

An den Oberbürgermeister
Herrn Siegfried Müller und
Die Damen und Herren
des Stadtrates Kitzingen

26.7.2013

Stellungnahme der KIK-Fraktion zum VEP-Entwurf

Sehr geehrte Damen und Herren!

Mit der angefügten Stellungnahme setzt sich die KIK-Fraktion mit dem vorgelegten Entwurf des VEP auseinander. Wir gehen davon aus, dass diese Einlassungen in einer noch zu führenden Stadtratssitzung ausführlich zur Diskussion gestellt werden bzw. vorab bereits dem Verkehrsplanungsbüro zur Stellungnahme zugeleitet werden.

Ein Verkehrsentwicklungsplan (VEP) besteht regulär aus

- **Erfassung** des vorhandenen Bestandes
- **Analyse** der gegenwärtigen Struktur (eine Analyse als systematische Untersuchung, bei der das zu untersuchende Objekt differenziert betrachtet wird, um die Erkenntnisse anschließend zu ordnen und auszuwerten. Dabei dürfen die Vernetzung der einzelnen Elemente und deren Integration nicht außer Acht gelassen werden.)
- **Vergleich** mit vorherigen Planungen, soweit vorhanden. Bei dem Vorhandensein früherer Planungen ist auszuführen, inwieweit die Schätzungen von damals eingetroffen sind, inwieweit die früheren Planungen tatsächlich umgesetzt wurden und welchen Effekt man mit diesen Umsetzungen erzielt hat. Es ist ein Soll-Ist-Vergleich zu erstellen.
- zielgerichteten **Empfehlungen** für die in der Zukunft für möglich gehaltenen Entwicklungen.

Aus diesen Punkten sind verschiedene, zusammenfassende Ableitungen zu erstellen, welche Entwicklungspläne für das weitere Handeln und Vorgehen des Stadtrates und der Verwaltung in dem untersuchten Bereich (in unserem Falle die verkehrliche Infrastruktur für alle Verkehrsträger) darstellen.

Ähnlich wird es auch im Auftrag an den Gutachter durch die Stadt KT dargestellt (vergleiche hierzu die „Aufgabenstellung: Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Kitzingen“).

Im Teil B auf Seite 3 in der Aufgabenstellung wird unter 1. die „Prognose und Bewertung der künftigen Verkehrssituation bis zum Jahre 2025“ gefordert.

Ab S. 68 ff des Gutachtens wird zwar unter der Bezeichnung Wirkungsanalyse mit Prognose Nullfall 2025, Analyse Plusfall, etc. darauf eingegangen. Allerdings sind die Handlungsempfehlungen dabei bereits weitgehend in KT bekannt, geplant oder sogar umgesetzt, wie z.B. der Tangentenring oder Errichtung eines Busbahnhofs am Bahnhof von KT oder die Sperrung der Alten Mainbrücke. Die Planungen zum Bahnhofsvorplatz sind bereits seit über 20 Jahren vorhanden und stammen ursprünglich noch aus den Initiativen von Alt-OB Schardt.

Was jedoch gänzlich fehlt, sind zielgerichtete Empfehlungen zur weiteren Verkehrssteuerung, insbesondere des Durchgangsverkehrs, in KT.

Der bisherige Generalverkehrsplan von 1984 geht von einem weitgehenden Ziel- und Quellverkehr in KT aus. Diese Problematik ist durch die Tangenten einerseits und dem Abzug des US-Militärs (welches durch die 3 über die Stadt verteilten US-Standorte erheblich zum Quellverkehr, also dem innerstädtischem Verkehr) beitrug – weitgehend gelöst.

Unstrittig ungelöst ist dagegen die Frage der Leitung des Fernverkehrs um oder durch KT hindurch. Es ist, neben den Ampelschaltungen, die von den KT Bürgern am heftigsten diskutierte Frage: **„Wie bekommen wir den LKW Durchgangsverkehr aus unserer Stadt Kitzingen heraus?“** Denn gerade in den vergangenen Jahren ist, infolge weiterer Industrieansiedlungen und Betriebserweiterungen an der B 8 von der Autobahn A 3 (Biebelried) kommend bis Neustadt/Aisch (NEA), gerade der LKW-Verkehr stark angewachsen. Dieser Verkehr fährt auf direktem Wege nach wie vor geradewegs durch KT hindurch. Es handelt sich dabei in den wenigsten Fällen um so genannte Mautflüchtlinge, sondern um Lieferverkehr zu den Gewerbebetrieben östlich von KT bis NEA. Beispielfhaft sei nur auf das neue Industriegebiet in Fröhstockheim hingewiesen. Dieses liegt direkt neben der Gemarkung KT bereits auf Rödelseer Gemarkung.

Zu dem Problem **„Fernverkehr durch KT“** gibt es keinerlei Empfehlungen, obwohl der Auftrag durch die Stadt KT, auch ein Konzept zur Thematik der langfristigen Trassenvorhaltung einfordert.

Die knappe, unvollständige Auseinandersetzung und Darlegung in Form des vorläufigen Abschlussberichtes durch den Gutachter beinhaltet daher wesentliche Schwachpunkte. Insbesondere eine nur unvollkommene Umsetzung der durch die Verwaltung der Stadt KT umfassend erarbeiteten Aufgabenstellung, auf welche im vorläufigen Abschlussbericht nur unvollkommen eingegangen wird.

Daraus folgert die KIK allerdings, dass deshalb gegenwärtig auch keine abschließende Abstimmung zu dieser Vorlage durchgeführt werden kann. Das Büro Baier möge deshalb zuerst sein abschließendes Gutachten vorlegen, bevor der Stadtrat sich eine abschließende Meinung bilden kann.

Voraussetzung für die Erstellung eines wirksamen und auf die Zukunft abgestelltes VEPs ist einerseits die ausführliche Diskussion im Stadtrat (die bis heute nicht im notwendigen Umfang geführt wurde), die konsequente Information und Einbeziehung der Bürgerschaft und die Einarbeitung der Ergebnisse der Bürgerbeteiligung. Erst wenn dazu die Stellungnahmen des Verkehrsplanungsbüros vorliegen, zusätzlich unterstützt durch eine fachliche Würdigung der Ergebnisse durch die Stadtverwaltung, kann im Stadtrat - nach einer ausführlichen Vorstellung der daraus erzielten Erkenntnisse - die aktuelle Fassung des VEP diskutiert und abschließend behandelt werden.

Trotzdem möchten wir einige Gedanken zu einzelnen Punkten in dem Gutachten einbringen. Zur besseren Vergleichbarkeit wird, soweit als möglich, der Gliederung der "Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr.-Ing. Reinhold Baier GmbH" (i.F. BSV oder Gutachter oder Baier) gefolgt.

1. Fußgängerverkehr

Auf S. 14 des Gutachtenentwurfes wird das größte Plus für Kitzingens Fußgänger vermerkt: **die Sperrung der Alten Mainbrücke für den motorisierten Autoverkehr.** Allerdings ist dann nicht erklärt, weshalb das große Plus für die Fußgänger durch die Linienführung eines Stadtbusses exakt über diese Alte Mainbrücke wieder zerstört werden soll. Ganz abgesehen davon, inwieweit das auch mit den Planungen der Überquerungsstelle Alte Mainbrücke in die Marktstraße hinein (S. 42 des Berichts) kollidiert. Denn ein Bus benötigt sicher einen anderen Bewegungsraum und hat einen anderen Bewegungsradius als ein Fußgänger oder Radfahrer.

Was bei der Analyse und dem „Zielkonzept“ für Fußgänger auffällt, dass Planungsvorgaben für technische Ausführungen von Fußgängerbereichen sehr ausführlich dargestellt werden. Es wird über RAS 06 (= Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen) und M.A.R.S. (= Modell autonomer und relativer Standards – ein Eigengewächs des Büro Baiers) infor-

miert. Jedoch wird die konkrete Vorgabe aus der Aufgabenstellung der Stadt KT (S.2 Nr. 3 a) vermisst. Dieser Punkt sieht vor, dass die „innerstädtischen Fußgängerströme und touristischen Routen, Schulwege“ erfasst und analysiert werden, was Sinn macht, denn daraus ergibt sich ein vordringlicher Handlungsbedarf genau für diese stark frequentierten Fußgängerbereiche.

Die dagegen vorgelegten technischen Bedingungen für das Erstellen von z.B. Fußwegen sind nachrangig, da sich diese an den vorhandenen örtlichen Gegebenheiten und Möglichkeiten zu orientieren haben und nicht an theoretischen, bürokratischen Konstrukten.

2. Radverkehr

In dem vorliegenden Bericht sind einige Bilder hinsichtlich der Radwege vorhanden. Allerdings sind sie nur grob unterschieden und differenzieren z.B. nicht zwischen Fahrradweg und Tempo-30-Bereich.

Auftrag und Aufgabe an die Verwaltung sollte sein:

- Erstellung eines Stadtplanes mit Radwegenetz, in welchem nicht die Autofahrstraßen dominieren, sondern die Radwege. Es ist ein Radwegestadtplan zu erstellen, in welchem alle verfügbaren Daten von und über Radwege eingearbeitet und die verschiedenen Informationen ablesbar sind.
- Die Anregungen der Bürger aus der Bürgerdiskussionsrunde sollten übernommen werden. Es ist nirgends ersichtlich, dass die BSV diese in ihr Gutachten einarbeitete.

Vor allem sollte hierbei an eine bessere Ausschilderung gedacht werden. Zum einen wohin der Radweg führt und zum anderen über den Verlauf des Radweges informieren. Dort wo der Radweg endet oder die Straßenseite wechselt (wenn kein richtungsgebundener Radweg vorhanden ist), ist eine Sicherung der Straßenquerung vorzusehen. Ampeln als Querungshilfe sollten nur auf Anforderung und eben bei Bedarf funktionieren.

KT ist explizit in der Studie zu bayerischen Einzelhandelskonzepten genannt, wegen seiner Radfahrerboxen. Die Verwaltung hat dementsprechend Flächen und Gebäude zu suchen, in welchen sich Fahrradparkhaus/ -platz und/oder eine Gepäckaufbewahrung unterbringen ließe. Leider finden sich hierzu keine Vorschläge im Gutachten.

3. Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Außer kostenintensiven Maßnahmen, welche die Stadt KT infolge ihrer finanziellen Leistungskraft (Verschuldung) nicht verwirklichen kann, wurde kein neues Konzept entwickelt. Die Verlegung von Haltestellen sehen wir sogar kontraproduktiv. Neben der Verlegung an Orte, die soeben erst vollständig erneuert und ausgebaut wurden, verbietet sich schon aus finanziellen Gründen eine Zerstörung der Neubauten durch überflüssige Verlagerungen von Haltestellen, zumal die Haltestellen an dem jetzigen Ort die Innenstadt mit dem aus Süden und teilweise Osten kommenden innerstädtischen Quellverkehr und auch den vom Landkreis kommenden Zielverkehr bedienen. An den Haltestellen wären ampelfreie Überquerungshilfen für Fußgänger und Radfahrer angebracht, aber keine Verlegung derselben. Dieses wäre aus unserer Sicht sogar eine Verschlechterung der gegenwärtigen Situation.

Die Forderung zur Verlegung der Haltestellen ist noch unverständlicher, wenn man auf S. 13 des Gutachtens liest, dass gerade von den Haltestellen am „Ehemaligem Krankenhaus am Hindenburggring Süd“, es sich um einen „kurzen Weg in die Innenstadt“ handelt.

Wir schlagen vor, unter Einsatz neuester Kommunikationsmittel (z.B. dem Handy) eine neue, effiziente Form des Nahverkehrs zu entwickeln, die einen öffentlichen mit privatem Personennahverkehr symbiosenhaft verknüpft.

4. Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Erst wenn das drängendste und dringendste Problem für Kitzingen - zumindest planerisch - gelöst ist, kann über weitere Entwicklungen und Empfehlungen für den Autoverkehr (MIV) diskutiert werden. Wie bereits oben ausgeführt ist der LKW Durchgangsverkehr inzwischen zu dem Problem für KT schlechthin geworden. Insbesondere wenn man bedenkt, dass es zwischen der A 3 im Westen KT und Nürnberg im Osten von KT, keine nennenswerte größere Ortsdurchfahrt für den LKW Verkehr mehr gibt, außer in KT. Selbst in NEA wird der Durchgangsverkehr bereits am Ortskern vorbeigeleitet und nicht, wie in KT, mitten durch die Stadt hindurch. Dieses alles, obwohl KT bereits über 3 (in Worten: drei!) Mainbrücken für den MIV verfügt!

Die Forderung der KIK, dass sich die Ampeln auf der B8 nach dem Verkehrsaufkommen zu richten haben und nicht, wie es gegenwärtig der Fall ist, dass der Verkehr sich nach den Ampelschaltungen richten muss, bleibt selbstverständlich bestehen. Es ist ein weiterhin bestehendes dringendes und drängendes Sonderproblem in KT.

5. Parkender Gesamtverkehr (PGK)

Im Gegensatz zum VEP-Entwurf führen wir weitere Punkte an. Damit wird nicht nur dem ruhenden Kfz-Verkehr Rechnung getragen, sondern den „Belangen aller Verkehrsteilnehmer“, wie es im Auftrag an den Gutachter steht.

Auch Motorrad-, Rad-, Rollator-, Rollstuhlfahrer, etc. benötigen Parkräume sowie Abstellflächen für ihre Fahrzeuge. Gleichzeitig soll damit darauf hingewiesen werden, dass es in dem gesamten VEP-Entwurf diesbezgl. nur unzureichende Vorstellungen und Ansätze gibt, welche heute allerdings in größerer Detailliertheit selbstverständlich sein sollten. Diese Ziele sind auch in einer sich zunehmend dem Fahrradtourismus widmenden Stadt vonnöten. Die behindertengerechte und barrierefreie Fortbewegungsmöglichkeit ist ein weiteres Ziel. Dabei ist zu berücksichtigen, dass nicht nur Rollstuhlfahrer als Behinderte anzusehen sind, welche besonderer Aufmerksamkeit bedürfen.

Den ruhenden Verkehr lediglich mit bürokratischen Mitteln verwalten zu wollen, wie es für das Mühlberggebiet vorgesehen ist, bringt keine Lösungen für die dort zu bestimmten Zeiten herrschenden chaotischen Verkehrsverhältnisse. Hier besteht ebenfalls dringender Nachbesserungsbedarf.

5a Verkehrslärm

Der in Kitzingen existierende Verkehrslärm findet keinen Eingang in den VEP-Entwurf.

Entsprechende Maßnahmen und Vorkehrungen zur Verminderung oder Vermeidung von Verkehrslärm werden nicht aufgeführt.

6. Schienenverkehr

Obwohl in der Aufgabenstellung der Stadt KT darauf hingewiesen wird, dass der Stadt KT ein „integriertes und ein alle Verkehrsarten umfassendes Konzept“ fehlt, findet der Schienenverkehr keinen adäquaten Eingang in den VEP-Entwurf.

Obwohl unter Punkt 4 „Gesamtstädtische Mobilitätsstrategie“ (vorläufiger Abschlussbericht des VEP S. 36 f) sogar auf eine Stärkung der Bahn und auf eine Entlastung der Umwelt verwiesen wird, sind konkrete Aussagen zur Einbeziehung des Schienenverkehrs so gut wie nicht vorhanden.

Zur Problematik des Schienenlärms, insbesondere in den Nachtstunden, wurde überhaupt keine Aussage getroffen worden.

FAZIT

Der Gutachter stellt im VEP-Entwurf sehr viele kleine und kostenintensive Einzelmaßnahmen vor, welche vor allem die von seinem Büro für Gesamtdeutschland mitentwickelten Planungsstandards darlegen. Allerdings wird nicht in aus- und hinreichendem Maße auf die örtlichen Gegebenheiten und die Grundbedürfnisse der Bürger eingegangen. Diese wurden in den Bürgerworkshops dargestellt sowie auch in der Aufgabenstellung durch den Auftraggeber, den Stadtrat der Stadt Kitzingen vorgegeben. Diese erkannten Defizite sind in den Entwurf des VEP einzuarbeiten. Insgesamt entbehrt dieser Entwurf relevante Lösungsansätze bei der Berücksichtigung bereits marktauglicher technischer Systeme, zB. in den Bereichen Verkehrlenkung, Ampelsteuerung, ÖPNV und zum zukünftigen Mobilitätsverhalten der Bürgerschaft.

Für eine abschließende Behandlung im Stadtrat ist eine Sondersitzung vorzusehen, in der die Kitzinger Verkehrsproblematik und die Lösungsmöglichkeiten für die Zukunft in einem ausreichenden Zeitrahmen diskutiert werden kann.

KIK-Stadtratsfraktion