



HANBRUCHER STRASSE 9

D-52064 AACHEN

TELEFON 0241 70550-0

TELEFAX 0241 70550-20

MAIL@BSV-PLANUNG.DE

WWW.BSV-PLANUNG.DE

UST-IDNR. DE 121 688 630

in Zusammenarbeit mit

Kaiser Juritza 
Landschaftsarchitekten Ingenieure

Voruntersuchung Zentraler Bereich der Kitzinger Innenstadt

Bearbeitung:

Dipl.-Geogr. Angelika Reinartz (BSV)

Dipl.-Ing. Yvonne Reul (BSV)

Dipl.-Ing. Landschaftsarchitekt Joachim Kaiser

Dipl.-Ing. Landschaftsarchitektin Franziska Liebig

Würzburg, Februar 2019

Inhaltsverzeichnis

1	Aufgabenstellung und Herangehensweise	3
2	Analyse	3
2.1	Aktualisierung Analyse-Rechenfall des Verkehrsmodells	4
2.1.1	Durchführung von Verkehrszählungen	5
2.1.2	Aktualisierung des Analyse-Rechenfalls	8
3	Handlungsnotwendigkeiten und Leitbild	9
3.1	Leitbild	10
3.2	Bestandssituation	12
4	Untersuchungen zum Verkehrsnetz	17
4.1	Varianten 1 und 1a	17
4.2	Varianten 2 und 3	19
4.3	Variante 4	21
4.4	Variantenempfehlung	23
5	Straßenräumliche Planungen und Gestaltungsvorschläge	24
5.1	Steckbriefe	27
5.2	Weitere Maßnahmenvorschläge	48
5.3	Begrünung	51

1 Aufgabenstellung und Herangehensweise

Durch die vorgesehene Herabstufung der Staatsstraße 2270 in Zusammenhang mit der Entlastungswirkung durch den Tangentenring werden die verkehrlichen Voraussetzungen für die Erneuerung der Innenstadt von Kitzingen geschaffen.¹ Es bietet sich die Möglichkeit, sowohl die direkt betroffenen Straßenräume und Plätze (Fischergasse, Kaiserstraße, Königsplatz, Luitpoldstraße, Falterstraße) als auch die angrenzenden Räume städtebaulich aufzuwerten und damit die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt zu erhöhen.

Ziel dabei ist es, die Altstadt als Wohn- und Wirtschaftsstandort weiterzuentwickeln und damit die funktionale Durchmischung zu fördern. Neben der städtebaulichen und funktionalen Attraktivierung soll bei der Instandsetzung der Altstadt auch die Barrierefreiheit berücksichtigt werden.

Hierzu erfolgt in einem ersten Schritt eine Aktualisierung und Detailbetrachtung der im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) durchgeführten Bestandsaufnahmen.² Diese mündet in einer zusammenfassenden verkehrlichen und städtebaulichen Analyse und Ableitung von Handlungsräumen und Entwicklungsmaßnahmen für die Innenstadt.

Darauf aufbauend werden die im Rahmen des VEP 2013 beschlossenen Leitlinien verfeinert und auf die Bedingungen und Zielsetzungen für das Innenstadtgebiet fokussiert.

Zur Bewertung der vorhandenen und zukünftigen Kfz-Belastungen, die bei einer Umgestaltung der Innenstadt zu erwarten sind, wird das makroskopische Verkehrsmodell verwendet, das im Rahmen der Erstellung des Verkehrsentwicklungsplans aufgebaut wurde.

Die Bearbeitung erfolgte im Unterauftrag mit den Landschaftsarchitekten Kaiser + Juritza aus Würzburg. Während die verkehrlichen Themen schwerpunktmäßig von BSV durchgeführt wurden, erfolgte die Bestandsaufnahme sowie die Entwicklung und Darstellung städtebaulicher Lösungen seitens KAISER + JURITZA. Zudem fand hinsichtlich aller Bausteine (z. B. Entwicklung Leitbild, Ableitung städtebaulich/verkehrlich gewünschter Lösungen) ein intensiver und kontinuierlicher Austausch zwischen den Auftragnehmern und dem Auftraggeber statt.

2 Analyse

Der Untersuchungsumgriff umfasst den Innenstadtbereich zwischen Main im Osten, Umgehungsstraße im Westen und B 8 im Süden (Bild 1). Die vertiefend zu betrachtenden Straßenabschnitte des zentralen Innenstadtbereichs sind in Bild 2 dargestellt.

¹ Die Umwidmung ist laut Angaben der Verwaltung bis zum Jahresende 2018 vorgesehen.

² BSV: Verkehrsentwicklungsplan Große Kreisstadt Kitzingen am Main, 2013.



Bild 1: Planungsumgriff Innenstadt



Bild 2: Planungsumgriff zentraler Bereich

2.1 Aktualisierung Analyse-Rechenfall des Verkehrsmodells

Der Verkehrsentwicklungsplan enthält zwei mit dem Verkehrsmodell durchgeführte Rechenfälle, die als Analyse-Rechenfall für die im Rahmen des vorliegenden Gutachtens untersuchten Auswirkungen zur Verfügung standen:

Hierbei handelt es sich um den Analyse-Plusfall (2010) und den Prognose-Nullfall (2025). In beiden Rechenfällen wurde der Lückenschluss der Nordtangente sowie die Sperrung der Alten Main-

brücke für den Kraftfahrzeugverkehr berücksichtigt. Neben weiteren strukturellen Veränderungen wurden in dem Prognose-Nullfall zusätzlich die Umklassifizierung bzw. Verlegung der Staatsstraße 2270 auf die Nord-Tangente sowie der dazu erforderliche Umbau des Knotenpunkts Nordtangente (St 2272) und St 2271 berücksichtigt. Zudem wurde in dem Modell die Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit (Tempo 30) einiger Straßen angesetzt. Hierdurch wurden Entlastungseffekte im Innenstadtbereich und zusätzliche Verkehrsaufnahmen der Nordtangente nachgewiesen.

In einem ersten Schritt musste identifiziert werden, welcher dieser Rechenfälle dem aktuellen Belastungszustand am ehesten entspricht.

Da seit der Kalibrierung des Analysefalls (2010) mittlerweile 8 Jahre vergangen sind und der Horizont des Prognose-Nullfalls (2025) erst in 7 Jahren erreicht wird, war es für den Einsatz des Verkehrsmodells erforderlich, aktuelle Tagesbelastungen des Kfz-Verkehrs im Innenstadtnetz zu erheben und diese mit den Modellwerten zu vergleichen. Hierzu wurden Verkehrszählungen an ausgewählten Knotenpunkten durchgeführt.

2.1.1 Durchführung von Verkehrszählungen

Die Verkehrszählungen wurden in Abstimmung mit dem Auftraggeber an den drei Standorten Gustav-Adolf-Platz, Königsplatz und Luitpoldstraße/Ritterstraße/Am Stadtgraben/Falterstraße durchgeführt. Die Erhebungen erfolgten am 17./18. Mai 2018 über einen Zeitraum von 24 Stunden. Gezählt wurden Kfz-, Rad- und Fußgängerverkehr mittels Kamertechnik (Bild 3, Bild 4).

Die erhobenen Kfz-Verkehrsmengen an den drei Knotenpunkten stimmen gut mit den Ergebnissen des Analyse-Plusfall aus dem Verkehrsentwicklungsplan überein (Bild 5). Unterschiede sind allerdings in den Belastungen von Luitpoldstraße (1.500 Kfz/24h geringer belastet als im Analyse-Plusfall) und Schranzenstraße (1.700 Kfz/24h höher belastet als im Analyse-Plusfall) festzustellen. Dies lässt sich aus der zum Zeitpunkt der Erhebung bestehenden Baustellensituation in der Luitpoldstraße vor dem Fastnachtsturm erklären: Erst vier Tage vor Durchführung der Verkehrszählung wurde hier die baustellenbedingte Einbahnstraßenregelung, die über mehrere Monate bestanden hatte, aufgelöst und wieder Zweirichtungsverkehr zugelassen. Es ist davon auszugehen, dass sich nach einer Umgewöhnungszeit wieder eine Verschiebung von Verkehren in Richtung Luitpoldstraße einstellen wird.

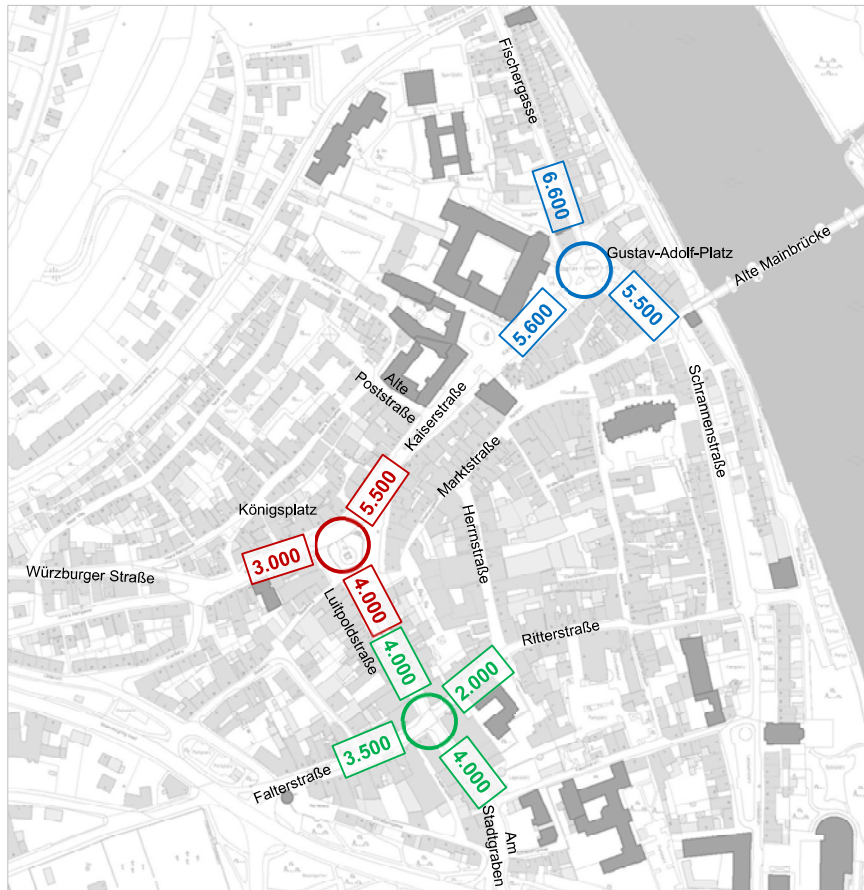


Bild 3: Knotenstromzählungen am 17./18.5.2018 (Kfz/24h)

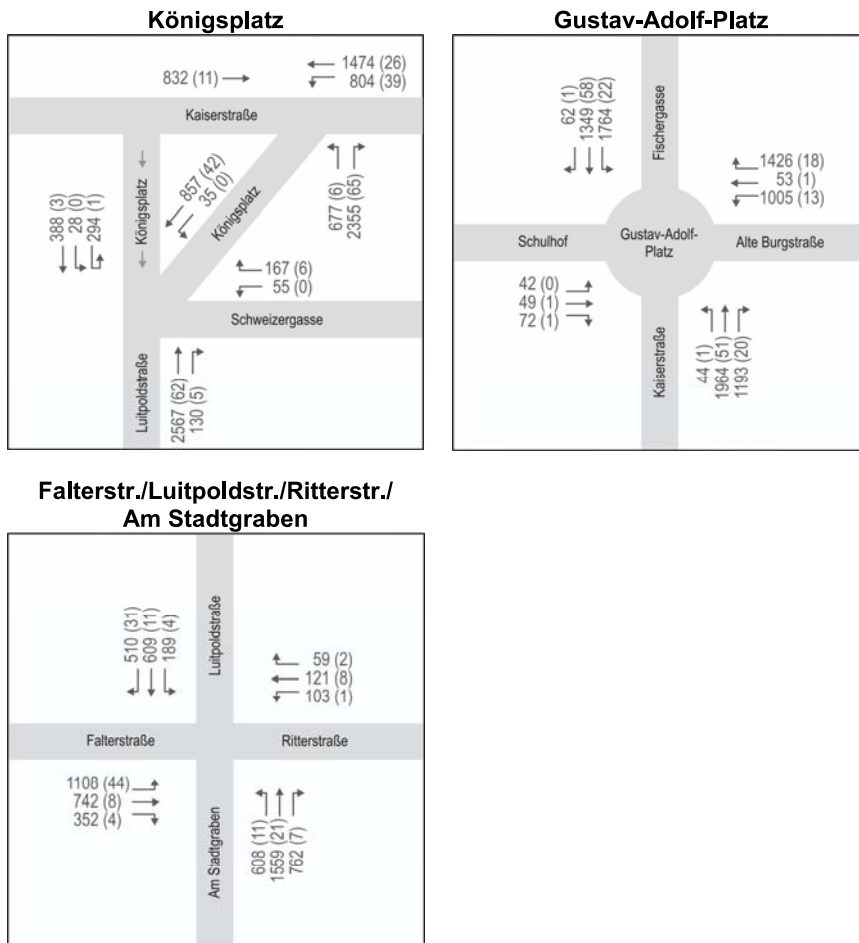


Bild 4: Knotenstrombelastung [Kfz/24h (Klammerwert: davon SV-Fahrzeuge)] aus Zählungen am 17./18.5.2018

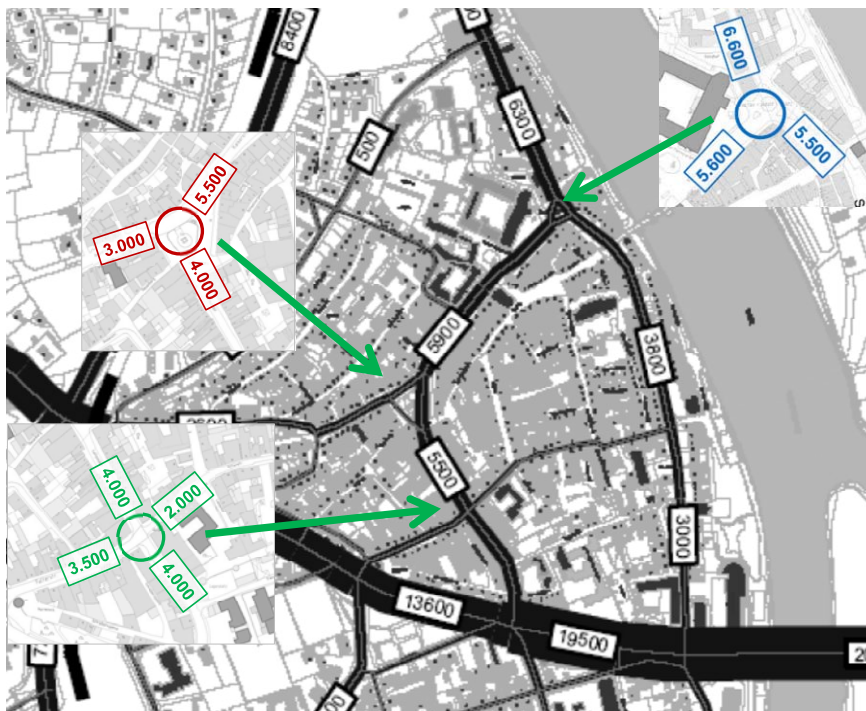


Bild 5: Vergleich Knotenstromzählungen am 17./18.5.2018 mit Verkehrsbelastungen Analyse-Plusfall 2010 [Kfz/Werktag]

Zusätzlich zu den Knotenpunkten wurden querende Fußgänger und Radfahrer an der Kaiserstraße auf Höhe Marktstraße und an

der Schrankenstraße am Fußgängerüberweg zwischen alter Mainbrücke und Marktstraße über einen Zeitraum von zwei Stunden erhoben (Bild 6). Die Zählung diente dazu, zu erfahren, ob sich diese Bereiche gegebenenfalls für eine Gestaltung nach dem Shared-Space-Prinzip eignen. Mit 162 Überquerungen/h an der Schrankenstraße und 309 Überquerungen/h auf Höhe der Mainbrücke stellen beide Querschnitte Bereiche mit „erhöhter Überquerungsbedarf“ dar (bei > 100 Überquerungen/h).

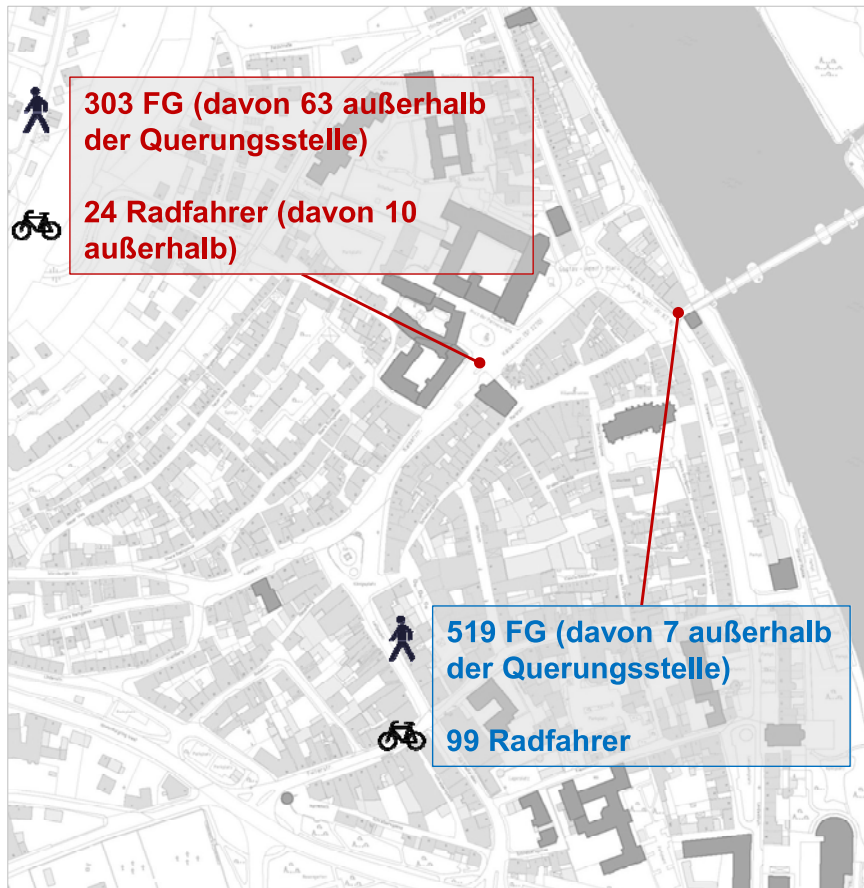


Bild 6: Zählung querender Fußgänger und Radfahrer 17./18.5.2018 (2h)

2.1.2 Aktualisierung des Analyse-Rechenfalls

Aufgrund des Abgleichs mit den aktuellen Verkehrszählungen und da strukturell seit Erstellung des Verkehrsentwicklungsplans nur wenige Änderungen in dem Untersuchungsbereich stattgefunden haben, wurde als Grundlage für die Variantenuntersuchungen der Analyse-Plusfall gewählt. Der Lückenschluss der Nordtangente sowie die Sperrung der Alten Mainbrücke für den Kraftfahrzeugverkehr waren hier bereits berücksichtigt. Nach einer Begehung des Straßennetzes im Innenstadtbereich wurde das Netzmodell geprüft und in wenigen Bereichen geringfügig angepasst. Dabei wurde auch die neue Knotenpunktregelung an der Nordtangente (St 2272) und St 2271 beachtet.

Die Kalibrierung des Innenstadtbereichs erfolgte auf Basis der durchgeführten Erhebungen und führt zu einem aktualisierten Belastungsbild für den Analysefall 2018 (Bild 7).

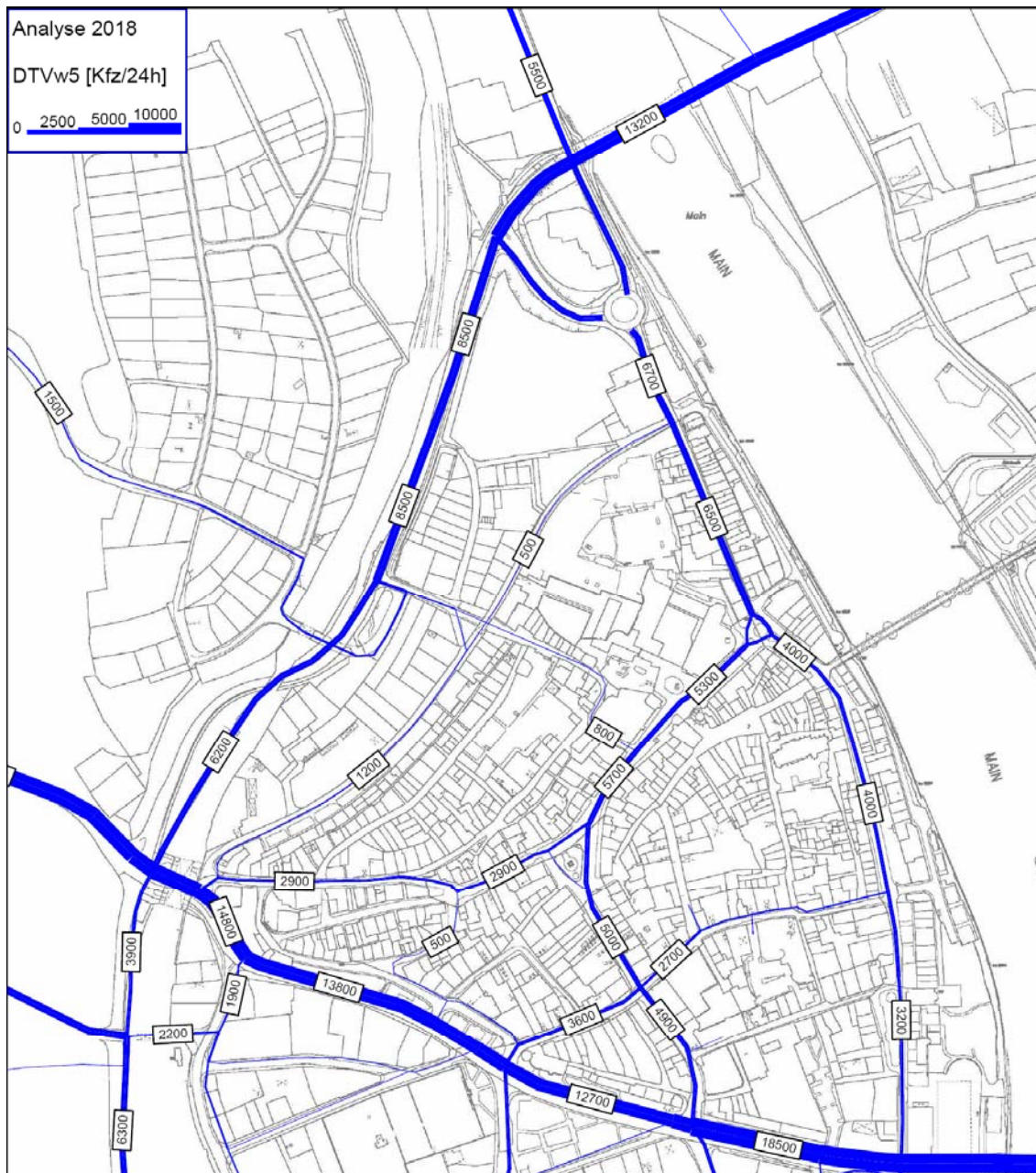


Bild 7: Kfz-Belastungen Innenstadt im Analysefall 2018

Auf dieser aktualisierten Basis ist es möglich, mit dem Verkehrsmodell verkehrliche Auswirkungen möglicher Maßnahmen zur Erhöhung der innerstädtischen Verträglichkeit zwischen den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmergruppen zu bewerten. Dies impliziert z. B. potenzielle Auswirkungen durch neue Einbahnstraßenregelungen, Durchfahrtsverbote oder die Umsetzung geschwindigkeitsreduzierender Maßnahmen.

3 Handlungsnotwendigkeiten und Leitbild

Als Basis zur Ableitung von Handlungsnotwendigkeiten erfolgte eine detaillierte Aufnahme der Bestandssituation. Im Rahmen von Begehungen wurden Nutzungskartierungen, die Erfassung von Wegebeziehungen, Straßen- und Platzquerschnitten, die Überprüfung der Barrierefreiheit (Oberflächen, Bordabsenkungen, Überquerungsstellen, ...) und des im VEP 2013 aufgenommenen Park-

raumangebots durchgeführt. Um eine Auswahl der im Rahmen des vorliegenden Gutachtens zu bearbeitenden Straßenräume zu treffen, wurden die im VEP enthaltenen relevanten Leitlinien sowie die darin benannten Vorschläge zu umzugestaltenden Straßen- und Platzräumen aufgegriffen.

3.1 Leitbild

Zur Förderung der Nahmobilität und einer stadtverträglichen Abwicklung des Kfz-Verkehrs im Innenstadtbereich von Kitzingen wurden im Verkehrsentwicklungsplan 2013 folgende grundlegende Leitlinien festgelegt:

„Nahmobilität fördern durch“

- ein dichtes, umwegfreies, ausreichend dimensioniertes und sicheres Fußwegenetz,
- ausreichend breite Seitenräume, die Platz bieten für Nebeneinandergehen und radfahrende Kinder,
- begrünte Straßenräume mit Aufenthaltsqualität zum Flanieren, Verweilen und Spielen,
- eine barrierefreie Gestaltung und ein dichtes Angebot an sicheren Überquerungsstellen,
- eine sichere, direkte Führung des Radverkehrs im Blickfeld des Autofahrers,
- komfortable Radverkehrsrouten in verkehrsarmen Straßen und/oder Grünanlagen.

„Kfz-Verkehr stadtverträglich abwickeln durch“

- eine klare Hierarchisierung des Straßennetzes,
- die Gewährleistung der Erreichbarkeit,
- die Entlastung und Verkehrsberuhigung des Innenstadtbereichs durch Ausweitung der Tempo 30-Zonen,
- eine Erhöhung des Parkraumangebots durch den Ausbau und die Attraktivierung bisher nicht oder nur unzureichend genutzter Flächen,
- die Optimierung der Auslastung durch Modifizierung der Parkraumbewirtschaftung in den zentralen Bereichen und angrenzenden Wohngebieten,
- die Modernisierung des Parkleitsystems.

Im „Zielkonzept MIV Innenstadt“ des VEP wurden außerdem bereits konkrete Bereiche mit Aussagen zur straßenräumlichen Funktion und Gestaltung (u. a. Hauptverkehrsstraße, Haupteinzelverkehrsstraße, Fußgängerzone, Verkehrsberuhigter Bereich, Tempo-30-Zone) sowie Vorschläge zu umzugestaltenden Straßen- und Platzräumen benannt (Bild 8).

Auf Basis dieser Grundlagen sowie der durchgeführten Begehungen und Analysen wurde zunächst eine Übersicht mit Straßen- und Platzbereichen des Untersuchungsgebiets erstellt, die deutliche Konflikte und Handlungsschwerpunkte und damit Potenziale zur straßenräumlichen Entwicklung aufweisen (Bild 9).

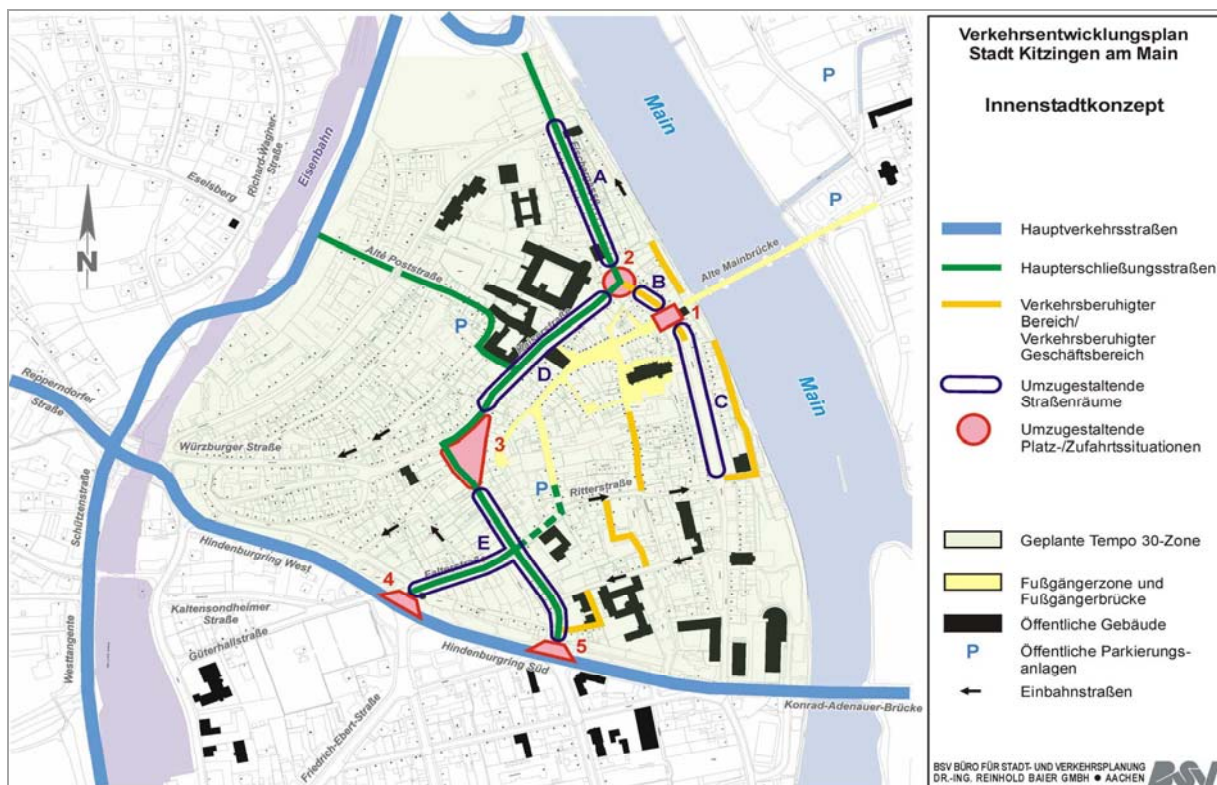


Bild 8: Zielkonzept MIV-Innenstadtkonzept VEP 2013

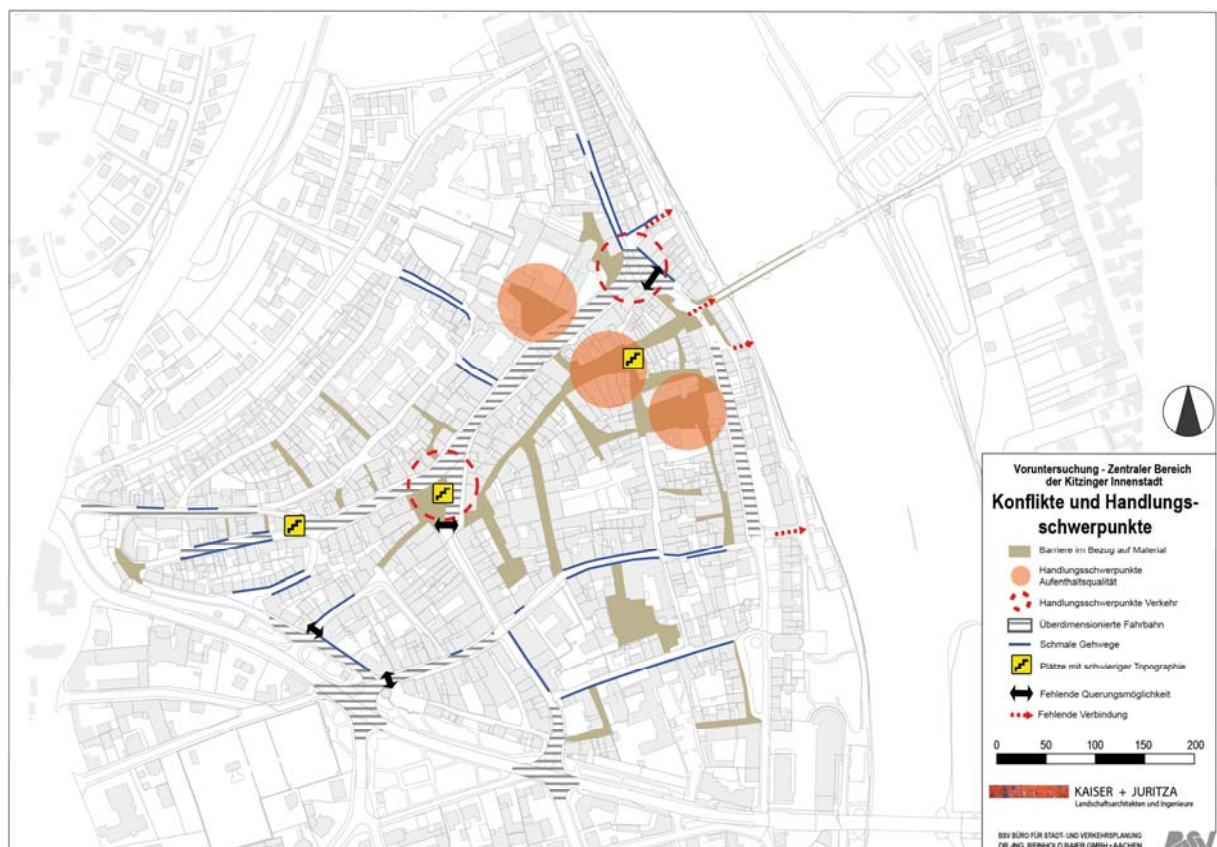


Bild 9: Konflikte und Handlungsschwerpunkte

In Abstimmung mit dem Auftraggeber wurden acht Straßenräume festgelegt, für die in erster Priorität der Bestand aufgenommen sowie Vorschläge für die zukünftige Gestaltung in Form von Steckbriefen im Rahmen des Gutachtens erarbeitet wurden:

1. Kaiserstraße mit dem Platz der Partnerstädte,
2. Gustav-Adolf-Platz und Alte Burgstraße,
3. Königsplatz,
4. Krainberg/Würzburger Straße,
5. Schrankenstraße,
6. Obere Kirchgasse,
7. Fischergasse,
8. Falter- und Luitpoldstraße.

Die Steckbriefe bieten eine Übersicht über die Bestandssituation, zeigen Ziele und Handlungsschwerpunkte auf und stellen mögliche Lösungsansätze dar (s. Kapitel 5).

Ziel für alle umzugestaltenden Straßenräume ist es, eine Verkleinerung des Verkehrsraums auf ein Minimum und damit eine Stärkung der Seitenräume zu erreichen. Wenngleich die Einführung eines Stadtbusses vom Stadtrat abgelehnt wurde und nicht weiter verfolgt wird, müssen die Anforderungen an den Linienbusverkehr in den relevanten Straßenräumen berücksichtigt werden.

Grundlegendes Ziel ist es, in allen zu bearbeitenden Straßenräumen eine barrierefreie Gestaltung umzusetzen. Die im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans beschlossene Maßnahme, flächendeckend die Geschwindigkeit im Innenstadtbereich auf 30 km/h (Zonenregelung) zu reduzieren, wird ebenfalls bei der Gesamtkonzeption berücksichtigt.

3.2 Bestandssituation

Die Dokumentation der Bestandssituation erfolgte in Steckbriefform mit Darstellung der erfassten verkehrlichen und städtebaulichen Merkmale. Die Bestandsituation wird im Kapitel "Straßenräumliche Planungen und Gestaltungsvorschläge (Kapitel 5) den jeweiligen Zielen, Konzepten und Maßnahmen in den Steckbriefen vorangestellt.

Als weitere Basis für die Konzeption wurden die Nutzungsstruktur und die Situation im ruhenden Kfz-Verkehr der Innenstadt analysiert.

Die Kitzinger Innenstadt ist geprägt von Gewerbenutzungen (Einzelhandel, Banken, Dienstleister), öffentlichen Gebäuden (Schulen, Ämter und Behörden) und Gastronomie (Bild 10). In den Sommermonaten sind die Straßenräume durch Außengastronomie geprägt, Einzelhändler präsentieren vor ihren Geschäftslokalen ihre Auslagen. Intensive öffentliche Nutzungen konzentrieren sich auf Kaiserstraße, Falter-, Luitpold- und Ritterstraße mit den angrenzenden Straßenzügen sowie auf die Fußgängerzonen.



Bild 10: Gebäudenutzungen

Eine aktuelle Erfassung des Parkraumangebots zeigt zur Anzahl angebotener Parkmöglichkeiten keine wesentlichen Veränderungen im Vergleich zu den Ergebnissen aus dem Verkehrsentwicklungsplan von 2013 (Bild 11).

Zwischenzeitlich wurde an der Nordtangente ein Parkplatz mit 30 Parkständen errichtet. Aufgrund der Entfernung zur Innenstadt (rund 450 m) wurde dieser für die Parkraumsituation im Zentrum allerdings nicht einbezogen.

Änderungen zur Parkregelungen fanden nicht statt. Mittelfristig sind Erweiterungen des Angebots vor allem im nördlichen Teil der Innenstadt vorgesehen (Bild 12). Dadurch entstehen am im Rahmen der Sanierung des Schotterparkplatzes Bleichwasen, des Neubaus der Sporthalle sowie am Deuster-Areal und Lindenstraße (Kapitel 4.1 ff) rund 280 neue Parkstände. Durch Umgestaltungen funktionaler oder gestalterischer Art (Kapitel 5) entfallende Parkmöglichkeiten ergibt sich in der Bilanz ein Mehrangebot von rund 80 Parkständen.

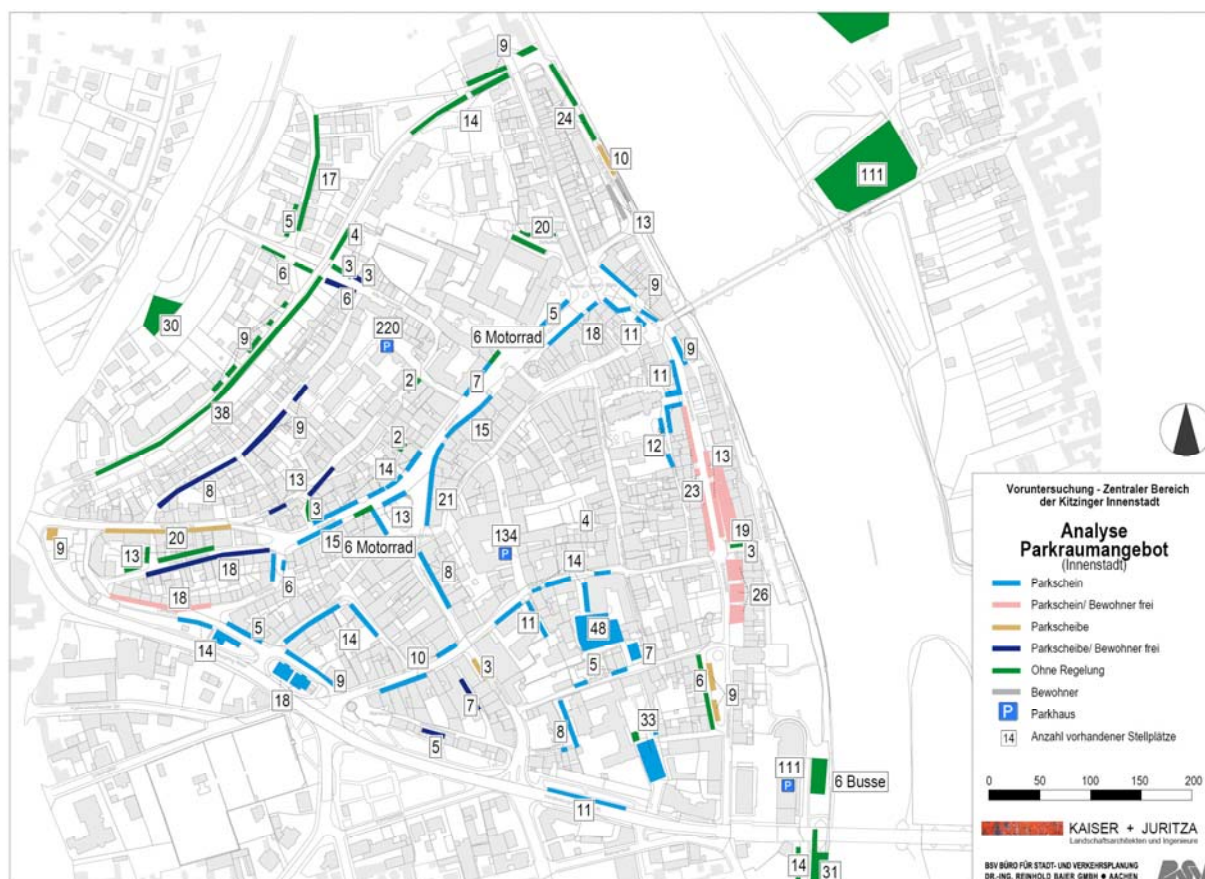


Bild 11: Parkraumangebot 2018

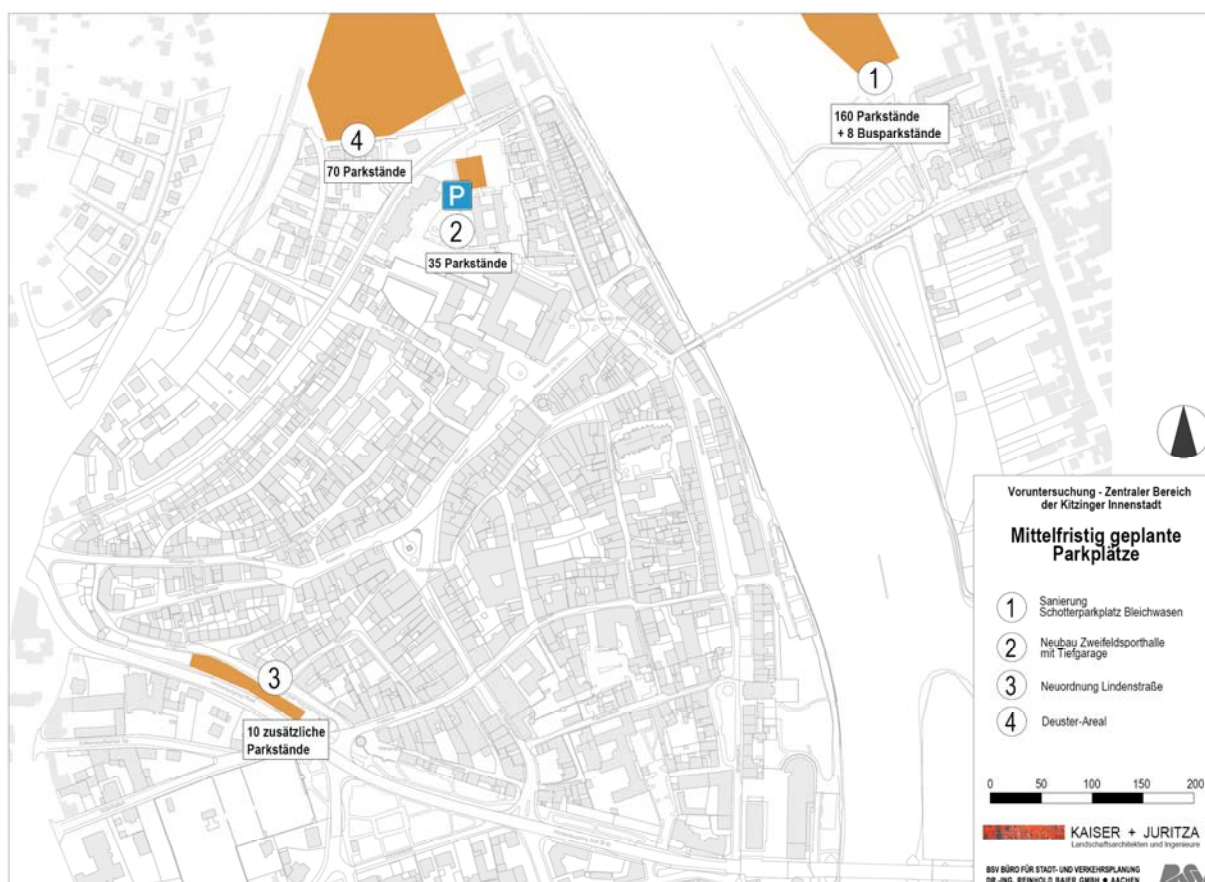


Bild 12: Mittelfristig geplante Erweiterungen des Parkraumangebots

Erhebungen zur Parkraumnachfrage wurden zu drei Zeitschnitten (vormittags, mittags und abends) durchgeführt (Bild 13-Bild 15). Die aktuellen Ergebnisse zeigen, dass die Parkstände im unmittelbaren Innenstadtbereich entlang der Haupttrouten ganztags intensiv genutzt werden. Die Parkstände am Rand der Innenstadt, z. B. an der Lindenstraße, sind tagsüber weniger nachgefragt als abends. Dies deutet auch auf eine Nutzung durch Bewohner hin. Die Ergebnisse entsprechen damit bezüglich der Tendenzen denen aus dem Verkehrsentwicklungsplan (Erhebungen Oktober/ November 2011).

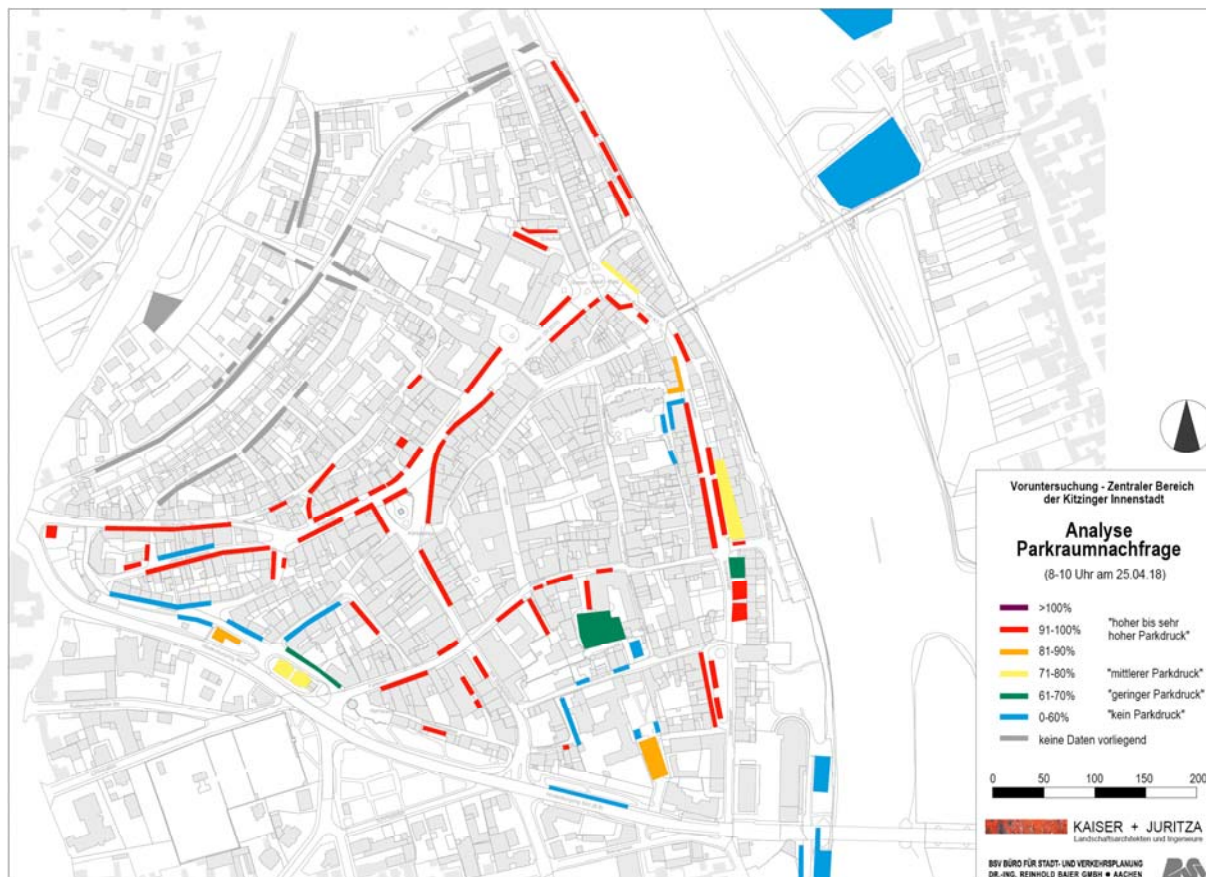


Bild 13: Parkraumnachfrage morgens (8-10 Uhr)

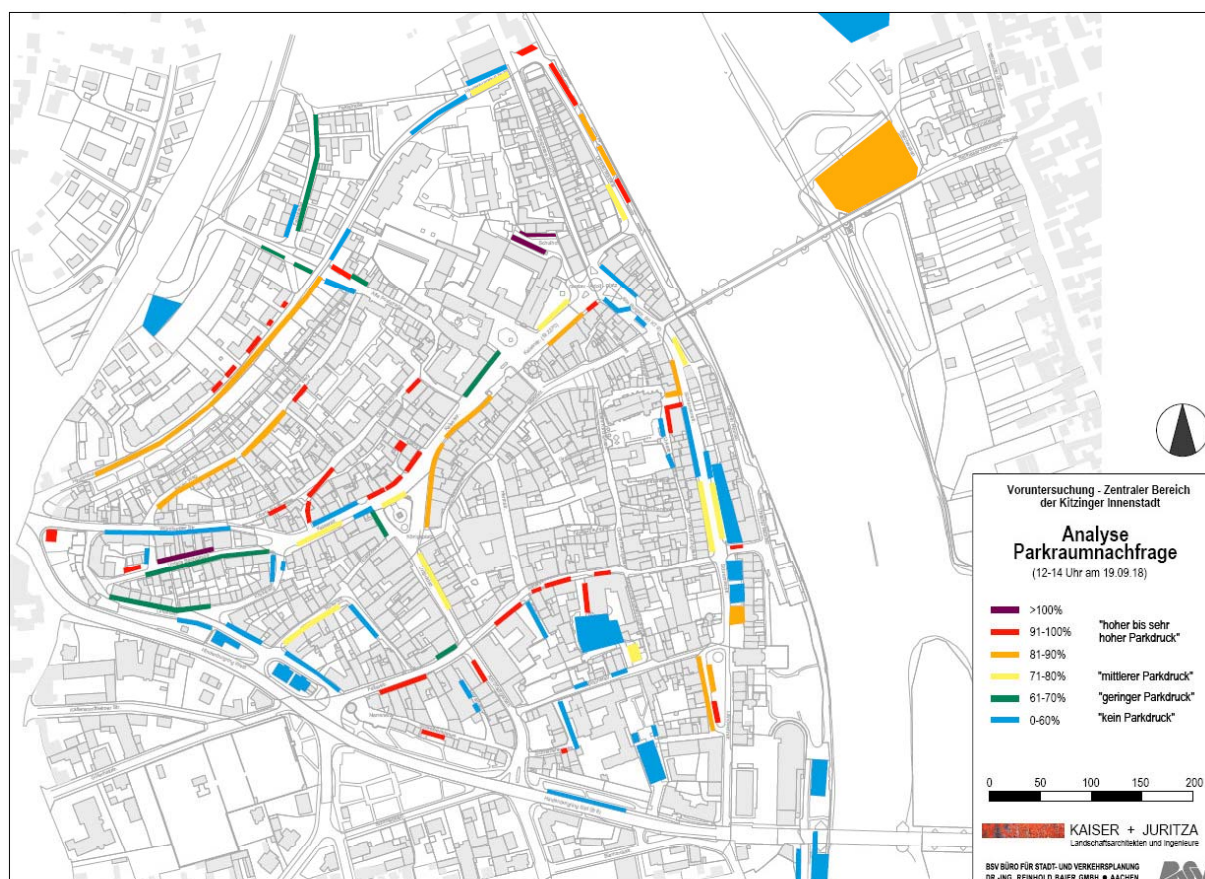


Bild 14: Parkraumnachfrage mittags (12-14 Uhr)

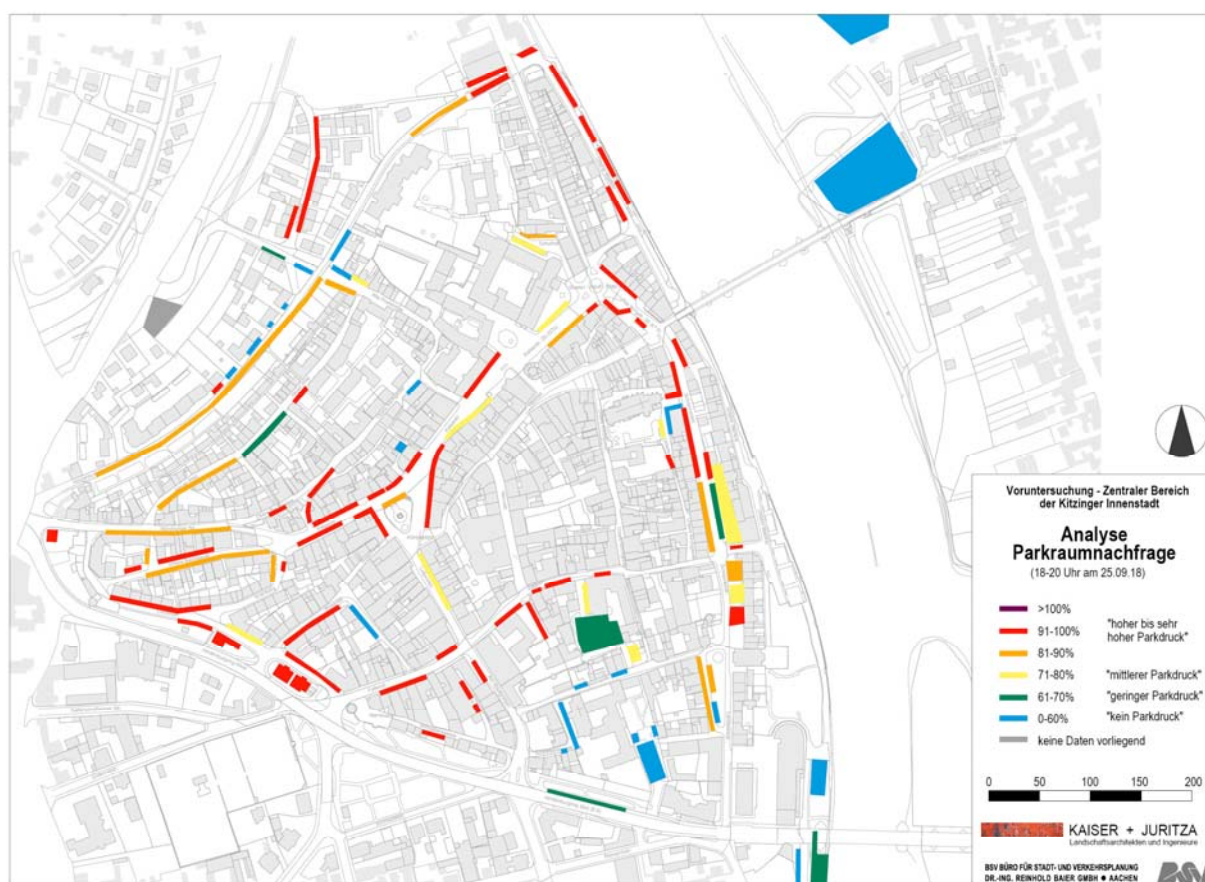


Bild 15: Parkraumnachfrage abends (18-20 Uhr)

4 Untersuchungen zum Verkehrsnetz

Auf Basis der Bestandsanalyse und des konkretisierten Leitbilds wurden sukzessive unterschiedliche Erschließungsvarianten erarbeitet und die jeweiligen Wirkungen mit Hilfe des makroskopischen Verkehrsmodells überprüft. Durch diesen iterativen Prozess konnten erreichte gewünschte Effekte beibehalten bzw. verstärkt und unerwünschte behoben werden.

Aufbauend auf den Analysefall 2018 wurde für alle Varianten das Straßennetz im Innenstadtbereich als Tempo-30-Zone mit der Vorfahrtregelung „rechts-vor-links“ unterstellt. Der Radverkehr wird hierbei regelwerkskonform im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn geführt.

4.1 Varianten 1 und 1a

Um Verkehrsmengen und Fahrleistungen zu reduzieren und gleichzeitig Flächen im Seitenraum zu gewinnen, wurde in Variante 1 ein umfassendes Einbahnstraßensystem entwickelt: In der Kaiserstraße wird ab Königsplatz der Verkehr stadtauswärts über die Würzburger Straße im Einrichtungsverkehr geführt. Stadteinwärts wird eine Einbahnregelung im Krainberg, in Falterstraße und im Straßenzug Am Stadtgraben – Lutipoldstraße zwischen Kapuzinerstraße und Schweizergasse vorgesehen. Hierdurch vermindern sich die Möglichkeiten zur Einfahrt in die Stadt aus Richtung Süden von fünf auf drei Einfahrten und die zur Ausfahrt von fünf auf zwei Ausfahrten.

Die Variante sieht zudem den Entfall der Verbindung der Lindenstraße zum Hindenburg West (B 8) vor. Hier wird ein durchgängiger Bereich für den ruhenden Verkehr angedacht.

Nach Umlegung der Nachfragematrizen auf das Netzmodell ergibt sich das in Bild 16 dargestellte Kfz-Belastungsbild. Im Vergleich mit dem Ausgangsfall zeigen sich deutliche Rückgänge auf vielen Straßen im Untersuchungsgebiet. Auf der Verbindung Kaiserstraße – Würzburger Straße reduzieren sich die Kfz-Verkehrsstärken auf Belastungsbereiche zwischen 1.600 und 800 Kfz/24h. Dies entspricht prozentualen Rückgängen zwischen 59% und 72%. In der Fischergasse und Schrankenstraße reduziert sich der Verkehr auf 2.900-3.400 Kfz/24h und damit um 20% in Schrankenstraße und um über 50% in der Fischergasse. Auch südlich des Königsplatzes sind beachtliche Rückgänge auf 1.400 Kfz/24h in der Lutipoldstraße (-72%), auf 3.200 Kfz/24h Am Stadtgraben (-35%) und auf 900 Kfz/24h in der Falterstraße (-75%) zu verzeichnen. Auf allen Innenstadtstraßen liegen die Belastungen unter 400 Kfz/h und damit in einem sehr niedrigem Verkehrsstärkenbereich, der dem von Wohnstraßen (vgl. typischen Entwurfssituationen in Richtlinie für die Anlage von Straßen 2006) entspricht.

Die Rückgänge der Verkehrsbelastung in der Innenstadt entstehen durch Verlagerungen von Durchgangsverkehren auf die Umgehungsstraße (Mehrbelastung von bis zu 4.000 Kfz/24h) und B8 (Mehrbelastung von 1.400 Kfz/24h).

Infolge der Einbahnstraßenregelung entstehen allerdings durch Verlagerungen unerwünschte Mehrverkehre in der Alten Poststraße von 800 auf 2.000 Kfz/24h und im Krainberg von 500 auf 1.000 Kfz/24h.

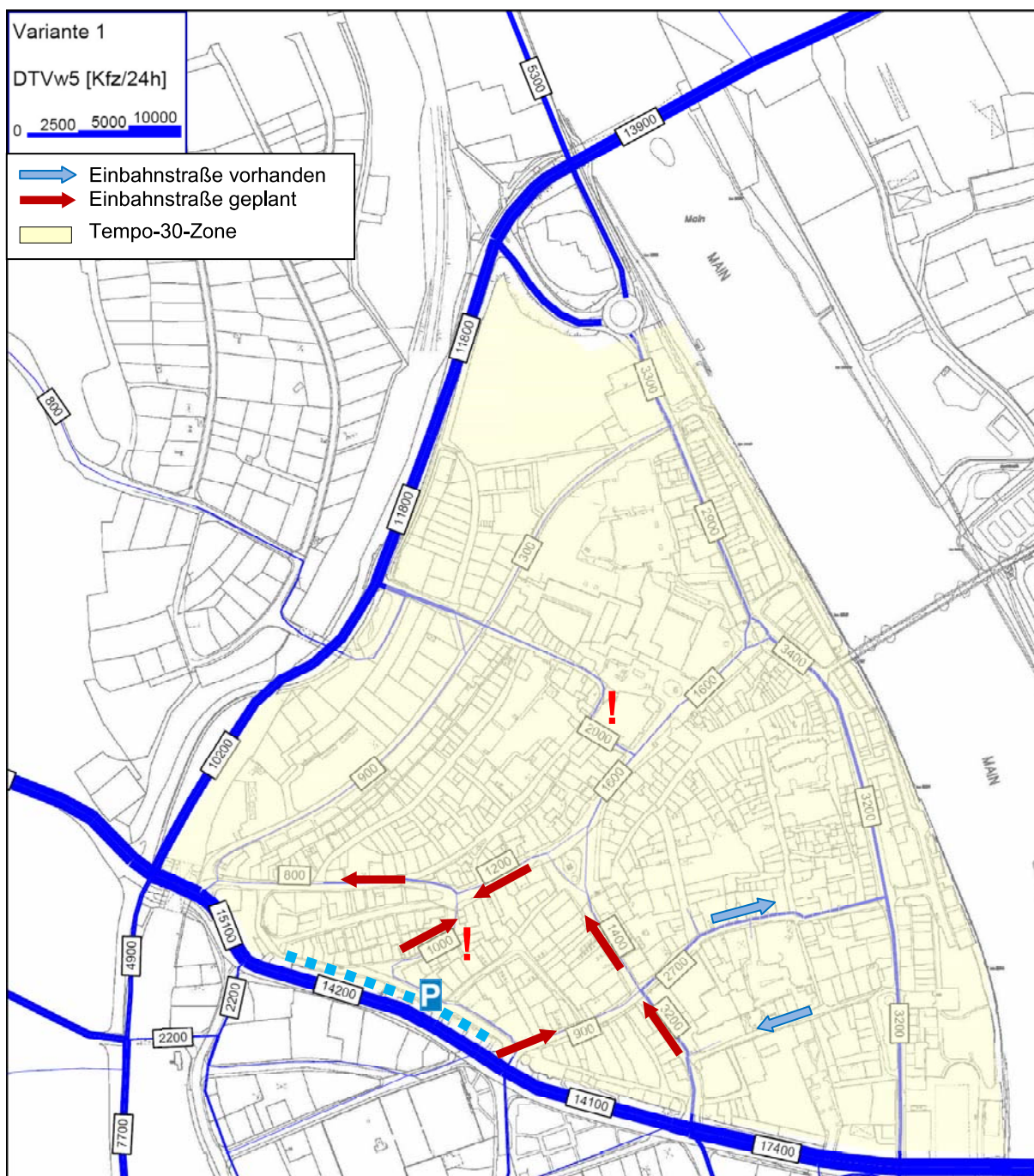


Bild 16: Kfz-Belastungen Innenstadt in der Variante 1

Aufbauend auf Variante 1 wurde mit dem Ziel, einen im Vergleich zu Variante 1 zusätzlichen Stadtausgang zu schaffen und damit möglicherweise die Alte Poststraße zu entlasten in der Untervariante 1a die Falterstraße zwischen Hindenburgring Süd und Luitpoldstraße im Zweirichtungsverkehr geöffnet. Dadurch ergeben sich zwar zusätzliche Rückgänge auf den bereits entlasteten Straßenabschnitten (u. a. Fischergasse, Schrankenstraße, Kaiserstraße, Luitpoldstraße, Falterstraße), Mehrbelastungen gegenüber dem Ausgangsfall bleiben aber in Alter Poststraße und Krainberg immer noch bestehen (Bild 17).

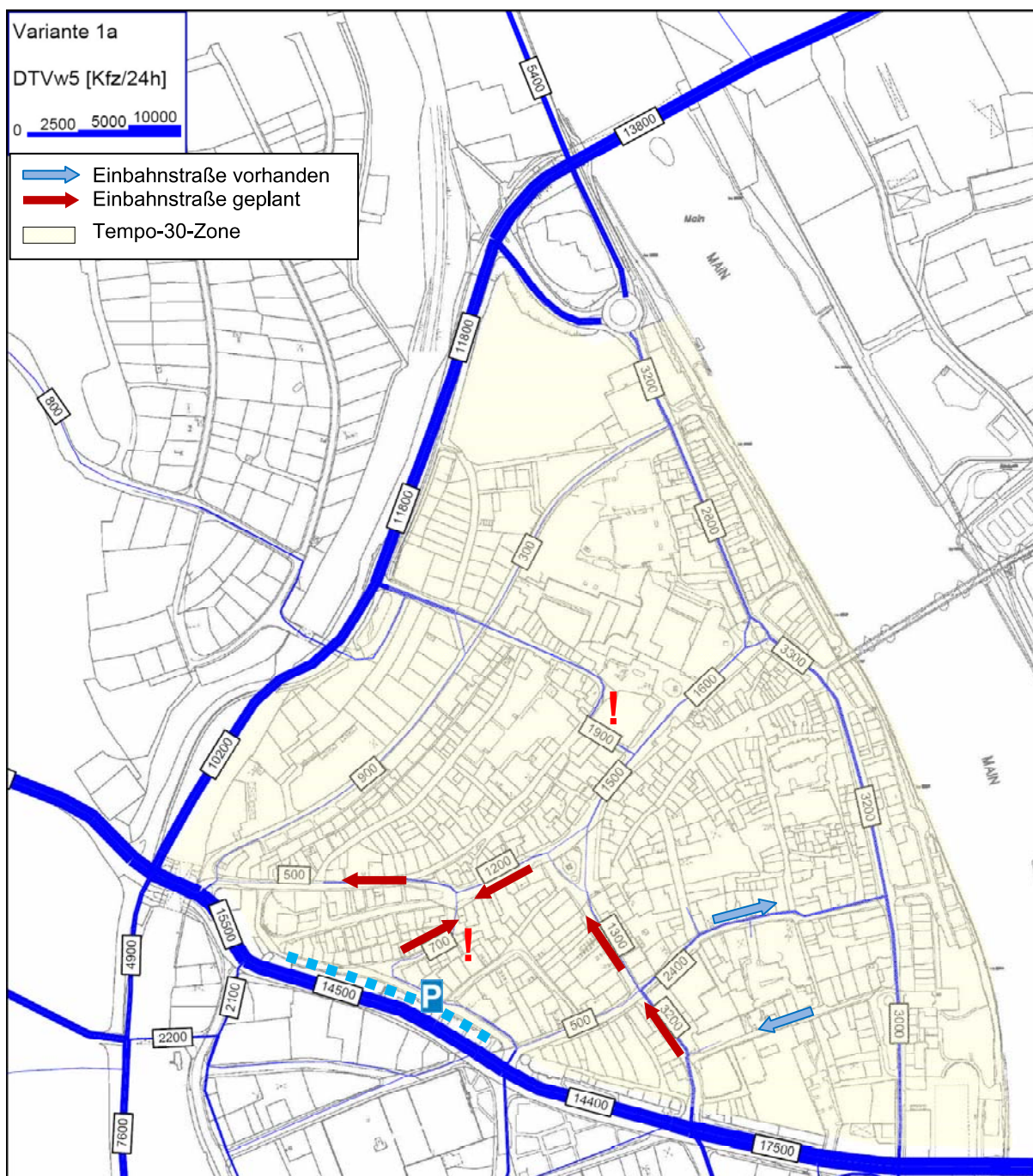


Bild 17: Kfz-Belastungen Innenstadt in der Variante 1a

Die Reduzierungen der möglichen Stadtzu- und -ausfahrten in den Einbahnstraßensystemen der Varianten 1 und 1a führen teilweise zu verlängerten Wegen. Außerdem wird die Zielführung und Orientierung für Ortsfremde erschwert.

4.2 Varianten 2 und 3

Variante 2 berücksichtigt neben der Tempo-30-Zone nur marginale Änderungen am Königsplatz. Hier wird auf der westlichen Seite Zweirichtungsverkehr vorgesehen und der östliche Ast für den Kfz-Verkehr gesperrt. Auch diese Variante bewirkt einen deutlichen Rückgang auf den meisten Straßen der Innenstadt durch Verlagerungen auf die Umgehungsstraße und B 8 (Bild 18).

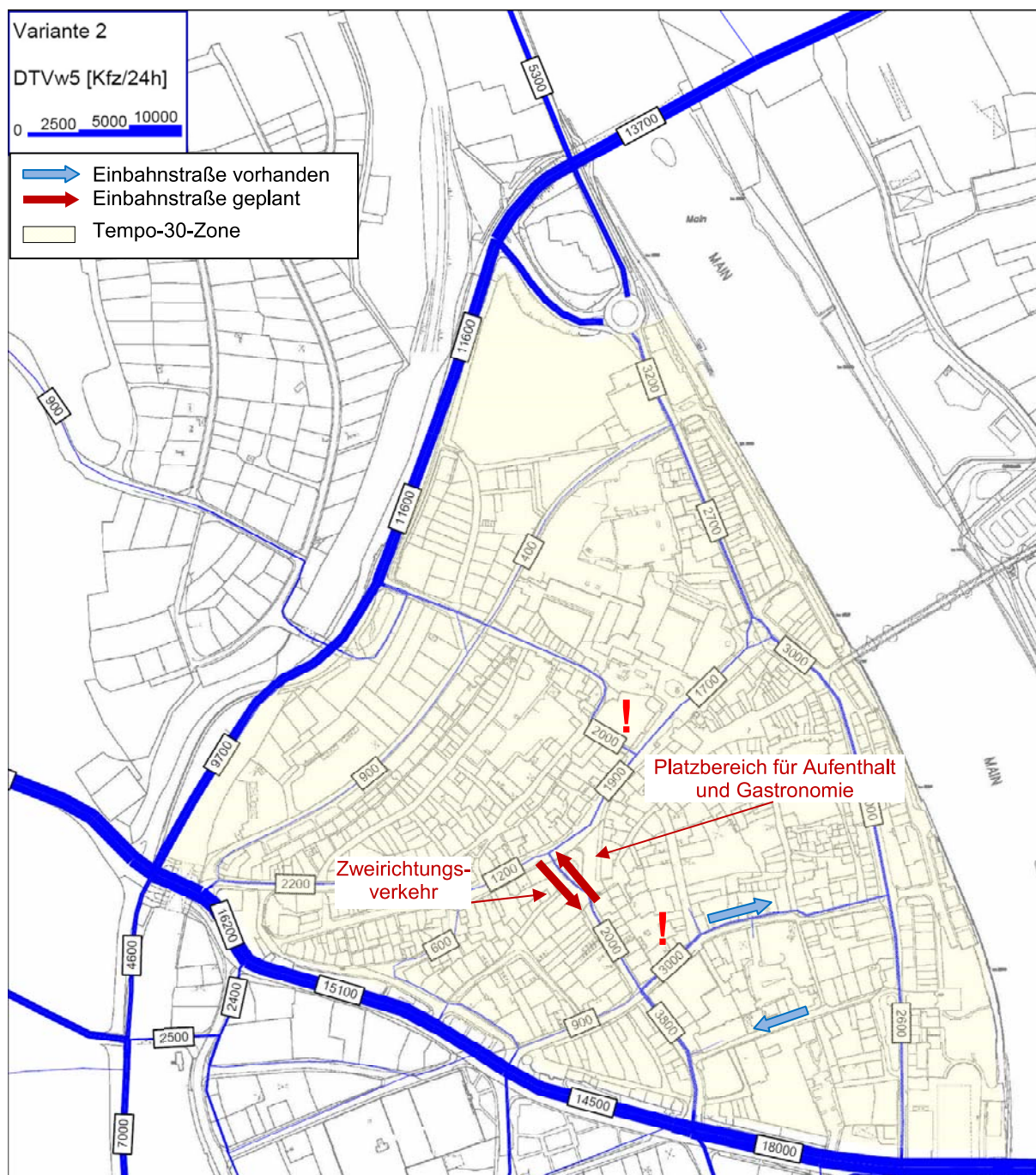


Bild 18: Kfz-Belastungen Innenstadt in der Variante 2

Die Verkehrsstärken sind auf allen Innenstadtstraßen mit unter 400 Kfz/h sehr gering. Allerdings entstehen auch hier unerwünschte Verlagerungen. Es kommt zu Mehrbelastungen von 1.200 Kfz/Tag auf Alter Poststraße und von 400 Kfz/h auf der Ritterstraße.

Sehr ähnliche Ergebnisse zeigt die Wirkungsanalyse zu Variante 3. Diese sieht neben der Tempo 30-Zone in der gesamten Innenstadt am Königsplatz am östlichen Arm eine Einbahnstraße von Süden nach Norden vor, der westliche Arm ist wie heute eine Einbahnstraße von Norden nach Süden (Bild 19). Neben den gewünschten deutlichen Reduktionen ergeben sich Mehrbelastungen in Alter Poststraße, Ritterstraße und Krainberg.

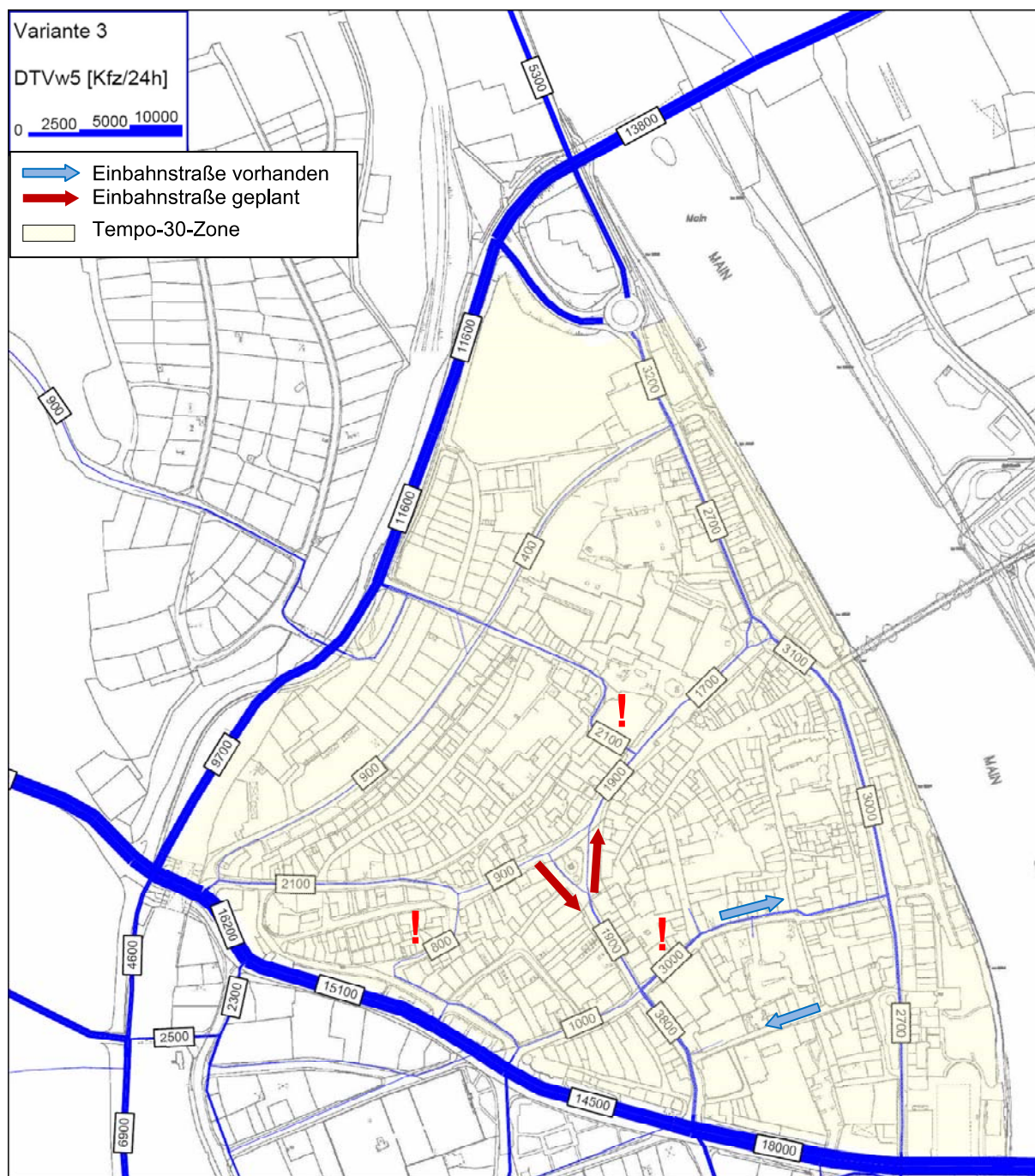


Bild 19: Kfz-Belastungen Innenstadt in der Variante 3

4.3 Variante 4

Um die Verlagerung von Verkehren in die Alte Poststraße zu vermeiden, dem engen Straßenquerschnitt gerecht zu werden und die Erschließung des Parkhauses *Alte Poststraße* zu gewährleisten, wird aufbauend auf Variante 2 in Variante 4 diese von der Kaiserstraße bis zur Oberen Bachgasse stadtauswärts als Einbahnstraße geplant. Durch breitere Seitenräume wird hier die fußläufige Verbindung zum Parkhaus verbessert.

Um den Straßenraum Am Stadtgraben aufzuwerten und Flächen zur Erweiterung des Seitenraums zu schaffen (u. a. vor dem ehemaligen Kaufhaus Storg), wird zudem eine Einbahnstraße von der Falterstraße bis zur Kapuzinerstraße konzipiert. Weiterhin wird der Entfall der Verbindung der Lindenstraße zum Hindenburgring West

4.4 Variantenempfehlung

Der iterative Prozess zur Entwicklung eines Erschließungssystems für die Kitzinger Innenstadt hat mit der Variante 4 zu einer Optimierung des Verkehrsnetzes geführt. Hierbei werden bezogen auf die Verkehrsbelastungen alle angestrebten Zielsetzungen erreicht. Durch die flächendeckende Einführung einer Tempo-30-Zone, zwei zusätzliche Straßenabschnitte mit Einbahnregelung sowie des Entfalls der Verbindung der Lindenstraße zum Hindenburgring West kann die Verkehrsbelastung im gesamten Untersuchungsgebiet deutlich reduziert werden. Verkehre ohne Quelle und/oder Ziel in der Innenstadt können damit auf die angrenzenden Verkehrsadern (Umgehungsstraße und B 8) gelenkt werden.

Variante 4 gewährleistet darüber hinaus durch eine ausreichende Anzahl von Stadtein- und -ausfahrten eine nach wie vor gute Erreichbarkeit der Innenstadt.

Eine Gegenüberstellung der Fahrleistungen für das im Verkehrsmodell betrachtete Straßennetz macht eine zusätzliche Bewertung der verschiedenen Varianten möglich (Tabelle 1). Die Werte zeigen die für die verschiedenen Varianten ermittelten Kfz-km, die in 24h im Netz zurückgelegt werden sowie die Differenzen im Vergleich zur Analyse-Situation.

Alle fünf Varianten lassen, verglichen mit der Ausgangssituation, eine Reduktion der Fahrleistung von jeweils mehr als 30% erkennen. Da die höchsten Entlastungen mit 42% in Variante 4 erzielt werden, spricht auch der Vergleich der Fahrleistungen für diese Variante.

Tabelle 1: Fahrleistung in den Varianten

	Analyse	Variante 1	Variante 1a	Variante 2	Variante 3	Variante 4
Fahrleistung [Kfz-km/24h]	11.014	7.415	7.018	7.262	7.299	6.430
Veränderung zur Analyse [Kfz-km/24h]		-3.599	-3.996	-3.752	-3.715	-4.584
Veränderung zur Analyse [%]		-33%	-36%	-34%	-34%	-42%

Fahrleistung bezogen auf das kodierte Straßennetz der Innenstadt

Die geringen Kfz-Verkehrsstärken im Erschließungsnetz gemäß Variante 4 bieten gute Voraussetzungen, die anvisierten straßenräumlichen Umgestaltungen zu realisieren.

5 Straßenräumliche Planungen und Gestaltungsvorschläge

Auf Basis der Ergebnisse der entwickelten Erschließungsvariante 4 erfolgte die Erarbeitung von straßenräumlichen Planungs- und Gestaltungsvorschlägen mit entsprechenden Maßnahmen. Neben den erläuterten Elementen des Erschließungssystems (Einbahnstraßen, Reduzierung von Geschwindigkeiten und Fahrbahnbreiten) und Maßnahmen zur Barrierefreiheit (Alte Mainbrücke, Fußgängerzone) stehen die im Rahmen der acht Steckbriefe entwickelten Planungen im Mittelpunkt (Bild 21).

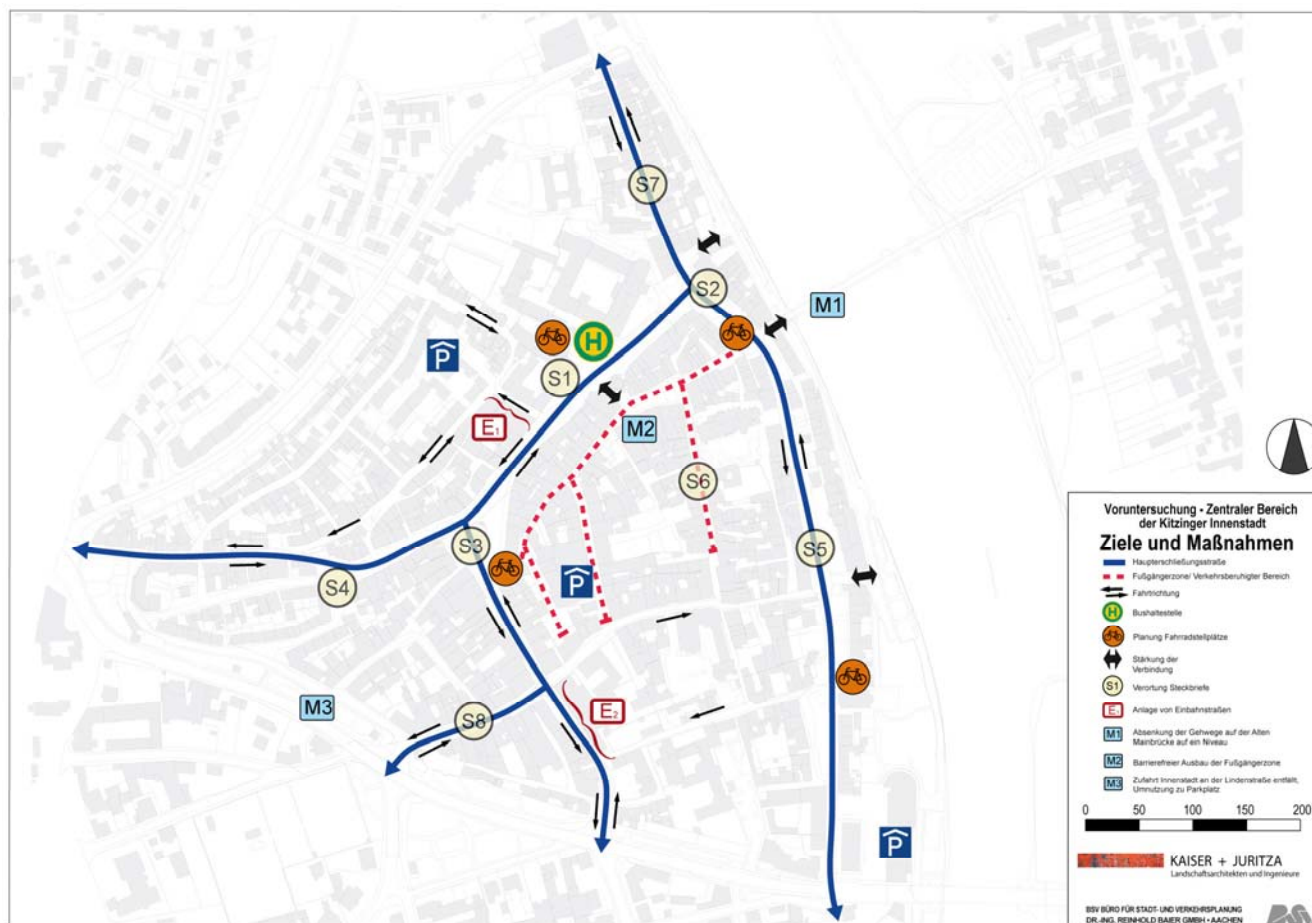


Bild 21: Ziele und Maßnahmenvorschläge

Die Steckbriefe enthalten Aussagen zu Charakter und Funktionen der Straßenräume im Bestand sowie Ziele und Maßnahmen für die zukünftige Situation. Die Planungen werden durch Lageplanskizzen und exemplarische Querschnitte dargestellt und durch Hinweise zu Materialien, zur Ausstattung, zur Begrünung und zum Parken ergänzt (Steckbriefe 1-8).

Grundsätzliche Überlegungen zum ÖPNV und zum ruhenden Radverkehr betreffen das gesamte Innenstadtgebiet: Es ist vorgesehen, die vorhandene Bushaltestelle *Rathaus* in der Kaiserstraße an ihrem jetzigen Standort zu belassen. Im Rahmen der Gestaltung der Verbindung zwischen Marktstraße und Platz der Partnerstädte (vgl. Steckbrief 1) wird die Haltestelle barrierefrei gestaltet. Im Rahmen der neuen Einbahnstraßenregelungen und Veränderungen von Fahrbahnquerschnitten sollte jedoch die Linienführung

der Busse hinsichtlich einer möglichen Bündelung der gefahrenen Routen geprüft werden. Hierbei sollte insbesondere die Verkehrsführung über die Lindenstraße und den Krainberg betrachtet werden.

Anforderungsgerechte Angebote für den ruhenden Radverkehr spielen sowohl für den Alltagsradverkehr als auch für den Freizeitverkehr in der Innenstadt von Kitzingen eine große Rolle. Insbesondere an den Eingangsbereichen zur Fußgängerzone werden daher Fahrradabstellanlagen vorgesehen. Für Fahrradtouristen (z. B. des Mainradwegs) wird an der alten Burgstraße die Anlage einer Gepäckaufbewahrung empfohlen. Die Lage am Eingang zur Innenstadt, Touristeninformation und alter Mainbrücke bietet sich hierfür gut an. Ein weiterer Standort könnte auf der anderen Mainseite im Brückenbogen am Gartenschaugelände sein.

Für verschiedene Bereiche mit hohem Fußgängerquerverkehr wird zur Erhöhung der Attraktivität vorgeschlagen, Straßenräume abschnittsweise nach dem sogenannten Shared Space Prinzip zu gestalten (s. Steckbriefe Kaiserstraße, Alte Burgstraße, Königsplatz). Hierbei sollen durch gestalterische Maßnahmen Fahrbereiche mit Seitenräumen kombiniert werden, die von „schwächeren“ Verkehrsteilnehmenden sicher und bequem überquert werden können. Es wird angestrebt, eine besondere Rücksichtnahme der Kraftfahrzeugführer gegenüber den „schwächeren“ Verkehrsteilnehmern zu erreichen. Das besondere Erscheinungsbild des Straßenraumes soll bewirken, dass der Kraftfahrer eine geringe Geschwindigkeit wählt, auf seinen Vorrang gegenüber querungswilligen Fußgängern verzichtet und damit zu einem sicheren und stadtverträglichen Verkehrsablauf beiträgt.

Zur Bereitstellung ausreichender Geh- und Aufenthaltsflächen in den Seitenräumen wird der Fahrbereich durch Elemente wie niedrige Borde, Rinnen, Bäume, verdeutlicht und vom Seitenraum abgegrenzt. Eine adäquate Berücksichtigung der Barrierefreiheit ist in „Shared Space“-Bereichen stets zu gewährleisten.³



Bild 22: Shared Space in Ulm, Neue Straße

³ Baier et al.: Einsatzbereiche und Einsatzgrenzen von Straßenumgestaltungen nach dem „Shared Space“- Gedanken. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft V 251. Bergisch Gladbach 2015.

Der Planungsmaßstab einer Voruntersuchung lässt eine genauere Befassung mit Materialien und Ausstattungsgegenständen nicht zu. Als Grundlage für weitere Planungsschritte werden für die Materialien ein Asphaltbelag mit aufgehellter Deckschicht für die Fahrbahnen sowie großformatiges Natursteinpflaster für die Gehwege und kleinformatisches Pflaster für die Parkflächen sowie Bordsteine aus Granit vorgeschlagen. In den 'Shared Space' Zonen wird der Pflasterbelag über die Fahrbahn gezogen, um zu verdeutlichen, dass in diesem Bereich die gemeinsame Nutzung von allen Verkehrsteilnehmern vorgesehen ist.

Bei der Wahl des Pflastermaterials sollten die Haltbarkeit des Materials und die gute Begehmbarkeit im Vordergrund stehen. Es wird geschnittener Granit für die Gehwege empfohlen, um die Probleme die sich in der Fußgängerzone abzeichnen nicht fortzuführen.

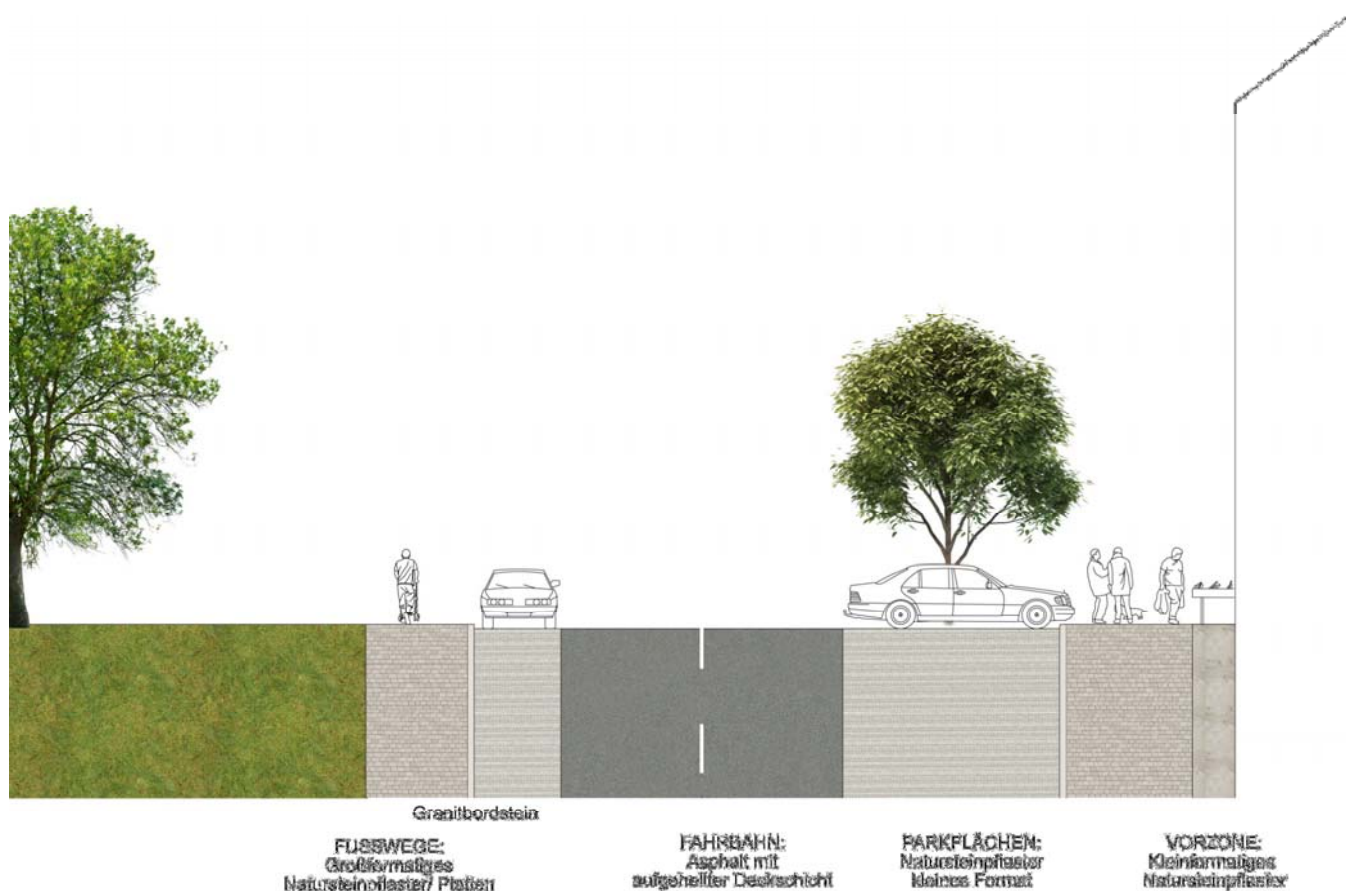


Bild 23: Materialvorschläge am Beispiel der Kaiserstraße

Die Fahrradstellplätze sind an den Eingängen zur Innenstadt und der Fußgängerzone verortet. Die Möblierung soll schlicht gehalten werden und sich in den Bestand integrieren (vgl. Bild 24). In der Altstadt soll an die bestehenden "Altstadtleuchten" angeknüpft werden. Für die äußeren Bereiche könnte der Leuchtentyp der Promenade wieder aufgegriffen werden.



Bild 24: Beispiele für Stadtmobiliar

5.1 Steckbriefe

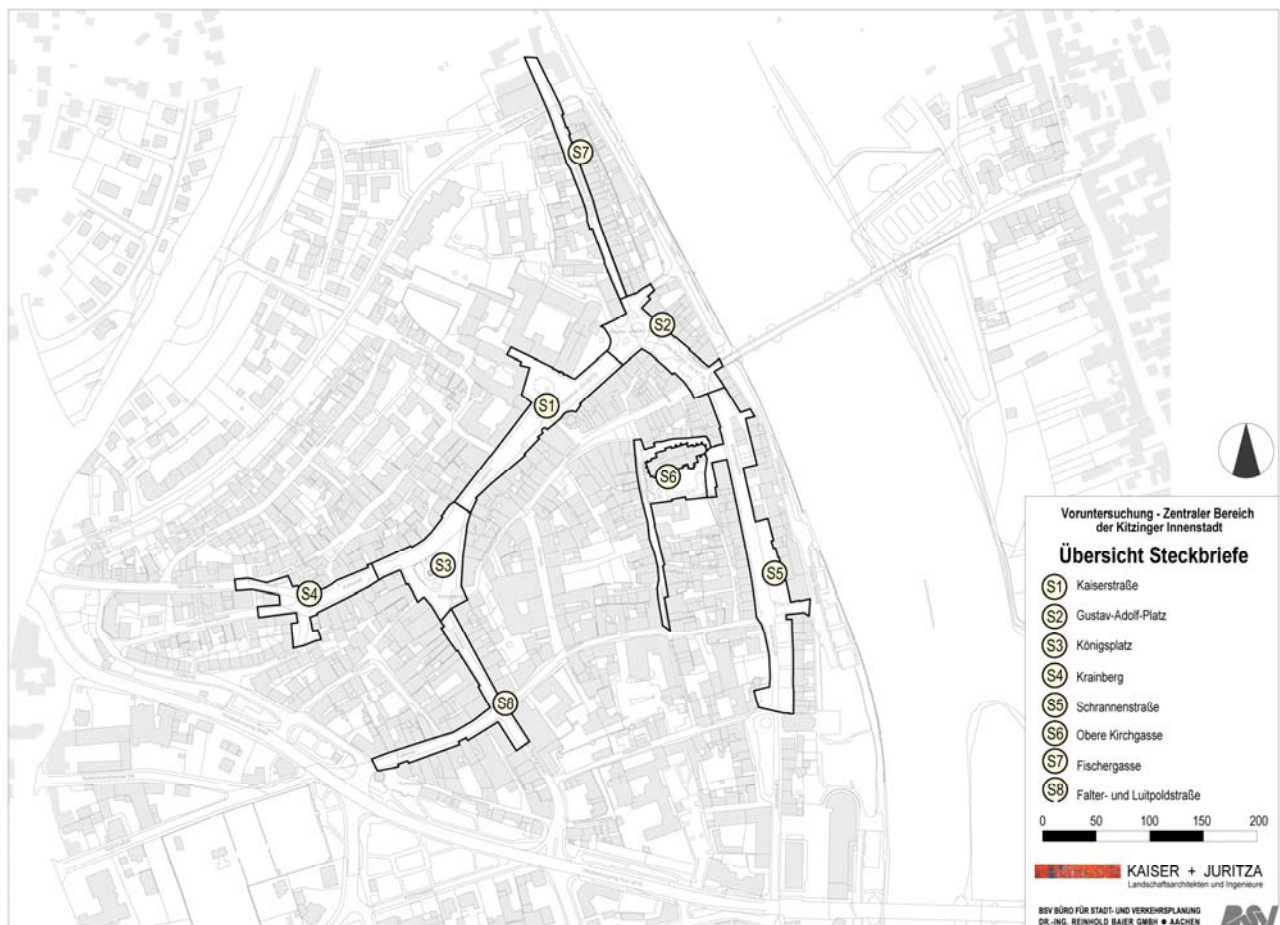


Bild 25: Übersicht Steckbriefe

Voruntersuchung - Zentraler Bereich der Kitzinger Innenstadt

1 Kaiserstraße und Platz der Partnerstädte

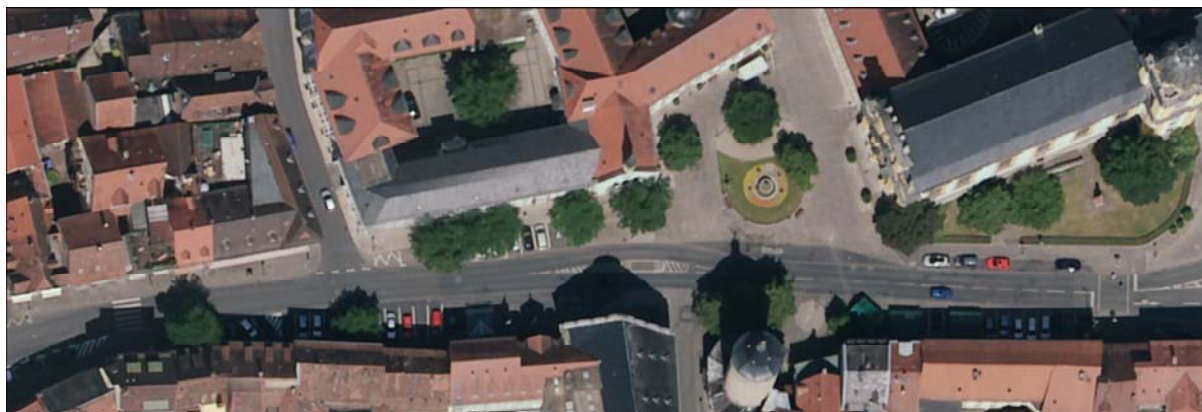
Charakter/Funktionen

- Haupteinfahrungsstraße mit Parken, Liefern/Laden
- Nutzungen: Einzelhandel, öffentliche Einrichtungen, Sehenswürdigkeiten, Gastronomie, Wohnen, Freizeit/Tourismus
- Verkehrsstärke: 5.300 Kfz/24h⁴
- Bushaltestelle in der Innenstadt
- Geschwindigkeit: 50 km/h

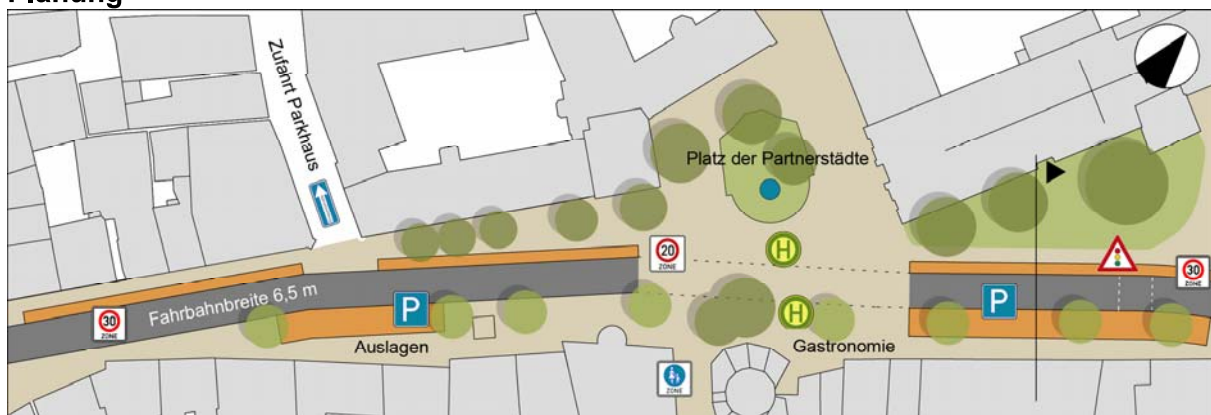
Ziele / Maßnahmen

- Prognose Kfz-Belastung: 1.500 Kfz/24h
- Tempo-30-Zone
- Hauptroute Radverkehr
- Stärkung Aufenthalts- und Bewegungsqualität
- Verkehrsgeschehen soll sich der städtebaulichen Qualität der Räume unterordnen
- Verbreiterung Seitenräume und barrierefreie Überquerungsmöglichkeiten
- Reduzierung der Fahrbahnbreite auf 6,50 m zugunsten der Stärkung der Seitenräume
- Weiterhin Flächen für den ruhenden Kfz-Verkehr im öffentlichen Straßenraum
- breite Seitenräume für komfortables Gehen und Aufenthalt vor den Geschäften, Flächen für Gastronomie
- Shared Space am Platz der Partnerstädte in Verbindung zum Marktplatz
- Baumpflanzung unter Berücksichtigung von vorhandenen Leitungen

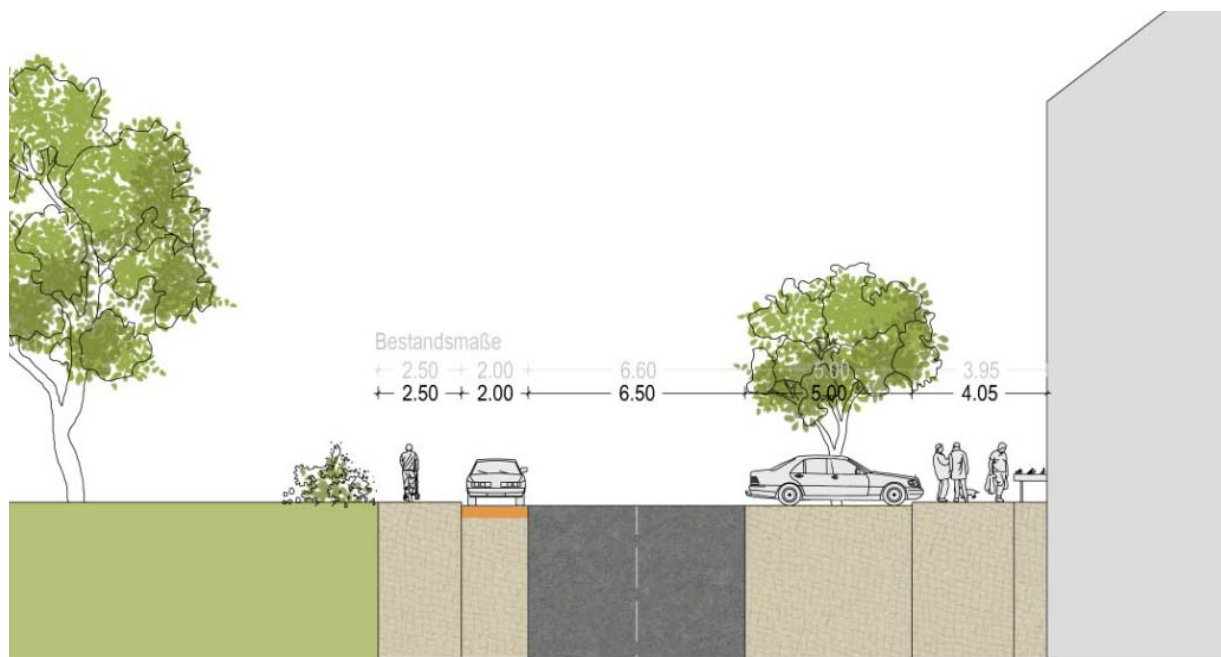
Luftbild



Planung



⁴ Kfz-Belastung Analysefall 2018

Querschnitt**Materialien**

Gehweg:	Natursteinpflaster, Platz der Partnerstädte inkl. Übergang zum Markt Zone für Geschäftsauslagen
Parkplätze:	Natursteinpflaster
Fahrbahn:	Asphalt

Ausstattung

barrierefreie Bushaltstelle mit Wartebereich (Überdachung, Sitzmöglichkeiten)
 Sitzgelegenheiten, Papierkörbe, Fahrradabstellanlagen
 Bäume (in Abhängigkeit von Leitungen)
 Natursteinmaterialien
 Separation Fahrbahn/Seitenraum durch 3 cm hohe Borde
 Gliederung und Aufwertung des Straßenraums durch beidseitige Baumpflanzungen (Allee-
 charakter)
 Einbettung von Parkständen in Baumreihen

2 Alte Burgstraße mit Gustav-Adolf-Platz

Charakter/Funktionen

- Knotenpunktbereich Kaiserstraße, Alte Burgstraße und Fischergasse mit kreisverkehrsartiger Verkehrsführung
- Verkehrsstärke: 4.000/ 5.300/6.500 Kfz/24h⁵
- Geschwindigkeit: 50 km/h
- bauliche Zwänge durch Regenüberlaufbecken unter der Straße
- Nutzungen: Einzelhandel, Sehenswürdigkeiten, Gastronomie, öffentliche Einrichtungen, Wohnen, Freizeit/Tourismus
- Eingang zum Altstadt kern
- Anbindung an Alte Mainbrücke

Ziele / Maßnahmen

- Prognose Kfz-Belastung: 1.500 /3.300 /2.900 Kfz/24h
- Reduzierung Kfz-Verkehrsflächen zugunsten der Seitenräume und zur Aufwertung des Platzbereichs, durch Herabstufung der Staatsstraße 2270
- Tempo-30-Zone
- Alte Burgstraße als Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (20 km/h) mit Parken, Liefern/ Laden
- Hauptroute Radverkehr
- Stärkung barrierefreier Aufenthalts- und Bewegungsqualität
- Baumpflanzung unter Berücksichtigung von vorhandenen Leitungen
- Fahrradtourismus stärken (z.B. Abstellanlage mit Gepäckaufbewahrung)
- Alte Mainbrücke: Nahmobiler (historischer) Stadteingang mit Aussicht - Achse für Verbindung und Kommunikation
- Brückenplatz - Tor zwischen Altstadt und Fluss für Flanieren und Aufenthalt
- Entlastung innerstädtischen Parkraums durch fußläufige Anbindung an (aufzuwertenden) Parkplatz Bleichwasen
- Schild „Radfahrer absteigen“ aus Richtung Bleichwasen entfernen, da Fahrverkehr in Richtung Alte Burgstraße und Schrankenstraße möglich
- niveaugleicher Ausbau der Alten Mainbrücke mit Sitzmöglichkeiten

Materialien

Gehweg: Natursteinpflaster, Übergang von Alter Mainbrücke
Zone für Geschäftsauslagen

Parkplätze: Natursteinpflaster

Fahrbahn: Asphalt

Ausstattung

Sitzgelegenheiten, Papierkörbe, Fahrradabstellanlagen
Bäume (in Abhängigkeit von Leitungen)
Natursteinmaterialien
Fahrradstellplätze mit Gepäckaufbewahrung

⁵ Kfz-Belastung Analysefall 2018

Luftbild



Planung - Variante A



Kreisverkehr mit begrünter Mittelinsel (26m Durchmesser)

Planung - Variante B



Minikreisel mit 14m Durchmesser und überfahrbarer Mittelinsel

Planung - Variante C



Kreuzung mit Vorfahrtsregelung (rechts vor links), die Schächte des Regenüberlaufbeckens liegen außerhalb der Fahrbahn, Wartungsarbeiten behindern nicht den Verkehrsfluss

Vergleich Platzbedarf Kreisverkehr (Variante A) und Kreuzung mit Vorfahrtsregelung (Variante C)



In Variante C ist die benötigte Verkehrsfläche kleiner, als bei einem Kreisverkehr. Die Seitenräume stehen für andere Nutzungen zur Verfügung.

Für den Gustav-Adolf-Platz wurden drei unterschiedliche Varianten entwickelt. Die Lage des Regenüberlaufbeckens mit der Notwendigkeit, eine regelmäßige Wartung mit Zugang über die vorhandenen Schächte zu gewährleisten, stellte eine entscheidende Randbedingung dar. Die Umgestaltung zu einem Kreisverkehr (die heutige Vorfahrtregelung entspricht nicht der eines Kreisverkehrs, sondern bevorzugt die Fahrbeziehung Kaiserstraße/Alte Burgstraße) erforderte unter Berücksichtigung der Zugangsschächte in der Mitte des Kreisverkehrs eine sehr zentrale Lage mit hohem Bedarf für die Verkehrsflächen. Da entsprechend der Leitlinien die Verkehrsfläche für den fließenden Kfz-Verkehr in der Innenstadt möglichst reduziert werden soll, wurde daher Variante A nicht weiter verfolgt.

Die Varianten B und C beinhalten jeweils eine Umgestaltung zu einem dreiarmligen Knotenpunkt mit „rechts-vor-links“-Regelung. Da die Lage der Schächte zum Regenüberlaufbecken im Seitenraum in Variante C einen Zugang ohne Sperrung des Knotenpunktes ermöglicht, wird diese als Vorzugsvariante empfohlen.

Um zu überprüfen, wie sich der Verkehrsfluss bei Umsetzung von Variante C darstellt, erfolgte der Nachweis der Verkehrsqualität nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015, S5.5). Auf der Basis der Verkehrsbelastungen der Spitzenstunde in Variante 4 (s. Kapitel 4.3) wird für die Einmündung mit Verkehrsregelung „rechts-vor-links“ bei einer mittleren Wartezeit von ≤ 10 Sekunden dann die Qualitätsstufe A-B

erreicht. Damit wird eine ausreichende Verkehrsqualität gewährleistet (Bild).

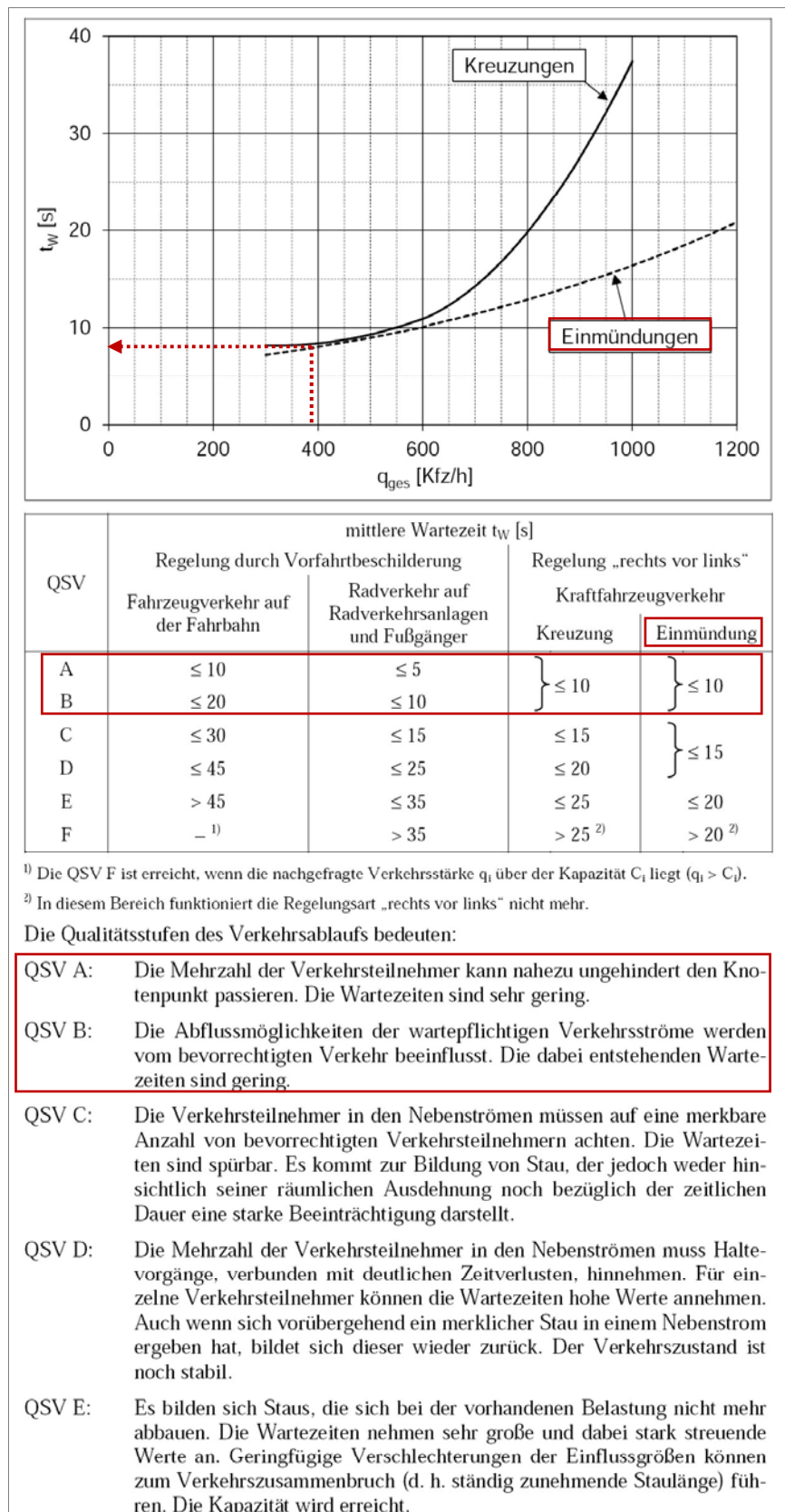


Bild 25: Nachweis der Verkehrsqualität für die Einmündung Gustav-Adolf-Platz/Burgstraße

Quelle: FGSV: Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) 2015.

3 Königsplatz

Charakter/Funktionen

- Hauptschließungsstraße mit Parken, Liefern/Laden
- Nutzungen: Einzelhandel, Sehenswürdigkeiten, Gastronomie, Wohnen, Freizeit/Tourismus
- Verkehrsstärke: 5.000 Kfz/24h⁶, Geschwindigkeit: 50 km/h

Ziele / Maßnahmen

- Prognose Kfz-Belastung: 1.100 Kfz/24h
- Tempo-30-Zone
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität, Stärkung der Seitenräume, Reduzierung der Verkehrsflächen
- Hauptroute Radverkehr
- Erweiterung Gastronomieterrasse mit Durchgrünung
- Durchgrünte Platzfläche durch Neuordnung von Erschließung und Parkständen

Luftbild



Materialien

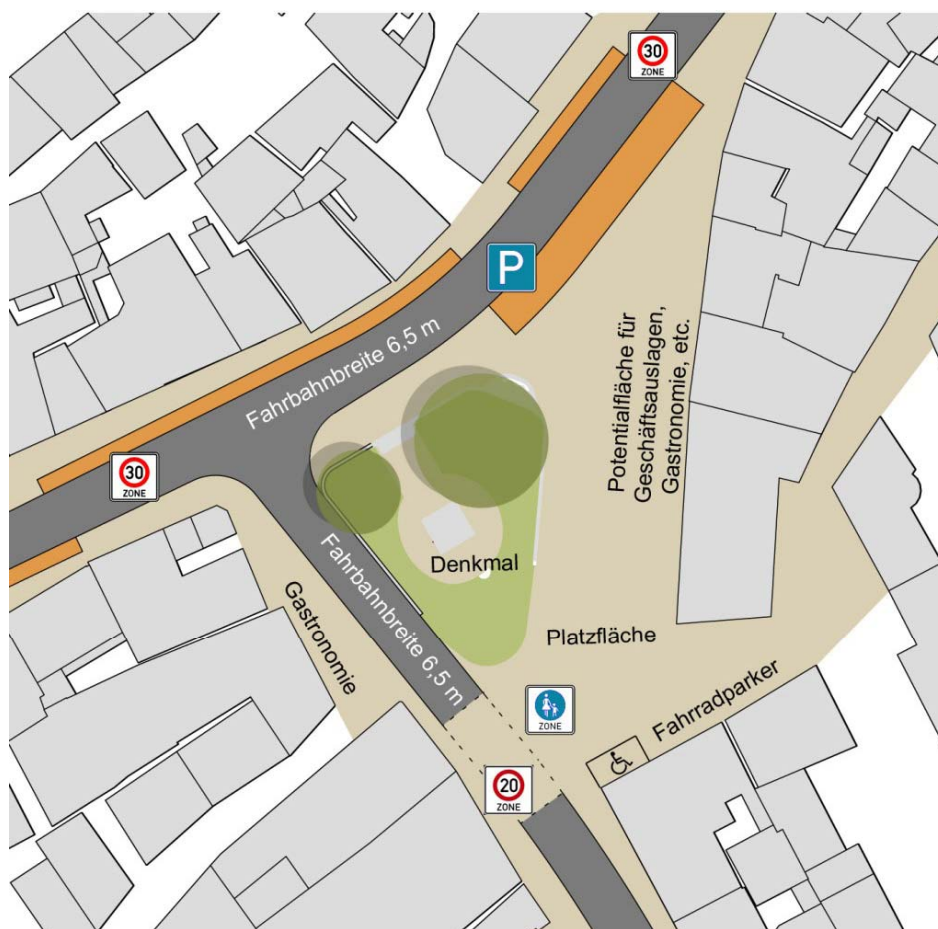
Gehweg: Natursteinpflaster, Zone für Geschäftsauslagen
 Parkplätze: Natursteinpflaster
 Fahrbahn: Asphalt

Ausstattung

Sitzgelegenheiten, Papierkörbe, Fahrradabstellanlagen
 Bäume (in Abhängigkeit von Leitungen)
 Separation Fahrbahn/Seitenraum durch 3 cm hohe Borde

⁶ Kfz-Belastung Analysefall 2018

Planung Variante A



- Fahrbahn an der Westseite des Platzes
- Parkstände an der Kaiserstraße
- zusammenhängende Platzfläche

Planung Variante B



- Kfz-Verkehr richtungsgetrennt
- Schrägparker auf dem Königsplatz
- starke Zonierung der Platzfläche

Planung Variante C



- Fahrbahn an der Ostseite des Platzes
- Senkrechtparker auf dem Platz (optional)

Die drei Varianten zur Umgestaltung des Königsplatzes resultieren aus den unterschiedlichen Führungen des Kfz-Verkehrs. Bei Variante A wird der Kfz-Verkehr in beiden Richtungen auf der westlichen Seite des Platzes geführt. Durch die kompakte Situierung der Parkstände entlang der Kaiserstraße entsteht hier ein großzügiger Platzbereich auf der östlichen Seite mit der Möglichkeit zur Gestaltung eines attraktiven Straßenraums mit hoher Aufenthaltsqualität. Zwischen Fußgängerzone und Faschingsmuseum wird eine Gestaltung nach dem Shared Space-Prinzip vorgeschlagen, um hier Fußgängern eine sichere und bequeme Querung zu ermöglichen und die Stadträume zu verbinden.

Die richtungsgetrennte Führung des Kfz-Verkehrs links und rechts des Denkmals erfordert in Variante B einen höheren Flächenbedarf für den Kfz-Verkehr. Durch die Lage der Parkstände im Platzbereich erfolgt eine starke Zonierung, die Flächen für Aufenthalt sind eingeschränkt.

Wenngleich Variante C durch die östlich der Königssäule im Zweirichtungsverkehr konzipierte Verkehrsführung im Vergleich zu Variante B einen geringeren Flächenbedarf für den motorisierten Verkehr erfordert, bewirkt die diagonal durch den Platz verlaufende Fahrfläche in Verbindung mit den Flächen für den ruhenden Verkehr eine starke Dominanz des MIV. Die Fahrbahn durchtrennt den Bereich zwischen Fußgängerzone im Osten und der Platzfläche westlich des Denkmals. Die gewünschte stärkere Vernetzung zum Faschingsmuseum wird nicht erreicht.

Unter Abwägung der genannten Vor- und Nachteile der drei Varianten wird unter Berücksichtigung der angestrebten Ziele Variante A empfohlen.

4 Krainberg – Würzburger Straße

Charakter/Funktionen

- Haupteinfahrungsstraße mit Parken, Liefern/Laden
- Nutzungen: Geschäfte, Gastronomie, Wohnen, Freizeit/Tourismus
- Verkehrsstärke: 2.900 Kfz/24h⁷
- Geschwindigkeit: 50 km/h

Ziele / Maßnahmen

- Prognose Kfz-Belastung: 2.800 Kfz/24h
- Tempo-30-Zone
- Hauptroute Radverkehr
- Reduzierung der Verkehrsflächen und Stärkung der Seitenräume
- Schaffung von barrierefreien Platzflächen z.B. für Gastronomie

Materialien

Gehweg: Natursteinpflaster
 Parkplätze: Natursteinpflaster
 Fahrbahn: Asphalt

Ausstattung

Fahrradabstellbügel
 Sitzmöglichkeiten

Luftbild



⁷ Kfz-Belastung Analysefall 2018

Planung

5 Schrannenstraße

Charakter/Funktionen

- Quartiersstraße mit Parken, Liefern/Laden
- Nutzungen: Einzelhandel, öffentliche Einrichtungen, Sehenswürdigkeiten, Gastronomie, Wohnen, Freizeit/Tourismus
- Verkehrsstärke: 4.000 Kfz/24h⁸
- Geschwindigkeit: 50 km/h
- Zugänge Mainlande

Ziele / Maßnahmen

- Prognose Kfz-Belastung: 3.000 Kfz/24h
- Tempo-30-Zone
- Hauptroute Radverkehr
- Stärkung des Wohnumfeldes
- Verbesserung der fußläufigen Verbindung zum Main
- Verbesserung der Parksituation durch Neuordnung der Parkplätze
- neue Zonierung des Straßenraums
- Baumpflanzungen unter Berücksichtigung von vorhandenen Leitungen

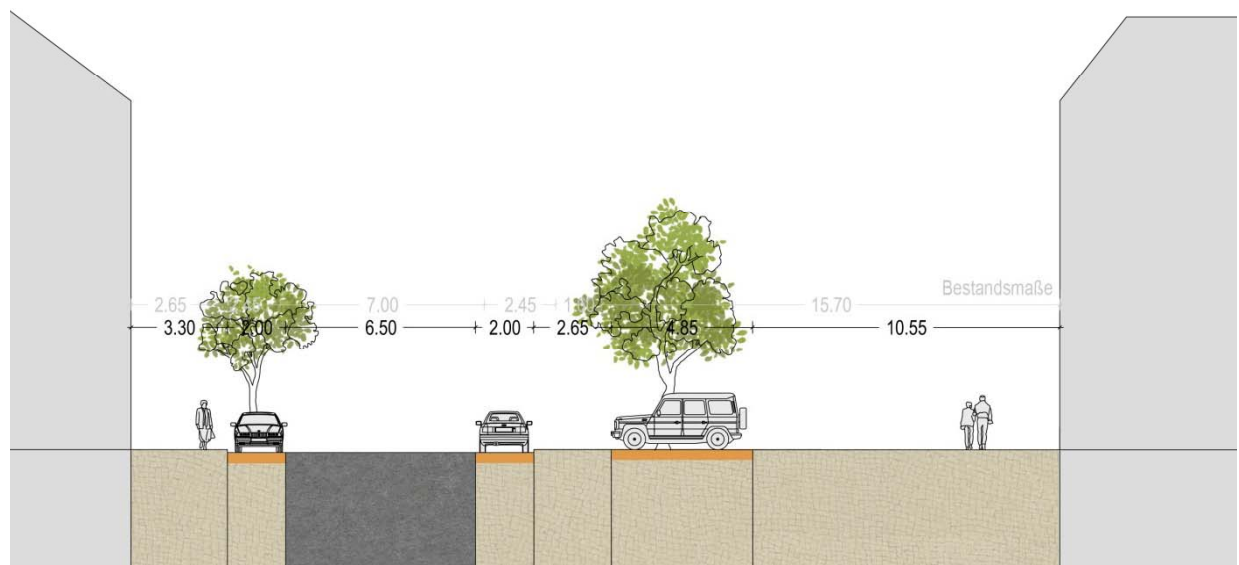
Luftbild



Planung



⁸ Kfz-Belastung Analysefall 2018

Querschnitt**Materialien**

Gehweg:	Natursteinpflaster
Parkplätze:	Natursteinpflaster
Fahrbahn:	Asphalt

Ausstattung

- Sitzgelegenheiten, Papierkörbe, Fahrradabstellanlagen
- Bäume (in Abhängigkeit von Leitungen)

6 Obere Kirchgasse

Charakter/Funktionen

- Geschäftsstraße/ Quartiersstraße Innenstadt
- Nutzungen: Einzelhandel, Gastronomie, Wohnen, Freizeit/Tourismus
- Geschwindigkeit: 50 km/h

Ziele / Maßnahmen

- Reduktion der Geschwindigkeit
- Spielstraße an der Rittergasse (Zufahrt Tiefgarage Bürgerbräu)
- Verkehrsberuhigter Bereich zwischen Klosterbauhofstraße und St. Johannes als Ergänzung der Fußgängerzone
- Weiche Separation durch niveaugleichen Ausbau des Straßenraums
- Möglichkeiten für Außengastronomie und Geschäftsauslagen
- modellhafte Gestaltung für die gesamte Fußgängerzone in der Oberen Kirchgasse

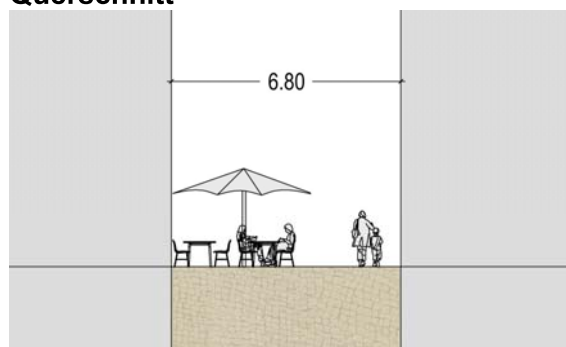
Luftbild



Planung



Querschnitt



Materialien

Natursteinpflaster

Ausstattung

- Sitzgelegenheiten, Papierkörbe,
- Fahrradabstellanlagen

7 Fischergasse

Charakter/Funktionen

- Haupteinfahrungsstraße ohne Parkmöglichkeiten
- Nutzung: Wohnen, Gewerbe
- Verkehrsstärke: 6.500 Kfz/24h⁹
- Geschwindigkeit: 50 km/h
- beengter Straßenquerschnitt (engste Stelle ca. 7,20m)

Ziele / Maßnahmen

- Prognose Kfz-Belastung: 2.900 Kfz/24h
- Reduzierung Fahrbahnbreite zugunsten der Seitenräume auf 5,50 m
- Engstelle mit 4m Fahrbahnbreite am Gustav-Adolf-Platz mit Tempo 20
- Reduktion der Kfz-Geschwindigkeit: Tempo-30-Zone, Tempo 20 an Engstelle
- „Altstadtgasse“ - Weiche Separation als Gestaltungsprinzip
- Stärkung des Wohnumfeldes

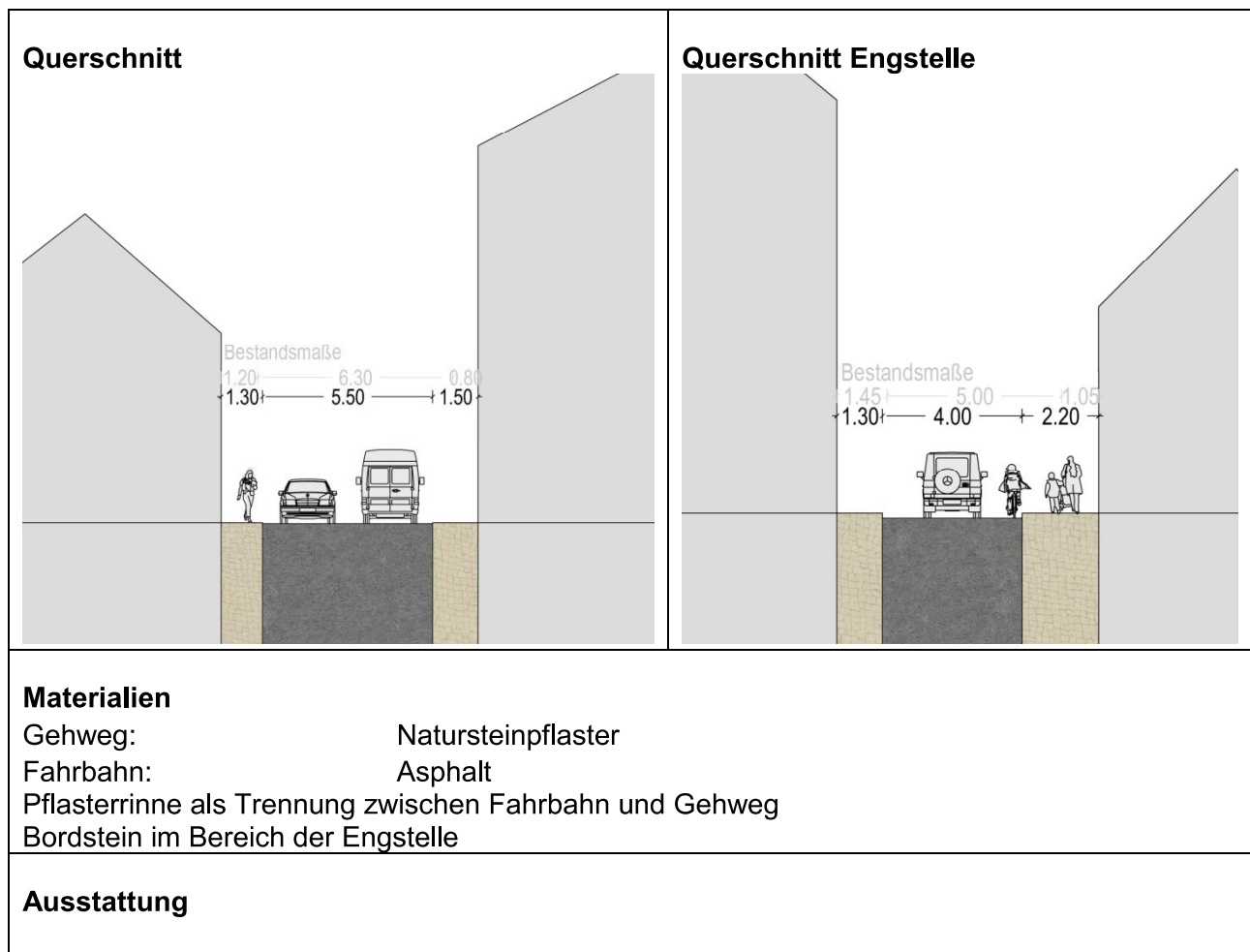
Luftbild



Planung



⁹ Kfz-Belastung Analysefall 2018



8 Falter- und Luitpoldstraße

Charakter/Funktionen

- Hupterschließungsstraße mit Parken, Liefern/Laden, Stadteinfahrt
- Nutzungen: Einzelhandel und Gewerbe, öffentliche Einrichtungen, Sehenswürdigkeiten, Gastronomie, Wohnen, Freizeit/Tourismus
- Verkehrsstärke: 3.600 Kfz/24h bzw. 5000 Kfz/24h¹⁰
- Geschwindigkeit: 50 km/h

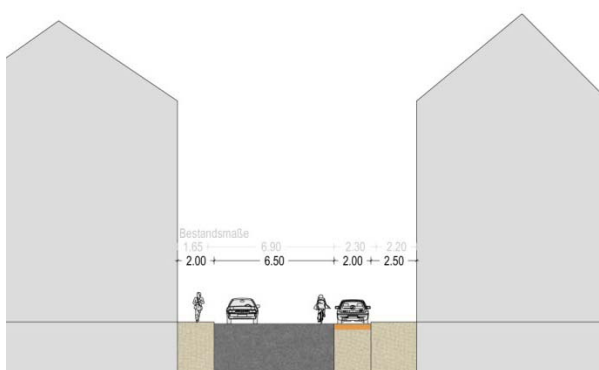
Ziele / Maßnahmen

- Prognose Kfz-Belastung: 1.800 /1.100 Kfz/24h
- Tempo-30-Zone
- Hauptroute Radverkehr
- Optimierung der Fahrbahnbreiten zur Stärkung und Vergrößerung der Seitenflächen für Parken, breitere Gehwege und Gastronomie bzw. Geschäftsauslagen
- Baumpflanzung unter Berücksichtigung von vorhandenen Leitungen
- Vorplatz für Fastnachtmuseum

Falterstraße



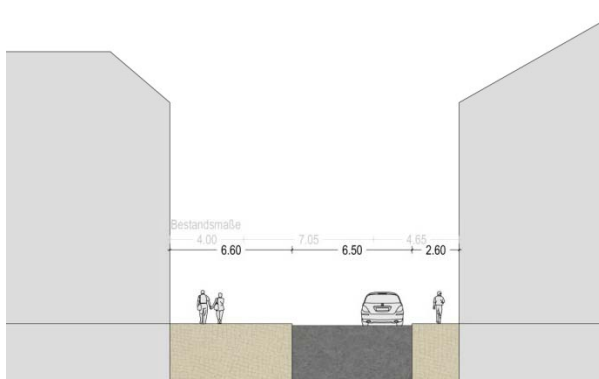
Querschnitt



Luitpoldstraße



Querschnitt



Materialien

Gehweg:	Natursteinpflaster, Zone für Geschäftsauslagen
Parkplätze	Natursteinpflaster
Fahrbahn:	Asphalt

Ausstattung

- Sitzgelegenheiten, Papierkörbe, Fahrradabstellanlagen
- Bäume (unter Berücksichtigung von von Leitungen)

¹⁰ Kfz-Belastung Analysefall 2018

Luftbild



5.2 Weitere Maßnahmenvorschläge

Zusätzlich zu den acht in den Steckbriefen dokumentierten Planungsvorschlägen wurden Maßnahmenvorschläge für drei weitere Bereiche entwickelt (Bild 21, M1-M3).

Alte Mainbrücke (M1)

Nach der Sperrung der Alten Mainbrücke für den Kfz-Verkehr ist eine Trennung der Verkehrsflächen nicht mehr erforderlich. Die vorhandenen hohen Borde stellen insbesondere für Fußgänger eine Barriere dar. Um die Brücke für den Fußgängerverkehr attraktiver und für den Radverkehr gleichzeitig durchlässig zu gestalten, wird empfohlen, sie als Fußgängerzone mit Freigabe für den Radverkehr auszuweisen (Z 242 mit Zusatzzeichen 1022-10). Radfahrer müssen hier Rücksicht auf Fußgänger nehmen und dürfen nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren. Es sollte geprüft werden, ob ein niveaugleicher Ausbau möglich ist.

Fußgängerzone (M2)

Die Fußgängerzone in der Kitzinger Innenstadt ist durch zahlreiche Geschäfte und gastronomische Einrichtungen stark frequentiert.

Der Ausbau zur Fußgängerzone erfolgte Anfang der 1980er Jahre. Entlang der Häuser wurde Mosaikpflaster aus Granit in Bögen verlegt. Der mittlere Teil der Fußgängerzone ist durch niveaugleiche Borde zониert, die Seitenbereiche mit Mosaikpflaster von einer mittleren Zone mit Granit-Kleinsteinpflaster abgrenzen. Die Steine sind nicht geschnitten, das verwendete Pflastermaterial ist aus heutiger Sicht nicht ausreichend barrierefrei und sollte langfristig ersetzt werden (Bild).

Gleichzeitig sollte die Höhensituation auf dem Marktplatz überarbeitet und die Wegebeziehungen verbessert werden. Die Cafés auf dem Marktplatz sind im Sommer auf dem Hauptweg aufgebaut, Fußgängerverkehr und Lieferverkehr können lediglich den schlecht begehbaren, mit Kleinsteinpflaster belegten Bereich zwischen Brunnen und Gastronomie nutzen (Bild , Bild).

Eine neue Zonierung mit Bereichen für Geschäftsauslagen, gastronomische Einrichtungen und Verkehrsfläche sollte wesentlicher Bestandteil einer mittelfristig anzustrebenden Umgestaltung sein.

Eine kurzfristige und kostenneutrale Verbesserung in der Kitzinger Fußgängerzone wäre im Rahmen einer Neuordnung der Außengastronomie durch das Freihalten der Randzonen für die fußläufige Erschließung erreichbar. Diese Lösung wäre allerdings in der Praxis voraussichtlich nicht realisierbar. Es ist davon auszugehen, dass die Geschäftsleute auch zukünftig ihre Auslagen dauerhaft vor ihren Geschäften präsentieren möchten.

Zwischenzeitlich geäußerte Vorschläge hinsichtlich der Einrichtung sogenannter „Rollatoren-Bahnen“, wobei beispielsweise in Form asphaltierter Bänder barrierefreie Wegeverbindungen geschaffen werden sollen, sind nicht zielführend. In einer Fußgängerzone können keine vordefinierten Gehbahnen vorgegeben werden. Dies widerspricht dem Charakter einer Fußgängerzone. Dort sollen, anders als in Straßenräumen mit klassischem Fahrverkehr und Zonierung in Fahrbahn und Seitenräume, Wegebeziehungen in

allen Richtungen ohne Beachtung von vorgezeichneten Bahnen zwischen Geschäften, Aufenthaltsflächen, Gastronomie etc. möglich sein.

Das Ziel, die Fußgängerzone barrierefrei zu gestalten, kann nur durch einen ganzheitlichen Ansatz erreicht werden. Nur durch einen Austausch des Belags auf der gesamten Fläche durch einen Belag aus geschnittenem Pflaster oder Platten mit geeigneter rutschfester Oberfläche lässt sich der Anspruch einer barrierefreien flächigen Nutzung der Fußgängerzone umsetzen. Eine entsprechende Umgestaltung sollte auch Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsbereiche außerhalb von Gastronomiebetrieben beinhalten. Damit kann neben einer für alle Nutzer „begehbaren“ auch eine „besitzbare“ Innenstadt realisiert werden. Die Eingangsbereiche der Fußgängerzonen sollten hierbei in eine barrierefreie Gestaltung einbezogen werden (u. a. Alte Mainbrücke, Kaiserstraße/Marktstraße, Königsplatz/Schweizer Gasse, Herrnstraße, Obere und Untere Kirchgasse).

Eine mögliche Gestaltung zeigt exemplarisch der für die Obere Kirchgasse entwickelte Gestaltungsvorschlag (Steckbrief 6). Hier wird der Eingang in die niveaugleiche Fußgängerzone durch einen Verkehrsberuhigten Bereich eingeleitet. So spiegelt sich der funktionale Übergang von einem Fahrbereich in einen Fußgängerbereich in der Gestaltung wieder und bildet damit eine optimale Übereinstimmung von Bau und Betrieb.



Bild 26: Der Marktplatz an einem Sonntag im Februar: Die ebene Platzfläche und die Randbereiche mit Mosaikpflaster stehen zum Laufen zur Verfügung



Bild 27: Der Marktplatz im Sommer: Für Fußgänger steht lediglich der schlecht begehbare Bereich mit Kleinsteinpflaster zur Verfügung



Bild 28: Granitsteinpflaster als Mosaik und Kleinsteinpflaster verlegt

Parkplatz Lindenstraße (M3)

Auf Grundlage der Untersuchungen und der erwarteten Verkehrsbelastung (Kapitel 4) kann davon ausgegangen werden, dass die Zufahrt in die Innenstadt an der Lindenstraße zukünftig entfallen und zum Parken ungenutzt werden kann.

Durch Neuordnung der Parkstände ist es möglich, die Parksituation entlang der Lindenstraße zu verbessern und gleichzeitig eine Stärkung der Grünfläche zur Abgrenzung zur B8 zu erreichen. Die Parkstände könnten zukünftig senkrecht zur Lindenstraße angeordnet sein, wobei sich die Anzahl um die zusätzlich möglichen Parkstände an der Zufahrt Rosenstraße erhöht (Bild).



Bild 29: Bestandsituation und Planungsvorschlag für Parkplatz Lindenstraße

5.3 Begrünung

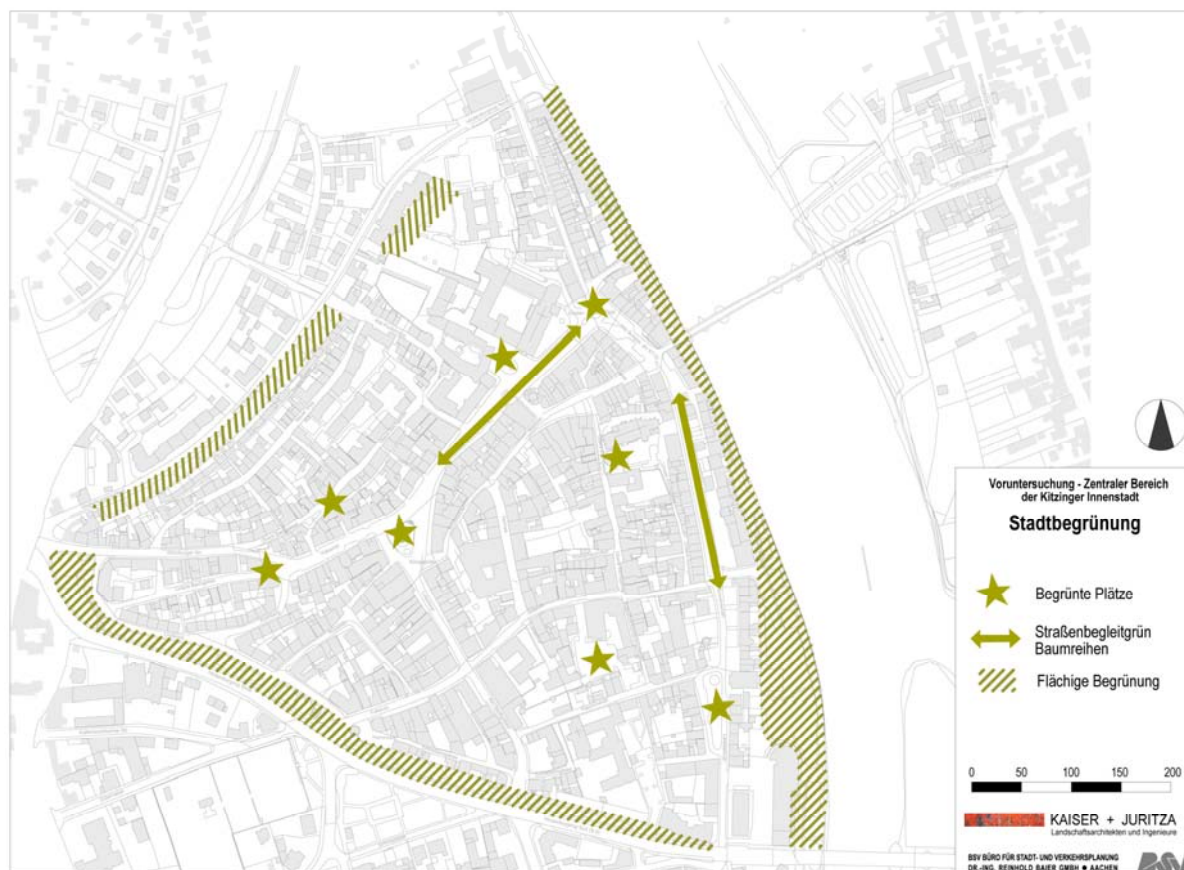


Bild 30: Übersicht Stadtgrün

In den Grundzügen ist die alte Stadtbefestigung durch die Grünflächen am Hindenburgring Nord und West zu erkennen und prägend für die Grünstruktur der Kitzinger Innenstadt. Zusammen mit der neuen Mainufergestaltung mit Grünflächen und Baumpflanzungen wird ein grüner Ring um die Kitzinger Innenstadt geschlossen.

Plätze in der Innenstadt sind oftmals mit Bäumen gestaltet und bilden wichtige Bindeglieder. Als besonders prägend sind die Bäume am Königsplatz, an der oberen Bachgasse und am Landwehrplatz zu benennen.



Bild 31: Der Kreuzungsbereich Obere Bachgasse und Würzburger Straße mit einer Linde.



Bild 32: Der Landwehrplatz ist ebenfalls mit Linden bepflanzt.



Bild 33: Der Königsplatz wird dominiert von einer Buche

Alleeartig begrünte Straßenräume beschränken sich momentan auf die Kaiser- und die Schrammenstraße. In anderen Straßen sind in den letzten Jahre bereits vereinzelt Bäume gepflanzt worden.

Grundlegend ist bei der Gestaltung der Innenstadt zu prüfen, in wie weit Baumreihen in den Straßenräumen eingeplant werden können. Durch die mittelalterliche Struktur der Stadt sind Alleen vermutlich nur in einigen wenigen Straßen denkbar (Kaiser-, Schrammen- und Falterstraße). Jedoch können einzelne Baumpflanzungen bei Straßenraumgestaltungen vorgesehen werden. Dies ist aber immer in Abhängigkeit der Bauten im Untergrund (Kanal, Leitungen, Regenüberlaufbecken etc.) und vorhandenen Platzverhältnissen zu betrachten.

Bei der Neugestaltung der Plätze sind die vorhandenen Grünstrukturen soweit wie möglich zu erhalten und sinnvoll zu ergänzen.

In den weiterführenden Untersuchungen sollte auch geprüft werden, in welcher Form Fassadenbegrünungen im Kitzinger Innenstadtgebiet zur Stadtklimaverbesserung gefördert werden kann. Dazu könnten Förderprogramme für private Hauseigentümer entwickelt werden. Einige positive Beispiele sind bereits jetzt schon im Innenstadtgebiet vorhanden.



Bild 34: Fassadenbegrünung an einem Restaurant in der Fußgängerzone