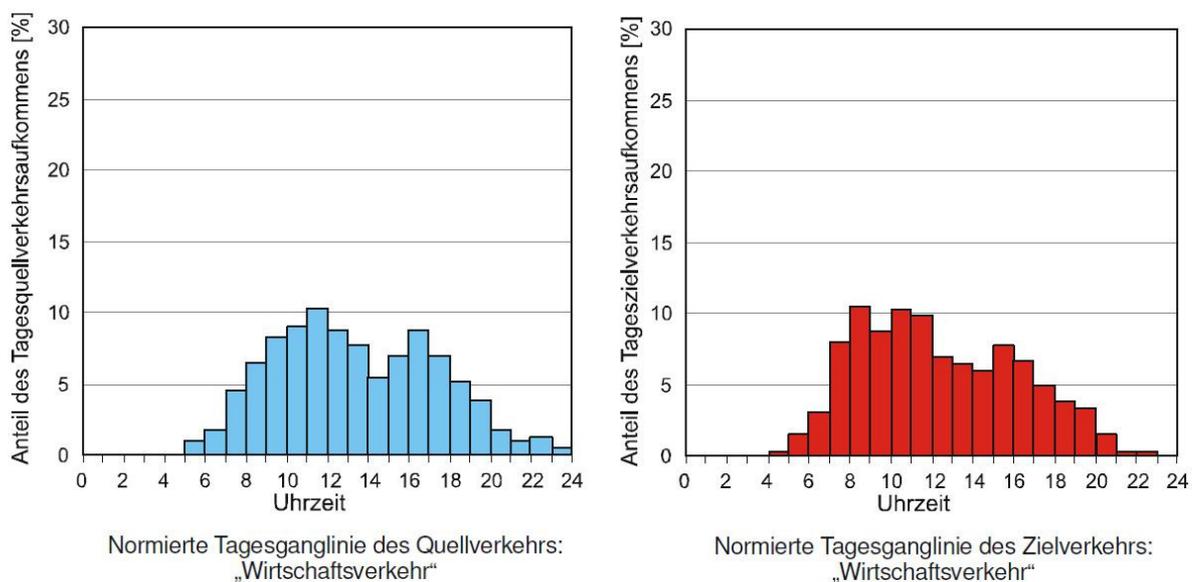
	PKW	LKW	Summe
Arbeitsplätze	1.843		1.843
Wirtschaftsverkehr	277	276	553
Anwohner	360		360
Summe	2.480	276	2.756

Tabelle 2.1: Tagesverkehrsaufkommen Innopark, aufgegliedert nach Verkehrszweck und Fahrzeugart

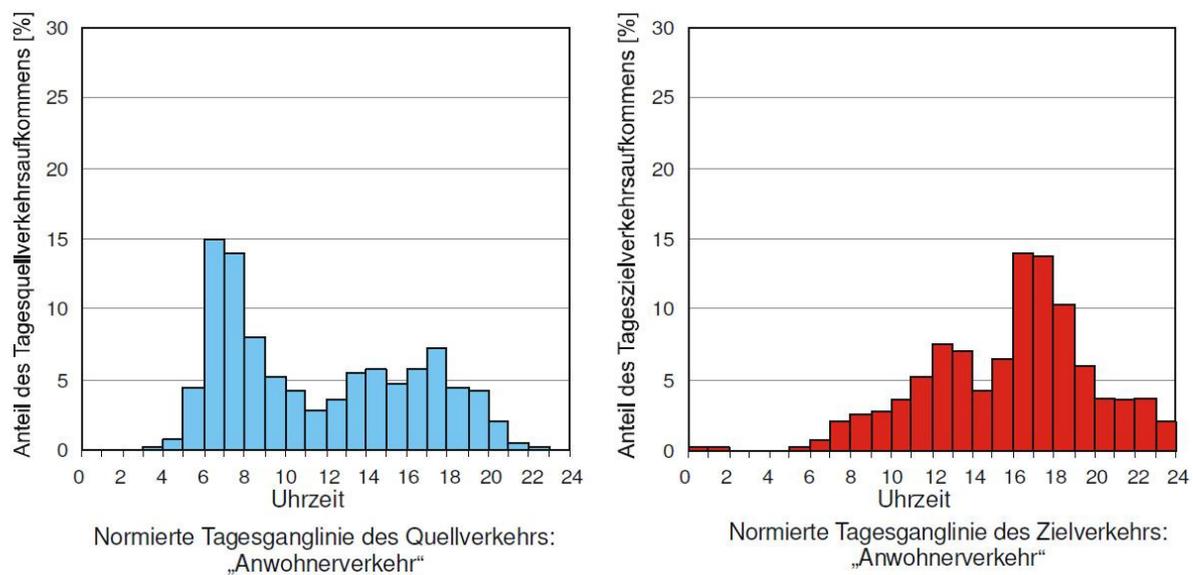
Gemäß Heft 42 der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung (Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung, Wiesbaden, 2000) sind folgende Tagesganglinien für die betrachteten Verkehrszwecke anwendbar:



Grafik 1: normierte Tagesganglinien Berufsverkehr;  
entnommen: Heft 42 der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung (Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung, Wiesbaden, 2000)



Grafik 2: normierte Tagesganglinien Wirtschaftsverkehr;  
entnommen: Heft 42 der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung (Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung, Wiesbaden, 2000)



Grafik 3: normierte Tagesganglinien Anwohnerverkehr;  
entnommen: Heft 42 der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung (Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung, Wiesbaden, 2000)

Unter Berücksichtigung des Ziel- und Quellverkehrsaufkommens, welches jeweils mit 50 % des Tagesverkehrsgeschehens angesetzt wird, sowie den Prozentanteilen der jeweiligen Verkehrszwecke aus den Stunden, errechnet sich folgendes Ziel- bzw. Quellverkehrsaufkommen:

Tagesganglinien																	
Uhrzeit		Berufsverkehr				Wirtschaftsverkehr								Anwohner			
		Quellverkehr		Zielverkehr		Quellverkehr		Zielverkehr		Quellverkehr		Zielverkehr		Quellverkehr		Zielverkehr	
		922 Pkw/24h		922 Pkw/24h		139 Pkw/24h		139 Pkw/24h		138 Lkw/24h		138 Lkw/24h		180 Pkw/24h		180 Pkw/24h	
von	bis	relativ	absolut	relativ	absolut	relativ	absolut	relativ	absolut	relativ	absolut	relativ	absolut	relativ	absolut	relativ	absolut
00:00	01:00	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	1%	2
01:00	02:00	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	1%	2
02:00	03:00	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0
03:00	04:00	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	1%	2	0%	0
04:00	05:00	0%	0	1%	9	0%	0	1%	1	0%	0	1%	1	1%	2	0%	0
05:00	06:00	1%	9	7%	65	1%	1	2%	3	1%	1	2%	3	5%	9	1%	2
06:00	07:00	2%	18	22%	203	2%	3	3%	4	2%	3	3%	4	15%	27	1%	2
07:00	08:00	5%	46	29%	267	5%	7	8%	11	5%	7	8%	11	14%	25	2%	4
08:00	09:00	6%	55	9%	83	7%	10	11%	15	7%	10	11%	15	8%	14	3%	5
09:00	10:00	4%	37	2%	18	8%	11	9%	13	8%	11	9%	12	6%	11	3%	5
10:00	11:00	4%	37	1%	9	9%	13	11%	15	9%	12	11%	15	5%	9	4%	7
11:00	12:00	3%	28	1%	9	11%	15	10%	14	11%	15	10%	14	3%	5	6%	11
12:00	13:00	13%	120	5%	46	9%	13	7%	10	9%	12	7%	10	4%	7	7%	13
13:00	14:00	12%	111	13%	120	8%	11	7%	10	8%	11	7%	10	6%	11	6%	11
14:00	15:00	6%	55	5%	46	6%	8	6%	8	6%	8	6%	8	6%	11	4%	7
15:00	16:00	7%	65	2%	18	7%	10	8%	11	7%	10	8%	11	5%	9	7%	13
16:00	17:00	12%	111	2%	18	9%	13	7%	10	9%	12	7%	10	6%	11	14%	25
17:00	18:00	14%	129	2%	18	7%	10	5%	7	7%	10	5%	7	8%	14	14%	25
18:00	19:00	7%	65	1%	9	6%	8	4%	6	6%	8	4%	6	5%	9	11%	20
19:00	20:00	3%	28	1%	9	4%	6	4%	6	4%	6	4%	6	4%	7	6%	11
20:00	21:00	2%	18	0%	0	2%	3	2%	3	2%	3	2%	3	2%	4	4%	7
21:00	22:00	2%	18	1%	9	1%	1	1%	1	1%	1	1%	1	1%	2	4%	7
22:00	23:00	2%	18	0%	0	2%	3	1%	1	2%	3	1%	1	1%	2	4%	7
23:00	00:00	1%	9	0%	0	1%	1	0%	0	1%	1	0%	0	0%	0	2%	4
<b>Summe</b>		<b>106%</b>	<b>977</b>	<b>104%</b>	<b>956</b>	<b>105%</b>	<b>147</b>	<b>107%</b>	<b>149</b>	<b>105%</b>	<b>144</b>	<b>107%</b>	<b>148</b>	<b>106%</b>	<b>191</b>	<b>105%</b>	<b>190</b>

Hinweis: Prozentanteile aufgerundet!

Tabelle 3.1: Ziel- und Quellverkehrsaufkommen je Stunde, Verkehrszweck und Fahrzeugart

In Tabelle 3.2 sind die Verkehrsmengen zusammengefasst. Dabei wird je Stunden-  
gruppe unterschieden in den gesamten Ziel- und Quellverkehr des Innoparks Kitzin-  
gen. Ergänzend ist noch die Unterscheidung getroffen worden „Steigweg“ (70 % An-  
teil) bzw. „J.-A.-Kleinschroth-Straße“ (30 %). Auch gehen die jeweiligen Spitzen-  
stunden und das nächtliche Fahrtenaufkommen (22.00 Uhr bis 6.00 Uhr) aus dieser  
Tabelle hervor.

Uhrzeit		Quellverkehr			Steig- weg	J.-A.-Klein- schroth-Str.	Zielverkehr			Steig- weg	J.-A.-Klein- schroth-Str.
von	bis	Pkw/24h	Lkw/24h	Kfz/24h			Pkw/24h	Lkw/24h	Kfz/24h		
00:00	01:00	0	0	0	0	0	2	0	2	1	1
01:00	02:00	0	0	0	0	0	2	0	2	1	1
02:00	03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:00	04:00	2	0	2	1	1	0	0	0	0	0
04:00	05:00	2	0	2	1	1	10	1	11	8	3
05:00	06:00	19	1	20	14	6	70	3	73	51	22
06:00	07:00	48	3	51	36	15	209	4	213	149	64
07:00	08:00	78	7	85	59	26	282	11	293	205	88
08:00	09:00	79	10	89	62	27	103	15	118	83	35
09:00	10:00	59	11	70	49	21	36	12	48	34	14
10:00	11:00	59	12	71	50	21	31	15	46	32	14
11:00	12:00	48	15	63	44	19	34	14	48	34	14
12:00	13:00	140	12	152	106	46	69	10	79	55	24
13:00	14:00	133	11	144	101	43	141	10	151	106	45
14:00	15:00	74	8	82	57	25	61	8	69	48	21
15:00	16:00	84	10	94	66	28	42	11	53	37	16
16:00	17:00	135	12	147	103	44	53	10	63	44	19
17:00	18:00	153	10	163	114	49	50	7	57	40	17
18:00	19:00	82	8	90	63	27	35	6	41	29	12
19:00	20:00	41	6	47	33	14	26	6	32	22	10
20:00	21:00	25	3	28	20	8	10	3	13	9	4
21:00	22:00	21	1	22	15	7	17	1	18	13	5
22:00	23:00	23	3	26	18	8	8	1	9	6	3
23:00	00:00	10	1	11	8	3	4	0	4	3	1
Summe		1315	144	1459	1020	439	1295	148	1443	1010	433
22:00 06:00		56	5	61	42	19	96	5	101	70	31
Kontrolle		Gesamtverkehr									
		Pkw/24h	Lkw/24h	Kfz/24h							
rechnerisch		2610	292	2902	daraus folgt: Berechnung auf der "sicheren Seite"						
soll		2480	276	2756							

Spitzenstunde

Tabelle 3.2: Stundenaufkommen im Ziel- und Quellverkehr durch den Innopark

## 2.3 Leistungsfähigkeitsbetrachtung

Die vorgenannten Summen liegen weit unter den Annahmen, die im Zuge der Planfeststellung für den Teilabschnitt „Westtangente“ getroffen wurden (siehe oben). Dies lässt den Schluss zu, dass sowohl an der Westtangente als auch den Anschlussstrecken keine verkehrliche Überlastung zu erwarten ist.

Darüber hinaus wurde im Zuge der Aufstellung des Planfeststellungsverfahrens ein Prognoseverkehrsaufkommen für den Jahreshorizont 1995 im Zuge der Westtangente zwischen 11.100 Kfz/24 h und 11.400 Kfz/24 h ermittelt. Dies ist natürlich auch mit dem Fahrtenaufkommen durch die Militärangehörigen begründet. Mit dem Abzug der US-Truppen hat sich hier das Fahrtenaufkommen zwangsläufig vollkommen verändert. Bereits im Jahr 2005 wurde für die St 2270 (Westtangente) ein Fahrtenaufkommen zwischen 3.779 Kfz/24 h und 4.594 Kfz/24 h ermittelt. Es ist zu erwarten, dass seit 2005 sich dieses Verkehrsaufkommen nicht wesentlich verändert hat, so dass die Aussage, dass die Knotenpunkte und Streckenabschnitte, wie sie im Zuge des Baues der Verbindungsstraße zwischen der B 8 und der St 2271 ermittelt wurden, ausreichend leistungsfähig sein werden.

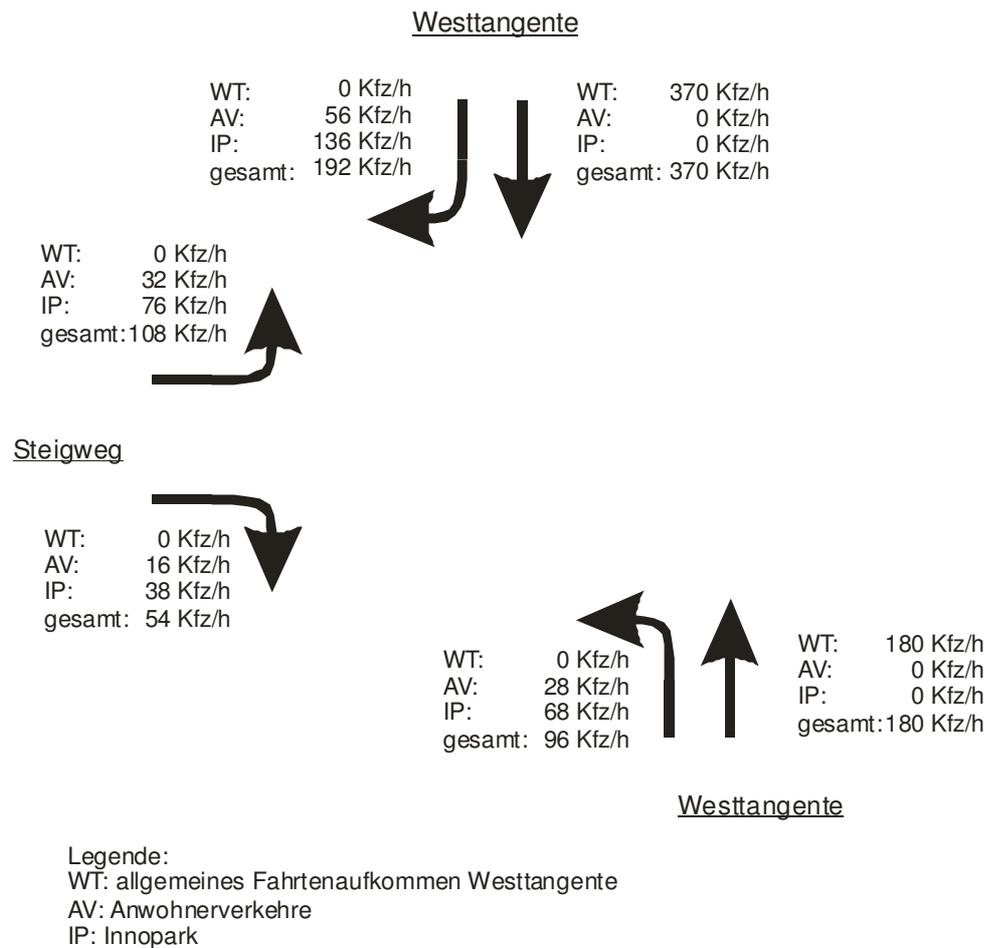
Da für die Knotenpunkte sowohl des „Steigweges“ als auch der „J.-A.-Kleinschroth-Straße“ keine Knotenstrombelastungspläne vorliegen, ist eine Berechnung der Leistungsfähigkeiten nur über Annahmen möglich.

Sowohl über den „Steigweg“ als auch die „J.-A.-Kleinschroth-Straße“ werden neben dem Innopark Kitzingen weitere Anwesen angedient. Dabei wird angenommen, dass die etwa 50 Wohnanwesen im Bereich „Zum Oberbäumle“ alle über den „Steigweg“ angedient werden. Unter Berücksichtigung von 3 Einwohnern je Wohnanwesen, die jeweils 4 Kfz-Fahrten je Tag und Richtung zur Folge haben, errechnet sich ein Ziel- bzw. Quellfahrtenaufkommen von je 600 Kfz/24 h.

Mit einem Quellverkehrsanteil von 14 % in der Morgenspitze ergibt sich im Fahrtenaufkommen von 84 Kfz/h. Der Zielverkehr geht mit 8 % (entspricht 48 Kfz/h) in die Betrachtung ein. In der jeweils anderen Spitze kehrt sich dieses Verhältnis um.

Für die Westtangente wird das Fahrtenaufkommen gemäß Bundesweiter Verkehrserhebung 2005 herangezogen (4.594 Kfz/24 h im Querschnitt). Die Spitzenstunde geht mit ca. 12 % in die Beurteilung ein, was 550 Kfz/h im Querschnitt entspricht. Für die Vormittagsspitze wird davon ausgegangen, dass ca. 2/3 der Fahrzeuge (370 Kfz/h) stadteinwärts und ca. 1/3 (180 Kfz/h) stadtauswärts die Westtangente befahren. In der Nachmittagsspitze kehrt sich dieses Fahrtenaufkommen um. Diese Geradeausströme werden für den Knotenpunkt mit dem „Steigweg“ angesetzt.

In der Leistungsfähigkeitsbetrachtung wird die mit dem höheren Fahrtenaufkommen herangezogen. Dieses ist die Nachmittagsspitze. Dabei fließt folgendes Fahrtenaufkommen gemäß des vorbeschriebenen Ansatzes in die Leistungsfähigkeitsbeurteilung ein:



Grafik 4: Nachmittagsspitze Knotenpunkt Westtangente/Steigweg (über Analogieschlüsse)

Unter Berücksichtigung eines LKW-Anteils von 10 % werden die Leistungsfähigkeitsbetrachtungen für vorfahrtsregelte Knotenpunkte (also ohne Lichtsignalanlage) nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS Ausgabe 2001, Fassung 2009) durchgeführt.

Anhand dieser Berechnungsmethodik zeigt sich folgendes Ergebnis:  
 Mit Ausnahme des Linkseinbiegerstroms wird für alle Ströme des Knotenpunktes eine Qualitätsstufe A (sehr gut) errechnet. Lediglich für die Linkseinbieger wird eine niedrigere Qualitätsstufe ermittelt. An der Einmündung „Steigweg“ errechnet sich für die Linksabbiegespur die Qualitätsstufe B (gut).

Der Linkseinbiegestrom weist danach Kapazitätsreserven auf („Steigweg“: 188 PKW-E/h<sup>1</sup>). **Dies bedeutet, dass unter den o.g. Voraussetzungen auch bei vollständiger Belegung des Innoparks der betrachtete Knotenpunkt ohne Lichtsignalanlage ausreichend leistungsfähig ist und den Anforderungen für die Dimensionierung genügt.**

In der Regel wird für die Gestaltung von Knotenpunkten für alle Ströme eine Qualitätsstufe D (ausreichend) gefordert. Dies ist an der betrachteten Einmündung erfüllt.

### 3 Abwicklung an den Einfahrtstoren 1 und 2

Der LKW-Andienungsverkehr soll über die beiden Einfahrtstore „Am Steigweg“ zum ehemaligen Kasernengelände abgewickelt werden. Das Tor 1 entspricht dabei der ehemaligen Hauptabfertigung der Toranlage zur US-Liegenschaft und das Tor 2 einer separaten zusätzlichen Anbindung an den „Steigweg“. Am Tor 1 wird dabei 80 % und am Tor 2 20 % des Fahrtenaufkommens abgewickelt.

Infolge der Dimensionierung der Anbindung des Tores 1 ist zu erwarten, dass theoretisch sieben Lastzüge gleichzeitig an diesem Tor stehen bzw. warten könnten, um abgefertigt zu werden, ohne das durchgehende Fahrtenaufkommen auf dem „Steigweg“ zu behindern. Die LKW's könnten auf den beiden Zufahrtsspuren des Tores 1 stehen.

Am Tor 2 können lediglich zwei Lastzüge an der geplanten Schrankenanlage stehen, ohne dass das hinterste Fahrzeug in den „Steigweg“ einragt (siehe Grafiken LKW-Einfahrt bzw. LKW-Ausfahrt Tor 1 und Tor 2).

Die Abfertigung an den Toren wird durch eine ständig besetzte Wache geregelt (24 h pro Tag). Diese lässt die externen Fahrzeuge auf Anforderung (Gegensprechanlage) in das Gelände einfahren. Zur Vermeidung von Staubbildung an den Toren werden die Fahrzeuge durch die Wache angewiesen, einen festgelegten Stellplatz auf dem Innoparkgelände anzufahren. Dann können die Fahrer die Lieferpapiere prüfen lassen und ihre entsprechenden Ziele im Gelände anfahren. Bei einer angenommenen Dauer von bis zu 3 Minuten pro Fahrzeug, inkl. Abwicklungs- und kurzzeitigem Wartevorgang am Tor (Erfahrungswert aus anderen Fabrikgeländen), können folglich bis zu 20 externe Fahrzeuge pro Stunde und Einfahrtspur nacheinander in das Gelände einfahren. Dies entspricht einer Mindestkapazität von etwa 40 LKW pro Stunde.

<sup>1</sup> PKW-E/h: PKW-Einheit pro Stunde;  
1 PKW entspricht 1 PKW-E  
1 LKW entspricht 2 PKW-E

Interne Fahrten werden über ein Kartenlesegerät abgewickelt, so dass eine Abfertigungsdauer bis zur Öffnung des Tores von weniger als einer Minute zu erwarten ist. Hierbei kann das Fahrzeug ohne weitere Kontrolle in das Gelände einfahren.

Unter Berücksichtigung des aktuell angegebenen Zielfahrtenaufkommens von LKW-Andienungen (bis zu 15 LKW-Fahrten/h; vgl. Tabelle 3.1) ist deshalb zu erwarten, dass das Haupttor ausreichend leistungsfähig ist, um dieses Zielverkehrsaufkommen abwickeln zu können. Dabei ist ergänzend zu berücksichtigen, dass

- 80 % (entspricht 12 LKW/h) das Tor 1 und
- 20 % (entspricht 3 LKW/h) das Tor 2

andienen werden.

Sofern das Fahrtenaufkommen des LKW-Zielverkehrs kurzfristig vollständig über das Tor 2 abgewickelt werden muss, lässt die Wache die LKW's direkt in das Gelände einfahren, um sie dann hier abzufertigen, damit verhindert wird, dass sich ein Stau auf dem „Steigweg“ bildet.

Die PKW-Andienung findet über die selben Fahrspuren statt wie die der LKW. Dabei handelt es sich um die gleichen Anmeldevorgänge, wie für den LKW-Verkehr beschrieben. Dabei ist zu berücksichtigen, dass PKW eine deutlich kürzere Verweildauer am Tor haben als LKW. Gemäß den Empfehlungen für die Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 05; Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2005) weisen solche Anlagen bei der Einfahrt Kapazitäten von 210 bis 340 PKW pro Stunde und Fahrspur auf (in Abhängigkeit von den Lesegeräten). Deshalb ist unter Berücksichtigung der teilweise zeitgleichen Andienung von LKW und PKW an den Toren eine Leistungsfähigkeit von mindestens 150 Fahrzeugen je Einfahrspur gegeben.

Da in der morgendlichen Spitzenstunde zwischen 7.00 und 8.00 Uhr im Zielverkehr maximal 282 PKW und 11 LKW abzufertigen wären (vgl. Tab. 3.1), ist dies über die drei Zufahrtsspuren der Tore 1 und 2 ohne Staubildung in den „Steigweg“ möglich. Da der Quellverkehr in diesem Zeitraum gering ist, könnte sogar bei kurzzeitigen Engpässen eine Ausfahrspur als Einfahrspur genutzt werden, um die Kapazität nochmals zu erhöhen.

Fußgänger und Radfahrer können das Innopark-Gebiet ebenfalls über diese beiden Tore erreichen. Da kein separater Radweg vorhanden ist, müssen Radfahrer die Fahrbahnen nutzen („Steigweg“, „J.-A.-Kleinschroth-Straße“) und sich an der Wache ausweisen, um eingelassen zu werden.

Vergleichbar verhält es sich bei den Fußgängern. Diese müssen den Gehweg am „Steigweg“ nutzen und sich dann bei der Wache an den Toren ausweisen, um das Gelände betreten zu dürfen. Entsprechende Gehwegbereiche sind vorhanden.

## 4 Zusammenfassung

Aufbauend auf den Angaben des Investors zur Anzahl der Beschäftigten, den Verkehrsmengenabschätzungen zum Bauvorhaben des Teilabschnittes „Westtangente“ im Zuge der Verbindungsstraße zwischen B 8 und St 2271 (Planfeststellungsunterlagen), den Verkehrsmengenangaben gemäß Bundesweiter Verkehrserhebung im Jahr 2005 sowie den Angaben zum Fahrtenaufkommen des Innoparks ist nicht zu erwarten, dass es zu Leistungsfähigkeitsüberschreitungen im Zuge der Knotenpunkte an der St 2271 als auch der freien Strecke sowohl im „Steigweg“ sowie der St 2271 und im Bereich der Tore des Innoparks kommen wird.

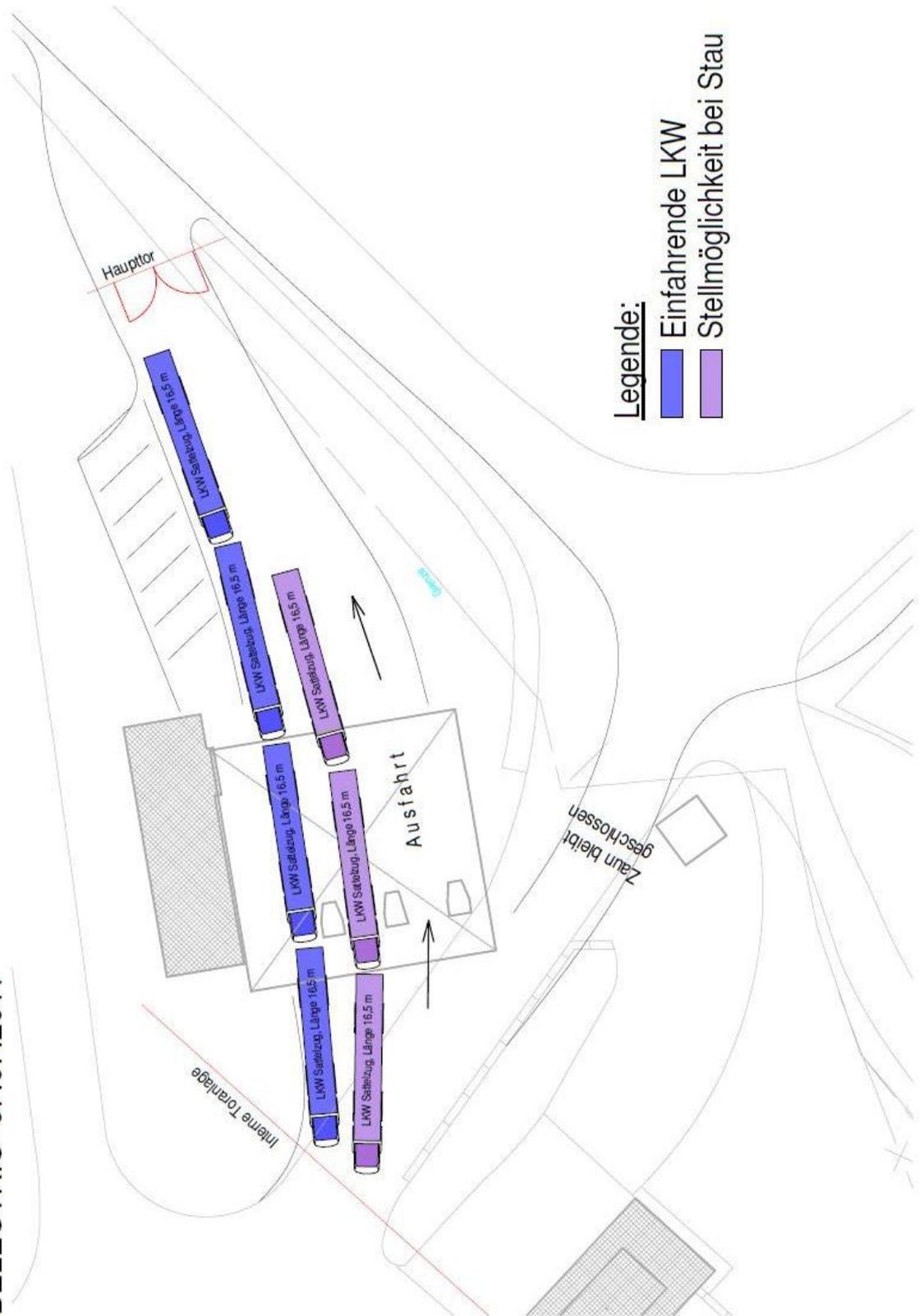
Die Leistungsfähigkeitsberechnung für die Einmündung „Steigweg“ weist hohe Qualitätsstufen für einen vorfahrtgeregelten Knotenpunkt aus. Auch zeigen sich entsprechende Reserven. Da die Berechnung die vollständige Belegung des Innoparks berücksichtigt, ist unter den getroffenen Annahmen vorerst nicht mit einer Überschreitung der Leistungsfähigkeit an der o.g. Einmündung zu rechnen.

Auch ist nicht zu erwarten, dass es zu Staubildung an den Toren des Innoparks bis auf den „Steigweg“ kommen wird, da

- die Wachen 24 h pro Tag besetzt sein werden,
- abzufertigende Fahrzeuge Wartepositionen im Innoparkgelände zugewiesen bekommen,
- firmeneigene Fahrzeuge über Kartenleser direkt einfahren können,
- drei Einfahrspuren zur Verfügung stehen (Tor 1 zwei Einfahrspuren, Tor 2 eine Einfahrspur).

Projekt: Innopark Kitzingen  
BELECTRIC 07.07.2011

Bauteil: Tor 1 Einfahrt



Legende:

■ Einfahrende LKW

■ Stellmöglichkeit bei Stau



Projekt: Innopark Kitzingen  
BELECTRIC 07.07.2011

Bauteil: Tor 2 Einfahrt



Projekt: Innopark Kitzingen  
BELECTRIC 07.07.2011

Bauteil: Tor 2 Ausfahrt

