

VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN
STADT COBURG

STADT COBURG
STADTBAUAMT
STADTPLANUNG-VERKEHR

Impressum

Herausgeber: Stadt Coburg
Stadtbauamt
Stadtplanung-Verkehr

Bearbeitung: BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung
Dr.-Ing. Reinhold Baier GmbH, Aachen

Layout: Klaus Wagenhäuser / www.himmelswiese.com

Druck: Rautenberg Media & Print Verlag KG

Auflage: 500

Coburg im März 2006

LIEBE COBURGERINNEN UND COBURGER

Nach drei Jahren intensiver Diskussion haben wir die Arbeiten zum Verkehrsentwicklungsplan für unsere Stadt erfolgreich abgeschlossen. Am 24. November 2005 fasste der Stadtrat folgenden Beschluss:

Der Stadtrat stimmt dem Verkehrsentwicklungsplan als eine Grundlage für die künftige Stadtentwicklungsplanung zu.

Die Verwaltung wird beauftragt, die Empfehlungen des Verkehrsentwicklungsplanes, insbesondere die Planungsleitlinien, für die jeweiligen Einzelfälle zu konkretisieren und in die Abwägung bei den Einzelfallentscheidungen einzubeziehen. Dies gilt bei

- allgemeinen Beschlüssen zur Stadt- und Verkehrsplanung,*
- der Vorbereitung von Planungen in der verwaltungsinternen Abstimmung und*
- bei der Vorlage von konkreten Maßnahmenbeschlüssen in der Bauleitplanung und bezüglich der Ausgestaltung von Verkehrswegen.*

Viele Einzelpersonen, Institutionen und gesellschaftliche Gruppen waren an der Ausarbeitung beteiligt und haben ihren Beitrag geleistet, damit ein abgestimmtes und für unsere Stadt „maßgeschneidertes“ Gesamtverkehrskonzept entstehen konnte.

Wir haben Sie regelmäßig über die Zwischenstände der Bearbeitung informiert: mit mehreren Faltblättern, mit Ausstellungen und durch Informationen, die Sie aus der Lokalpresse erhalten haben.

Diese Broschüre stellt die einzelnen Arbeitsschritte des Planungsprozesses, die wesentlichen Zwischenergebnisse und vor allem die entwickelten Konzeptbausteine und Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans nun nochmals im Zusammenhang dar. Sie kann und soll damit als Grundlage und Erinnerungsstütze dienen, wenn es darum geht, die vielen Einzelmaßnahmen in den kommenden Jahren umzusetzen.

Ich danke allen Beteiligten für die konstruktive, zielführende Kooperation und hoffe, dass es uns gemeinsam gelingen wird, die anspruchsvollen Ziele, die wir uns mit dem Verkehrsentwicklungsplan gesetzt haben, in den nächsten 10 bis 15 Jahren zu erreichen.



Hans-Heinrich Ulmann
2. Bürgermeister und Baureferent

INHALT

1	Die Aufgabenstellung. Ziele, Inhalte, Vorgehen	5
2	Die Analysen. Mobilität in Coburg	6
3	Die Analysen. Öffentlicher Verkehr	7
4	Die Analysen. Motorisierter Individualverkehr	8
5	Die Analysen. Rad- und Fußgängerverkehr	10
6	Die Analysen. Lärm und Luftschadstoffe	11
7	Die Analysen. Zusammenfassung	12
8	Der Prognose-Nullfall. Zukunftsszenario 2015	13
9	Das Innenstadtszenario. Erschließungsvarianten im Vergleich	14
10	Der Verkehrsentwicklungsplan. Straßennetzkonzeption	16
11	Der Verkehrsentwicklungsplan. Radverkehrskonzept	18
12	Der Verkehrsentwicklungsplan. Handlungskonzept Straßenraum	20
13	Der Verkehrsentwicklungsplan. Innenstadtkonzept und Parken	24
14	Der Verkehrsentwicklungsplan. Planungsleitlinien	27

1 DIE AUFGABENSTELLUNG. ZIELE, INHALTE, VORGEHEN

Der Verkehr und seine Auswirkungen – dies ist in allen Städten ein die öffentliche Diskussion beherrschendes Thema. Damit die Probleme langfristig gelöst oder zumindest deutlich verringert werden können, ist ein zielorientiertes Gesamtkonzept für die Zukunft notwendig. Dazu dient der für Coburg in den vergangenen drei Jahren ausgearbeitete Verkehrsentwicklungsplan.

Der Verkehrsentwicklungsplan setzt anspruchsvolle Ziele für die langfristige Stadt- und Verkehrsentwicklung in Coburg. Es wurden Maßnahmenpakete entwickelt, die

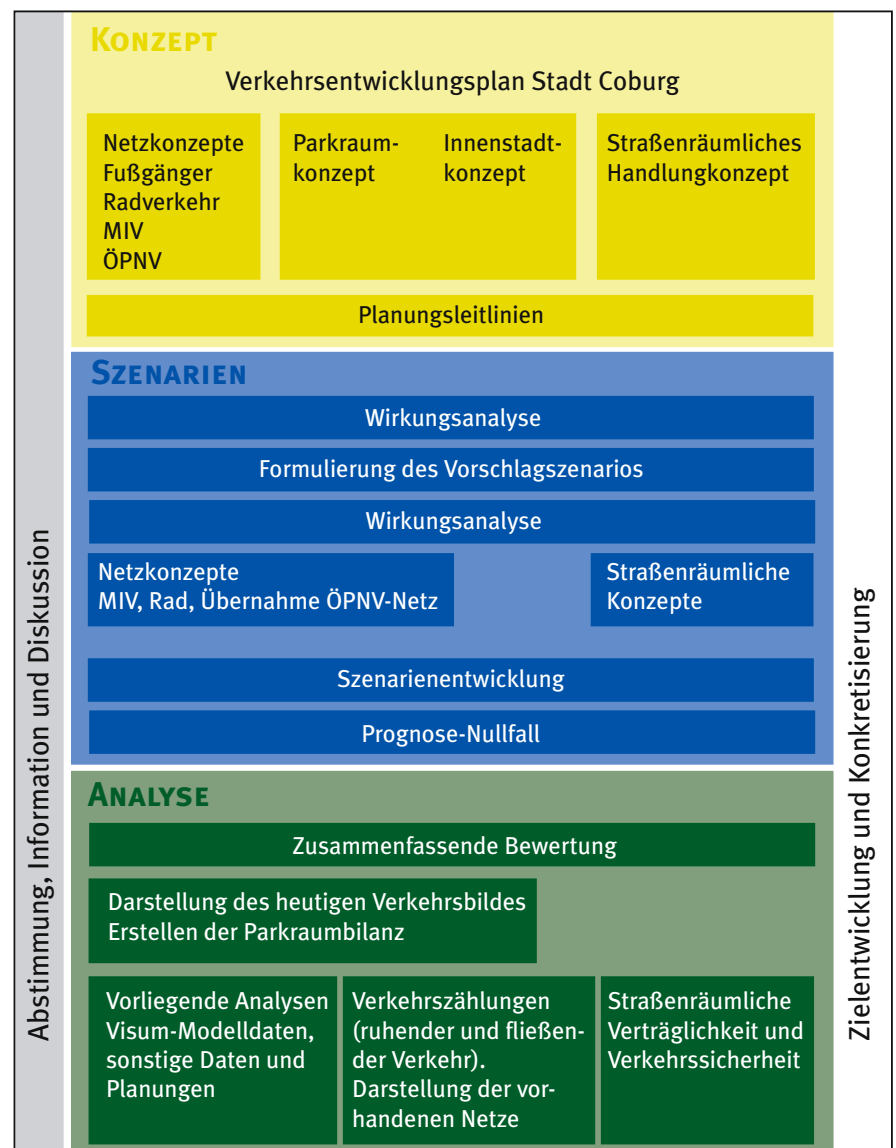
- die Attraktivität und Erreichbarkeit der Innenstadt für alle Verkehrsarten fördern,
- die Stadt und ihre Funktion als Wohnstandort und Wirtschaftszentrum stärken,
- zur Aufwertung der Straßenräume und des Stadtbildes beitragen und
- die Umweltbelastungen durch den Verkehr vermindern sollen.

Bei der Planung wurden die verschiedenen Verkehrsmittel den Verkehrsaufgaben, für die sie am besten geeignet sind, gleichrangig berücksichtigt. Dadurch entstand ein in sich geschlossenes Gesamtkonzept: der Verkehrsentwicklungsplan.

Grundlage der Planung war eine intensive Analyse des heutigen Verkehrsgeschehens. Darauf aufbauend wurden mögliche Konzepte entwickelt, die unterschiedliche denkbare Zukunftsentwicklungen und Maßnahmen in sogenannten „Szenarien“ durchspielen, und auf ihre Auswirkungen untersucht. Anhand der Ergebnisse konnte dann diskutiert und präzisiert werden, mit welchen Konzeptbausteinen die anspruchsvollen Zielvorstellungen für

Coburg am ehesten erreicht werden können.

Die so gut begründet ausgewählten Konzeptbausteine stellen im Zusammenhang den Verkehrsentwicklungsplan dar, der als grundlegendes „Programm“ für die Verkehrsplanung in Coburg in den kommenden 10 bis 15 Jahren dienen soll.



Schema zum Ablauf der Verkehrsentwicklungsplanung in Coburg

2 DIE ANALYSEN. MOBILITÄT IN COBURG

Um Informationen über das Mobilitätsverhalten der Coburger zu gewinnen, wurden im Juni 2003 rund 1.000 Coburger Haushalte befragt. Dabei stellte sich heraus, dass die Bürger bei der Wahl ihres Verkehrsmittels vor allem den Motorisierten Individualverkehr (MIV) bevorzugen: Fast 60 % der Befragten benutzen als Fahrer oder Mitfahrer für ihre täglichen Wege einen Pkw oder in geringem Umfang ein motorisiertes Zweirad.

Der Anteil der Verkehrsarten des sogenannten „Umweltverbundes“ – das sind öffentliche Verkehrsmittel (ÖPNV), Radverkehr und Fußgänger – liegt zusammen genommen bei rund 40 %.

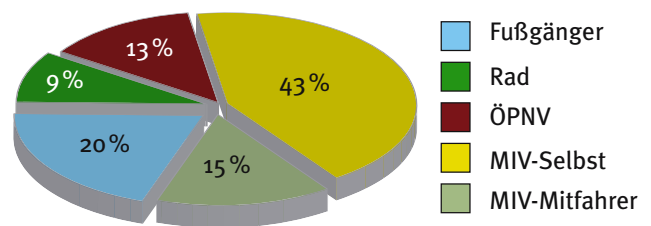
Mit einem Anteil von 13 % an den täglichen Wegen weist der ÖPNV im Städtevergleich einen respektablen Anteil auf.

Die Reisezwecke sind längst nicht mehr durch die Wege zum Arbeits- und Ausbildungsplatz geprägt. Private Erledigungen, Einkauf und Freizeitaktivitäten stellen mittlerweile in Coburg – wie

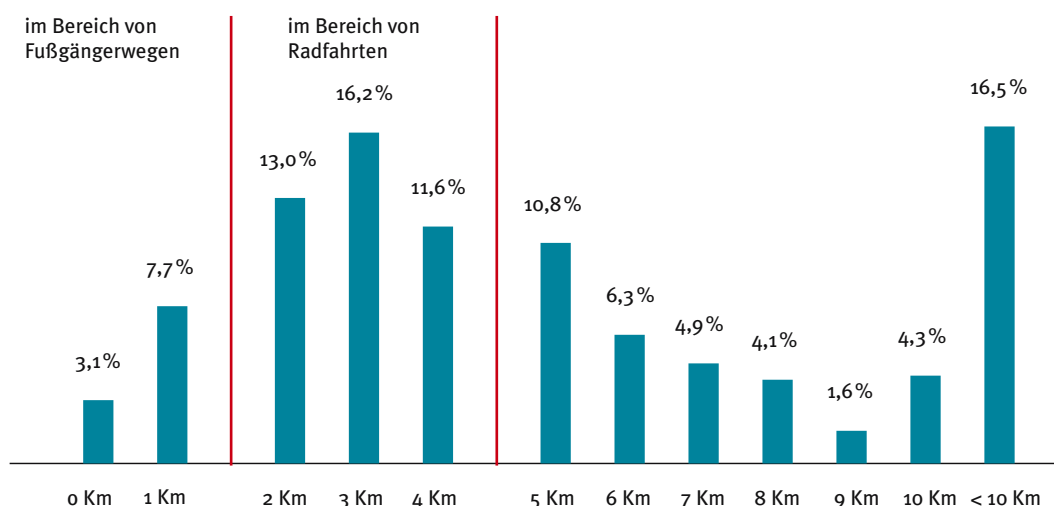
auch in der allgemeinen Trendentwicklung – zusammen genommen die vorherrschenden Motive dar.

Durchschnittlich legen die Coburger etwa 3,5 Wege am Tag zurück. Interessanterweise ist jeder Neunte (11%) der mit dem Pkw zurückgelegten Wege kürzer als 1,5 km – dies ist eine Entfernung, die in 15-20 Minuten auch zu Fuß oder in 5 Minuten mit dem Rad bewältigt werden könnte.

Gut 50% der mit dem Pkw in Coburg zurückgelegten Wege sind kürzer als 4,5 km und liegen damit im Bereich von Radfahrten (maximal 15-20 Minuten Fahrzeit).



Mobilität der Coburgerinnen und Coburger (tägliche Wege)



Länge der Pkw-Fahrten der Coburgerinnen und Coburger nach Entfernungsklassen

3 DIE ANALYSEN. ÖFFENTLICHER VERKEHR

Durch den Regionalexpress und die Regionalbahn ist Coburg an das Netz der Deutschen Bahn angebunden. Zudem erschließen 13 Regionalbuslinien den Landkreis Coburg und stellen die Verbindung zwischen dem Oberzentrum Coburg und seinen Umlandgemeinden her.

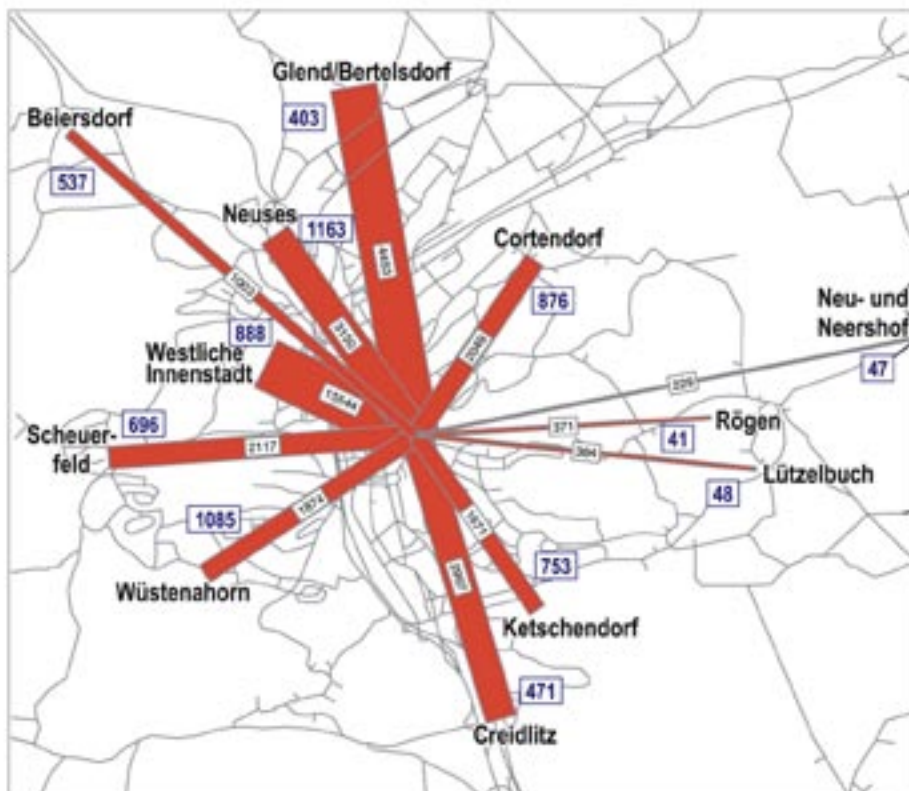
Das Stadtbusnetz besteht aus 15 Buslinien mit 297 Haltestellen. Die Verknüpfung von Bahn, Regionalbus und Stadtbus erfolgt am Coburger Hauptbahnhof.

Eine genaue Analyse des öffentlichen Verkehrs wurde bereits 2001, d. h. im Vorfeld des Verkehrsentwicklungsplans, durch eine Untersuchung der Planungsgruppe Nord (PGN) vorgenommen. Dabei wurden stadtweit auch Ein- und Aussteiger ermittelt.

Auf Basis der Untersuchungen legte PGN im September 2002 ein modifiziertes Stadtbuskonzept für Coburg vor, das zwischenzeitlich umgesetzt werden konnte. Als ein Ergebnis der

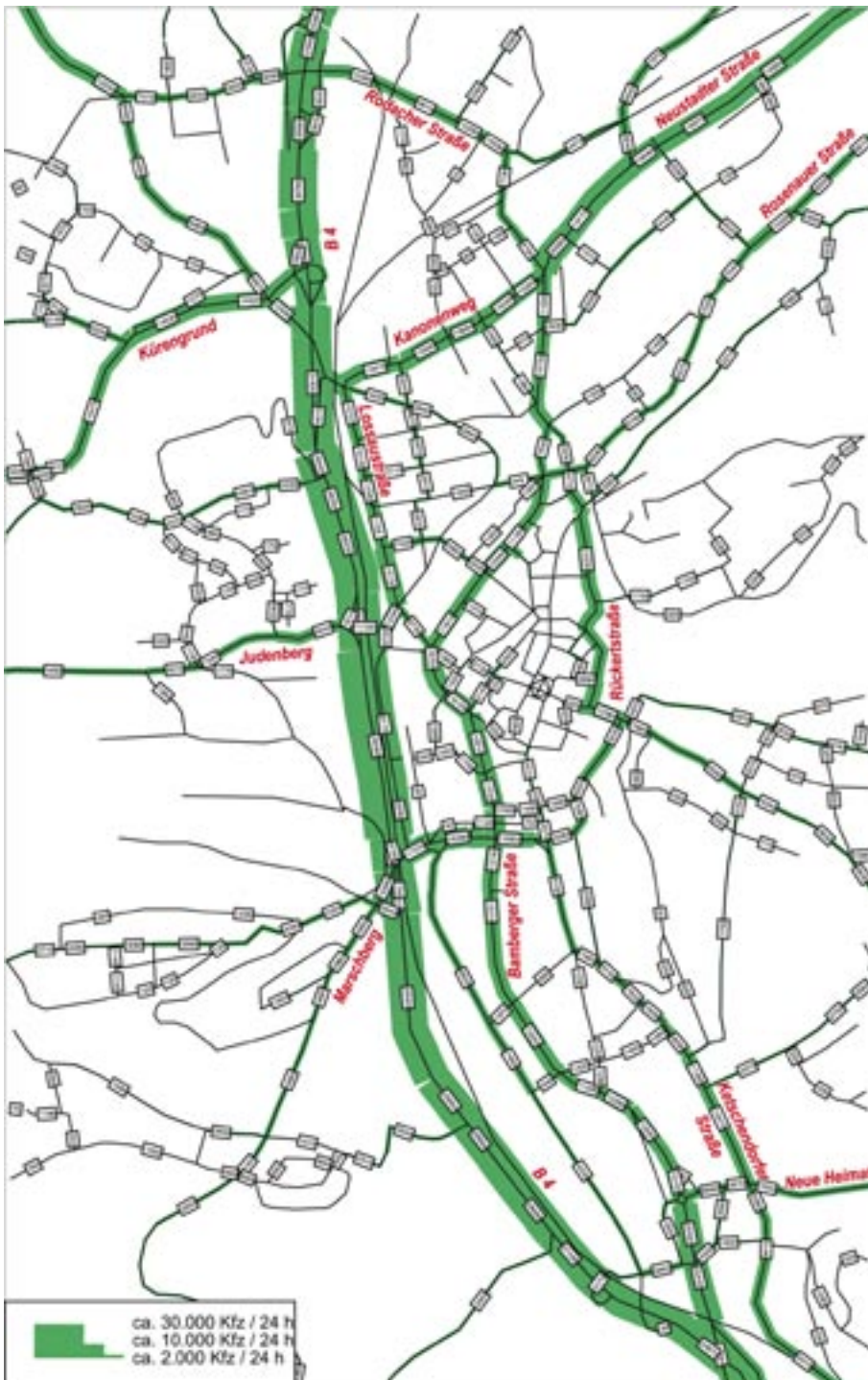
damals durchgeführten Analysen wird dem Stadtbusverkehr im Abschlussbericht eine überdurchschnittliche Akzeptanz im Vergleich zu anderen Städten ähnlicher Größenordnung wie Coburg und ein überdurchschnittliches Leistungsvolumen bescheinigt, die Marktposition wird als sehr gut bewertet.

Ein aktueller Vergleich der Anzahl der Pkw-Fahrten zwischen den Stadtteilen und der Innenstadt mit der Anzahl der dortigen Ein- und Aussteiger des Stadtbusses ergab allerdings im Rahmen der Untersuchungen zum Verkehrsentwicklungsplan zum Teil deutliche Unterschiede bezüglich der heutigen Potenzialausschöpfung durch den Stadtbus. So werden beispielsweise zwischen Glend / Bertelsdorf und der Innenstadt nur 8 % der rund 4.850 Fahrten mit dem Stadtbus zurückgelegt. Es besteht demnach weiterhin ein Optimierungspotenzial.



Anzahl der täglichen Fahrten mit privaten Kraftfahrzeugen (rote Balken) und mit dem Stadtbus (blaue Zahlen) zwischen den Ortsteilen und der Innenstadt (Bezugsjahr 2003)

4 DIE ANALYSEN. MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR



Kfz-Verkehrsbelastungen im innerstädtischen Straßennetz – Analysefall 2003

Fließender Kfz-Verkehr

Gestützt auf umfangreiche Verkehrszählungen im Mai 2003 wurden die Kfz-Belastungen im Coburger Straßennetz ermittelt. Dabei wurde ein computergestütztes Verkehrsmodell verwendet, mit dem sich neben bestehenden Verkehrssituationen auch künftige Verkehrsentwicklungen simulieren lassen, wenn die wesentlichen Daten (wie im Fall Coburg gegeben) vorliegen.

Die Berechnungen ergaben, dass auf der B 4 mit teilweise fast 40.000 Kraftfahrzeugen pro Tag mit Abstand die höchste Belastung vorzufinden ist.

Bei Straßen mit angrenzender Wohn- oder Gewerbenutzung fallen vor allem die Neustadter Straße mit 20.000 Kfz pro Tag sowie die Frankenbrücke, die Goethestraße und der Kanonenweg mit rund 15.000-17.000 Kfz pro Tag auf. Über die Rückertstraße fahren täglich rund 12.500 Kfz, davon durchfahren rund zwei Drittel (63%) die östliche Innenstadt.

Ruhender Kfz-Verkehr (Parken)

Rund 3.300 Parkmöglichkeiten sind in der Coburger Innenstadt – ohne private Stellplätze – vorhanden, davon knapp 1.200 im öffentlichen Straßenraum, 480 auf dem Parkplatz am Anger und 1.630 in den Parkhäusern „Post“, „Mauer“ und „Zinkenwehr“.

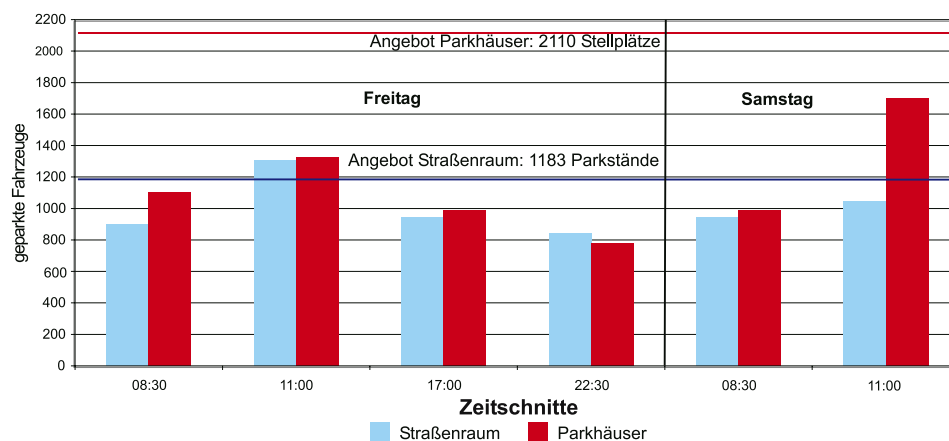
Die maximale Auslastung dieses Parkraumangebotes betrug bei den Erhebungen im Mai 2003 samstags 83% und freitags 80%.

Allerdings sind nach Lage und Bewirtschaftung deutliche Unterschiede in der Auslastung festzustellen. So gab es in einigen Straßenabschnitten – bedingt durch einen hohen Anteil von Falschparkern – Auslastungen von über 150%. Das Parkhaus „Zinkenwehr“ war maximal zu 57% ausgelastet, der Parkplatz „Anger“ dagegen – zwar weiter von der Innenstadt entfernt, aber dafür kostenlos – schon um 9:00 Uhr voll belegt.

Wochentags ist die Auslastung im Straßenraum höher als am Wochenende. Samstags werden dagegen die Parkhäuser häufiger frequentiert.

Das Parkbild in innerstädtischen Straßen mit Geschäftsbesatz ist von Kurzparkern geprägt: Eine Vollerfassung aller Parkvorgänge in der Ketschengasse ergab z. B., dass dort knapp 70% aller Parkvorgänge weniger als 15 Minuten dauerten.

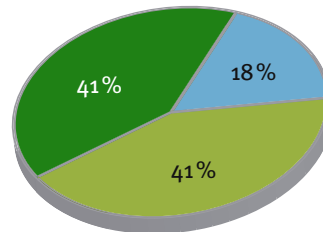
Parkraumauslastung im Straßenraum und in den Parkieranlagen der Coburger Innenstadt werktags um 11:00 Uhr (stärkste Nachfragezeit)



Auslastung der Stellplätze in Parkhäusern und im Straßenraum der Innenstadt (Mai 2003)

5 DIE ANALYSEN. RAD- UND FUSSGÄNGERVERKEHR

Um die Situation für den Rad- und Fußgängerverkehr in Coburg zu bewerten, wurden alle Straßen des Coburger Hauptstraßennetzes mit angrenzenden Gebäuden durch Erhebungen vor Ort (Befahrung mit dem Fahrrad) einer „Verträglichkeitsanalyse“ unterzogen.



■ Fußgänger-Längsverkehr ■ Überquerung ■ Radverkehr

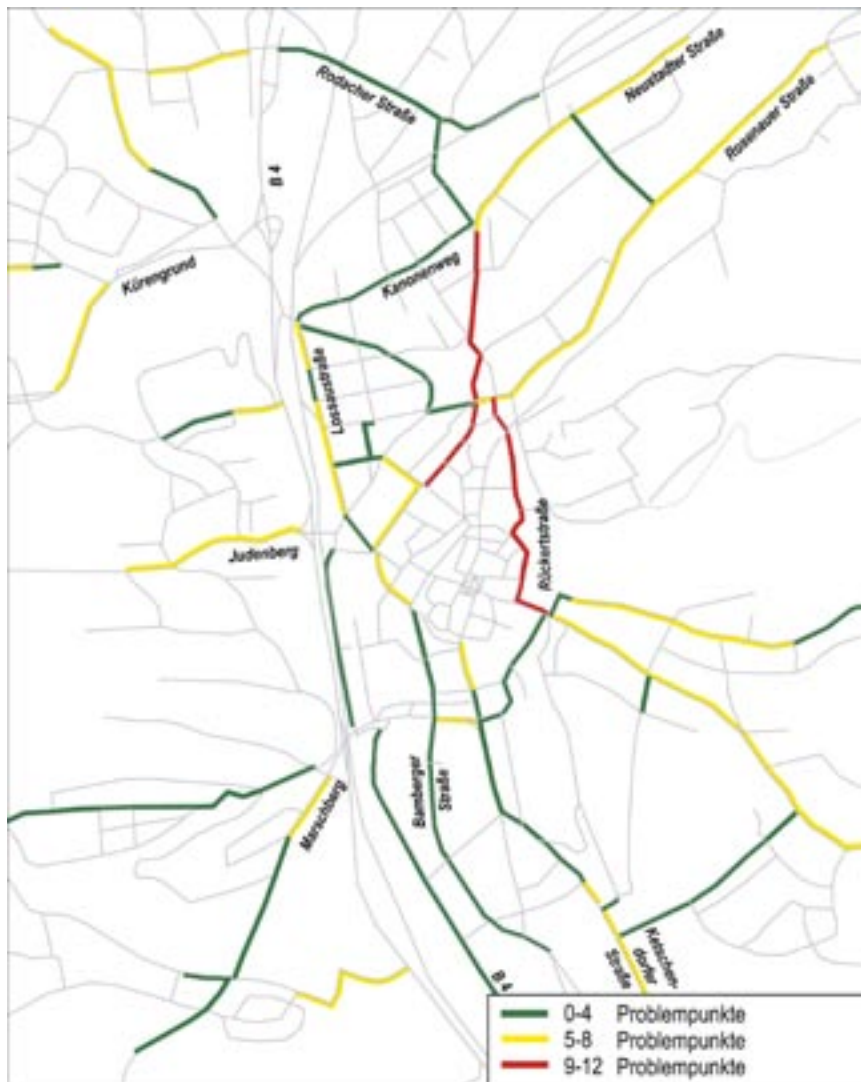
„Verträglichkeit“ meint dabei die Verträglichkeit des Kfz-Verkehrs für die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer). Im Vordergrund steht die Verkehrssicherheit.

In Abhängigkeit von der Kfz-Menge und Geschwindigkeit wurden die Bedingungen für Fußgänger auf den Gehwegen und beim Überqueren der Fahrbahn sowie für Radfahrer auf der Fahrbahn oder auf Radverkehrsanlagen systematisch erhoben und anschließend mit Problempunkten versehen.

Die meisten Problempunkte wurden im untersuchten Coburger Straßennetz für den Radverkehr und für die Fahrbahnüberquerung vergeben. Dies liegt einerseits daran, dass das Radverkehrsnetz der Stadt noch Lücken aufweist, vor allem im Innenstadtbereich. Andererseits gibt es vielfach Probleme, stark befahrene Fahrbahnen sicher und auf direktem Wege zu überqueren.

Eine hohe Problemdichte hat sich z. B. in der östlichen Innenstadt auf dem Straßenzug Oberer Bürglaß / Rückertstraße herausgestellt. Hier wurden 10 Problempunkte (von 12 möglichen) vergeben, hauptsächlich aufgrund der problematischen Situation für Radfahrer und in Bezug auf Fahrbahnüberquerungen.

„Problemklima“ in Coburg: Größte Defizite im Radverkehr und bei Straßenüberquerungen



Straßenräumliche Verträglichkeit des Kfz-Verkehrs – Problemsituation für Fußgänger und Radfahrer sowie bei Fahrbahnüberquerungen