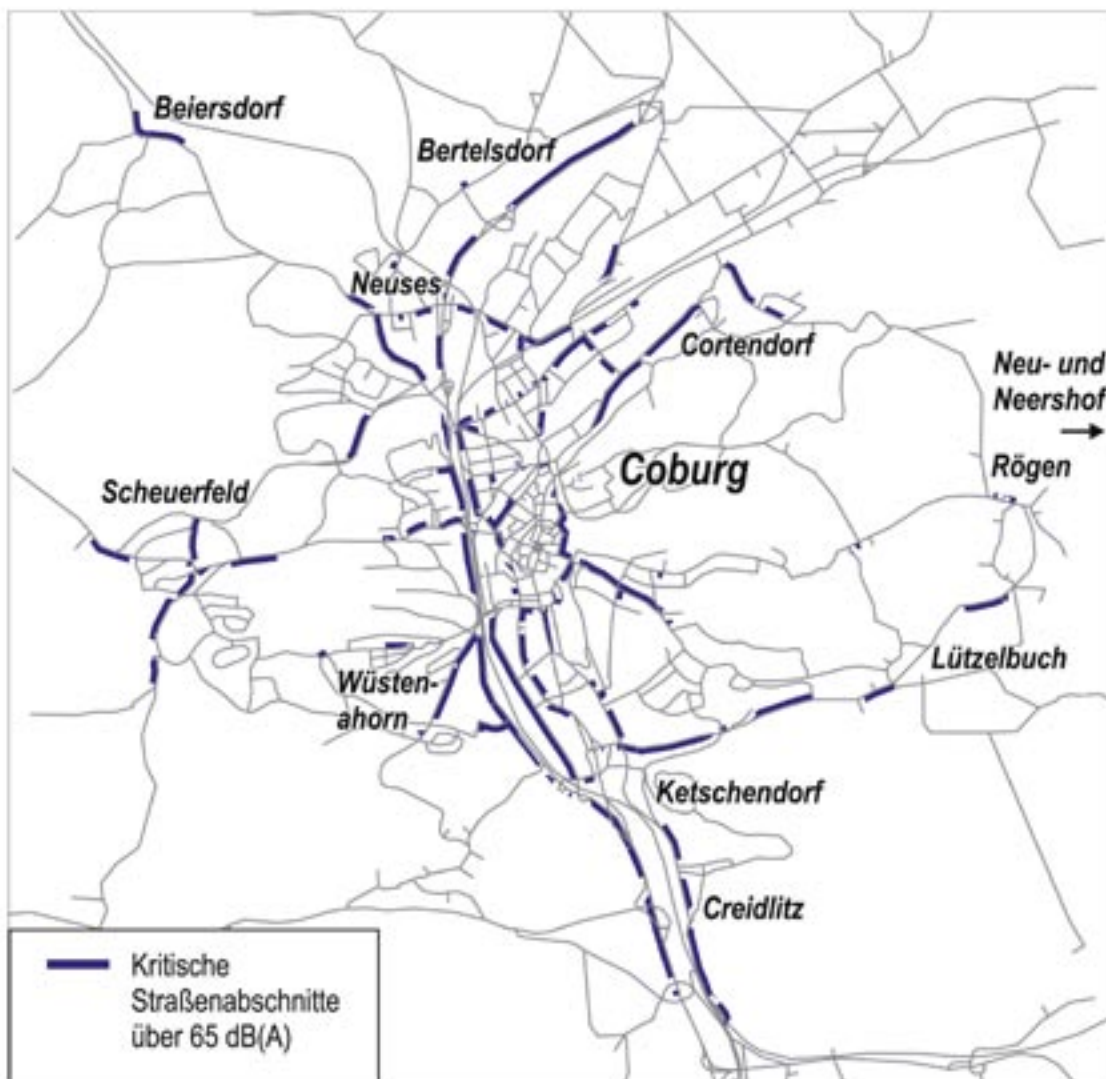


6 DIE ANALYSEN. LÄRM- UND SCHADSTOFFE

Im Rahmen der straßenräumlichen Analysen wurden auch die Betroffenheit durch Verkehrslärm und mögliche kritische Straßenabschnitte hinsichtlich der Luftschadstoffbelastung (Feinstaub PM₁₀) ermittelt.

Dabei hat sich herausgestellt, dass in Coburg der Verkehrslärm der maßgebliche Belastungsfaktor ist.

Vor allem Straßen mit anliegender Wohnbebauung, starker Verkehrsbelastung, einem hohen Lkw-Anteil sowie geringen Gehwegbreiten sind in Bezug auf Verkehrslärm kritisch zu bewerten und weisen daher Entlastungsbedarf auf. Neben der Innenstadt sind auch die meisten Ortsteile betroffen.



Straßenabschnitte im Stadtgebiet mit kritischer Lärmbelastung

7 DIE ANALYSEN. ZUSAMMENFASSUNG

Am Anfang der Verkehrsentwicklungsplanung stand eine sogenannte „Stärken-Schwächen-Analyse“ zum bestehenden Verkehrssystem in Coburg, durchgeführt von den Teilnehmern der projektbegleitenden Arbeitsgruppe in ihrer ersten Sitzung. Dabei wurden folgende Einschätzungen formuliert:

- Coburg ist eine Stadt der kurzen Wege.
- Das Parken in der Innenstadt wird sowohl positiv („Genügend Parkhäuser in der Innenstadt“) als auch negativ („Parkplatz am Anger ist ab 8 Uhr morgens voll belegt“) gesehen.
- Insbesondere der östliche Teil der Innenstadt ist zu stark durch Kfz-Verkehr belastet.
- Im Radverkehr sind noch Potenziale zu erschließen. Einerseits ist das Radwegenetz sehr lückenhaft, andererseits ist eine Basisstruktur von Radverkehrsanlagen bereits heute vorhanden.
- Die Verknüpfungen Bus-Bahn und Bus-Bus sind ausbaufähig.
- Das Busliniennetz ist gut und verfügt über eine ausreichende Linienzahl.

Die Ergebnisse dieser subjektiven Analyse decken sich größtenteils mit den Ergebnissen der grundlegenden Untersuchungen, die auf den vorangegangenen Seiten zusammenfassend dargestellt wurden.

Die Erkenntnisse der Analysephase wurden in der zweiten Sitzung der projektbegleitenden Arbeitsgruppe eingehend diskutiert. Auf dieser Grundlage wurden folgende konkrete Zielsetzungen für die nachfolgende Szenarien- und Konzeptentwicklung herausgearbeitet:

- Reduzierung des Durchgangsverkehrs in der Innenstadt, insbesondere im östlichen Bereich,
- Optimierung des Parkraumangebotes mit Reduzierung der Kurzzeitparkvorgänge im innerstädtischen Straßenraum, Verlagerung in die Parkhäuser,
- Komplettierung der Radverkehrsinfrastruktur,
- Stärkung des Öffentlichen Verkehrs sowie
- Weitere Attraktivitätssteigerung und leichtere Begreifbarkeit der Innenstadt.

8 DER PROGNOSE-NULLFALL. ZUKUNFTSSZENARIO 2015

Szenarien sind Bilder einer denkbaren oder absehbaren Entwicklung. Sie beschreiben „was wäre wenn“. Bei dem „Prognose-Nullfall“ handelt es sich um ein Szenario, mit dem speziell die Auswirkungen der derzeit absehbaren Entwicklungstendenzen – allen voran die Bevölkerungs-, Beschäftigten- und Motorisierungsentwicklung – auf die Mobilität und den Verkehr in Coburg bezogen auf das Jahr 2015 abgeschätzt werden kann. Er dient gleichzeitig als Grundlage für die Maßnahmenbewertung im Rahmen weitergehender Szenariobetrachtungen.

Bei der Stadt- und Strukturentwicklung wird davon ausgegangen, dass Coburg bis 2015 auf rund 45.000 Einwohner anwachsen wird. Alle neu ausgewiesenen Wohngebiete werden dann komplett besiedelt sein. Die Arbeitsplatzzahl soll auf 34.000 ansteigen.

Berücksichtigt wurden darüber hinaus allgemeine, als gesichert geltende gesellschaftliche, wirtschaftliche und verkehrliche Tendenzen. Bereits heute ablesbar sind folgende Trends:

- Die täglich zurückgelegten Wege und der Anteil des motorisierten Individualverkehr nehmen aufgrund der Veränderung der Alterspyramide („Alterung unserer Gesellschaft“), der Erwerbsquote, der Haushaltsstruktur, der Lebensstile sowie der Motorisierung und Pkw-Verfügbarkeit der privaten Haushalte weiterhin leicht zu.
- Gleichzeitig flachen durch veränderte Arbeits- und Geschäftszeiten, den Einfluss von Teleworking etc. die täglichen Belastungsspitzen im Kfz-Verkehr ab, die Straßen werden etwas weniger stark, aber im Tagesverlauf gleichmäßiger ausgelastet.

Folgende Straßennetzergänzungen wurden im Prognose-Nullfall berücksichtigt, weil die Umsetzung bis 2015 als gesichert betrachtet werden kann:

- Weiterbau der BAB 73 von Coburg-Nord bis Lichtenfels,
- Vierstreifiger Ausbau der B 4 zwischen Frankenbrücke und Wassergasse (nach 2012),
- Verlegung der B 4 alt zwischen Lauterer Straße und Lautertal,
- Verlegung der St 2205 zwischen Kreisverkehr Karl-Kaaser-Straße und Wiesenfeld,
- Neubau der „Ellertrasse“,

- Ortsumfahrung Rödental, B 999,
- Erschließung der „Lauterer Höhe“.

Die Wirkungsanalysen zum Prognose-Nullfall ergaben, dass der heutige Durchgangsverkehr im Stadtgebiet künftig zu großen Teilen die A 73, in geringerem Umfang auch die B 4 benutzen wird. Im Coburger Stadtgebiet verbleibt damit ein verschwindend kleiner Anteil.



Prognose-Nullfall – Kfz-Belastungen im innerstädtischen Straßennetz im Jahr 2015

9 DAS INNENSTADTSZENARIO. ERSCHLIESSUNGSVARIANTEN IM VERGLEICH

Entwicklung, Bewertung und Auswahl des Innenstadtszenarios und der zu betrachtenden Einzelmaßnahmen erfolgten durch den Gutachter in Zusammenarbeit mit der Verwaltung und der projektbegleitenden Arbeitsgruppe. Zunächst wurden sechs Varianten entwickelt und auf ihre Auswirkungen untersucht. In der vierten Sitzung der projektbegleitenden Arbeitsgruppe wurden dann drei Varianten als genauer zu betrachtende Lösungsansätze herausgefiltert:

Variante 1

- Netzunterbrechung am Oberen Bürglaß
- Rückertstraße/Grafengasse als Verkehrsberuhigter Bereich
- Vollanschluss der B 4 am Judenberg

Variante 2

- Bau einer Schlossplatz-Tiefgarage
- Rückertstraße/Grafengasse als Fußgängerzone
- Vollanschluss der B 4 am Judenberg

Variante 3

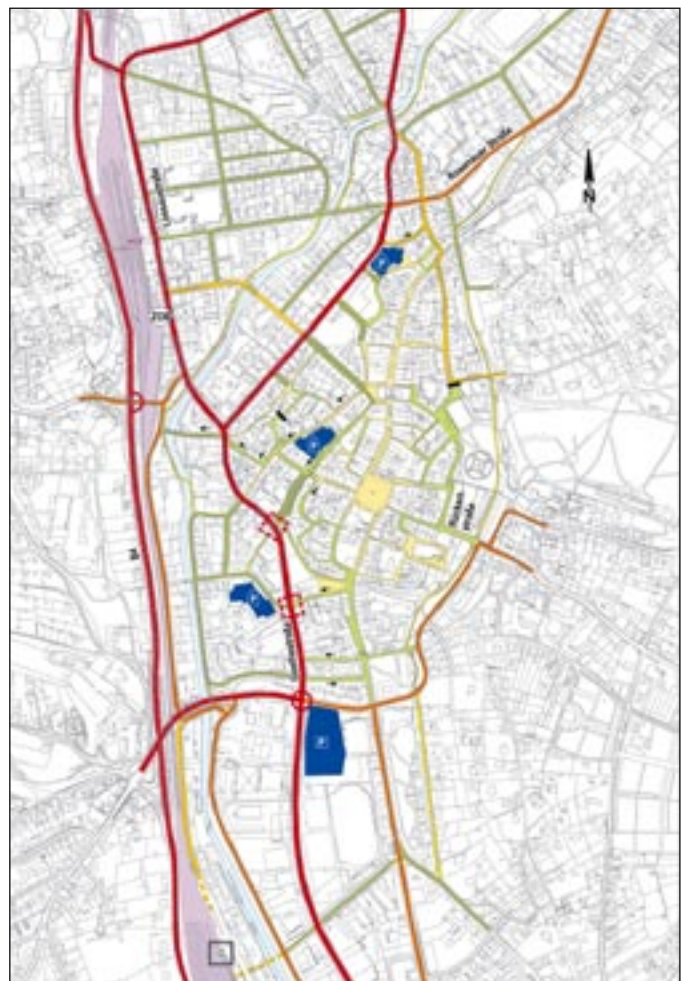
- Bau einer Schlossplatz-Tiefgarage
- Rückertstraße/Grafengasse als Fußgängerzone
- Kurzer Straßentunnel zwischen Steingasse und Oberer Bürglaß

Wesentliche Ergebnisse der Wirkungsanalysen:

- Die erhebliche Kfz-Verkehrsentlastung in Rückertstraße und Grafengasse ergibt in allen Varianten positive Effekte für die östliche Innenstadt.
- Die Verzahnung der „steinernen“ Innenstadt (Marktplatz, Fußgängerzonen) mit dem weitläufigeren „grünen“ Teil (Schlossplatz, Hofgarten, Veste) kann in allen Varianten sehr gut entwickelt werden. Dies erzeugt eine städtebaulich wie stadträumlich einzigartige Situation, die zur Attraktivität der Innenstadt wesentlich beitragen kann.
- Die Schlossplatz-Tiefgarage (Varianten 2 und 3) schafft in Verbindung mit einer Fußgängerzone in Rückertstraße und Grafengasse neuen, stadträumlich verträglichen Parkraum für Innenstadtbesucher, Kunden und Bewohner und eröffnet die Möglichkeit, städtebaulich störendes Straßenparken (z. B. am Salzmarkt und Theater) aufzuheben. Damit lässt sich im Gegensatz zu Variante 1 Parksuchverkehr im östlichen Innenstadtbereich unterbinden, was vor allem Fußgängern und der Aufenthaltsqualität zugute

kommt. Durch die Tiefgarage entstünde die Option, das Parkhaus „Mauer“ nur noch Bewohnern und Langzeitparkern anzubieten und so die Zu- und Abfahrtsrouten (Judengasse, Webergasse, Am Viktoriabrunnen) zu entlasten.

- Alle Varianten bieten im Bereich Theaterplatz Optionen zur Einrichtung eines „Rendezvous-Punktes“ für den Busverkehr. In den Varianten 2 und 3 entfällt zusätzlich eine Behinderung des Busverkehrs durch den Pkw-Verkehr.
- Der kurze Straßentunnel in Variante 3 macht eine östliche Umfahrung des sensiblen Straßenzuges Steingasse/Rückertstraße/Grafengasse möglich. Dies würde zwar den Straßenzug Goethestraße/Viktoriastraße geringfügig entlasten, die nördlichen und südlichen Zufahrten zum



Innenstadtkonzept Variante 1

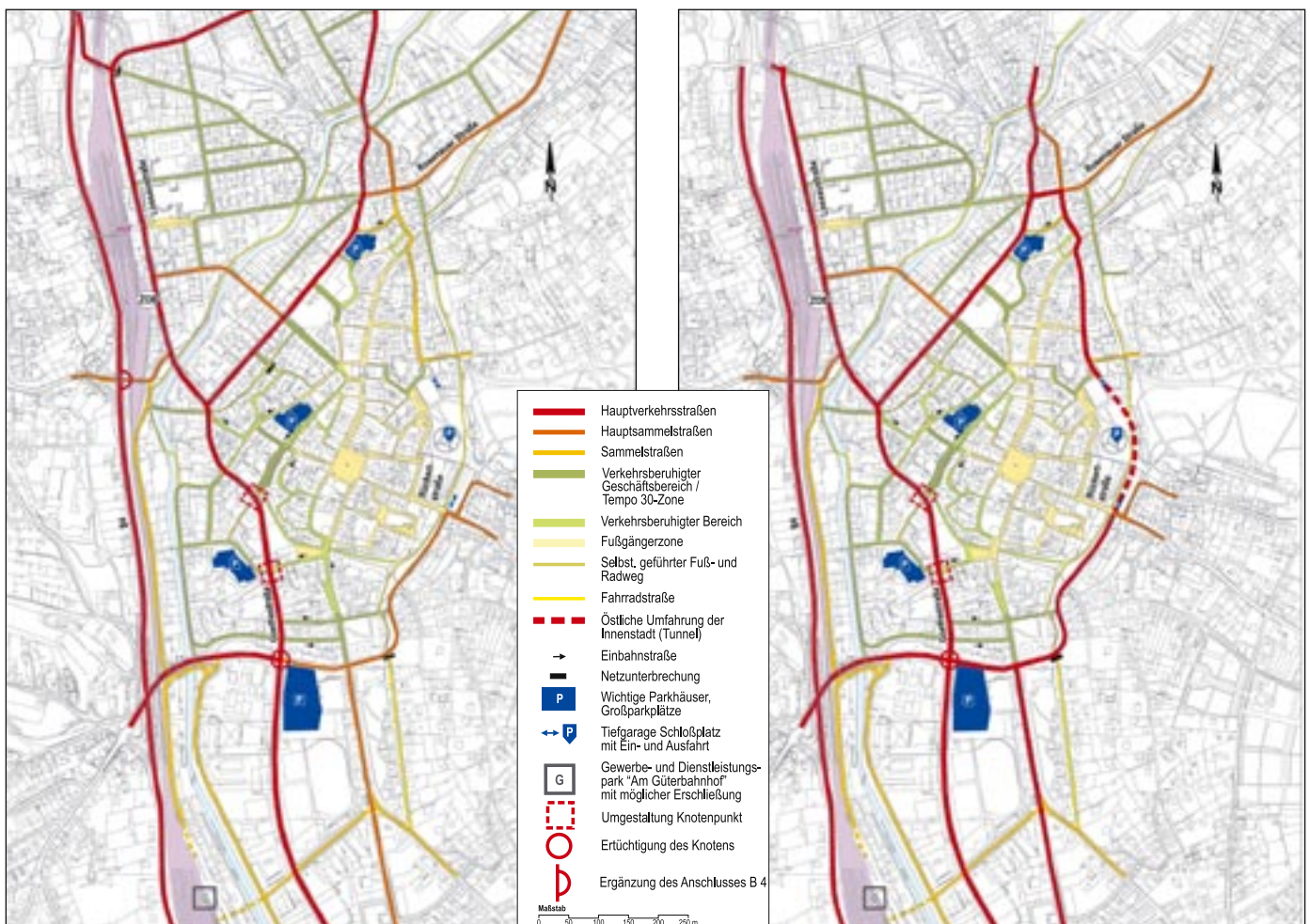
Tunnel (Oberer Bürglaß, Obere Anlage) jedoch entsprechend stärker belasten, weil die östliche Umfahrung der Innenstadt für viele Kraftfahrer wieder attraktiv würde.

- Die Varianten 1 und 2 ergeben im Gegensatz zu Variante 3 auf dem gesamten Straßenzug von Goethestraße, Viktoriastraße, Löwenstraße und Hindenburgstraße eine Belastungssteigerung. Die südliche Lossaustraße weist bei den Varianten 1 und 2 eine stärkere, bei Variante 3 eine leichte Belastungszunahme auf. In allen Fällen beziehen sich die Belastungsunterschiede zum Prognose-Nullfall allerdings auf relativ hohe Ausgangswerte, die Zunahmen fallen prozentual entsprechend gering aus. Deshalb würden dadurch keine wesentlichen, im Straßenraum und durch Anwohner wahrnehmbaren Veränderungen (z. B. Lärm und straßenräumliche Verträglichkeit) eintreten.

Zudem muss berücksichtigt werden, dass in den Varianten keine Verbesserungsmaßnahmen im Fußgänger- und Radverkehr für diese Bereiche enthalten waren.

- In den Varianten 1 und 2 ist ein vollwertiger Ausbau des Anschlusses Judenbergr an die B 4 enthalten, damit wäre eine Auffahrt auf die B 4 in Richtung Norden möglich.

Die Vor- und Nachteile der einzelnen Innenstadtvarianten wurden zwischen Gutachter, Verwaltung und projektbegleitender Arbeitsgruppe intensiv diskutiert. Die Erkenntnisse dienen zur Weiterentwicklung des ausgewählten Szenarios zu einem Innenstadt-konzept mit integriertem Parkraumkonzept.



Innenstadtkonzept Variante 2

Innenstadtkonzept Variante 3

10 DER VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN. STRASSENNETZKONZEPT

Die funktionale Gliederung des Coburger Straßennetzes ergibt sich aus den Funktionsanforderungen, die im Rahmen der Analyse des Untersuchungsnetzes in den betreffenden Straßen festgestellt wurden.

Bei Hauptverkehrsstraßen innerhalb des bebauten Stadtgebietes kommt es zu einer Überlagerung von Verbindungs-, Erschließungs- und Aufenthaltsfunktionen. Aus diesen leiten sich Nutzungsansprüche ab, die zu Funktionskonflikten führen können und in einem Abwägungsprozess geklärt werden müssen. Letztendlich sollte immer auf eine Lösung hingearbeitet werden, die keine der genannten Funktionen in unzumutbarer Weise benachteiligt.

So hat z. B. die Creidlitzer Straße im Ortsbereich Creidlitz Erschließungsfunktion für die umliegenden Grundstücke und Gebäude. Insgesamt betrachtet überwiegt jedoch ihre Verbindungsfunktion für die Ortsteile Ketschendorf und Creidlitz, auch im Zusammenhang mit dem Anschluss an die B 4. Sie wird daher als „Hauptverkehrsstraße mit örtlicher Verbindungsfunktion“ klassifiziert. Gleiches gilt für den Judenberg, dessen Hauptfunktion in der Verbindung von Scheuerfeld mit der Innenstadt besteht oder für den Straßenzug Bayernstraße/Nicolaus-Zech-Straße, der die Verbindung zwischen Schorkendorf und Scheuerfeld bzw. Weidach sicherstellt.

Folgende Straßennetzergänzungen sind Gegenstand der Straßennetzkonzeption:

- Weiterbau der BAB 73 von Coburg-Nord bis Lichtenfels,
- Vierstreifiger Ausbau der B4 zwischen Frankenbrücke und Wassergasse,
- Verlegung der B4 alt zwischen Lauterer Straße und Lautertal,
- Verlegung der St 2205 zwischen Kreisverkehr Karl-Kaesar-Straße und Wiesenfeld,
- Neubau der BGS-Trasse,
- Neubau der Ellertrasse,
- Ortsumfahrung Rödental, B 999,
- Erschließung der „Lauterer Höhe“.

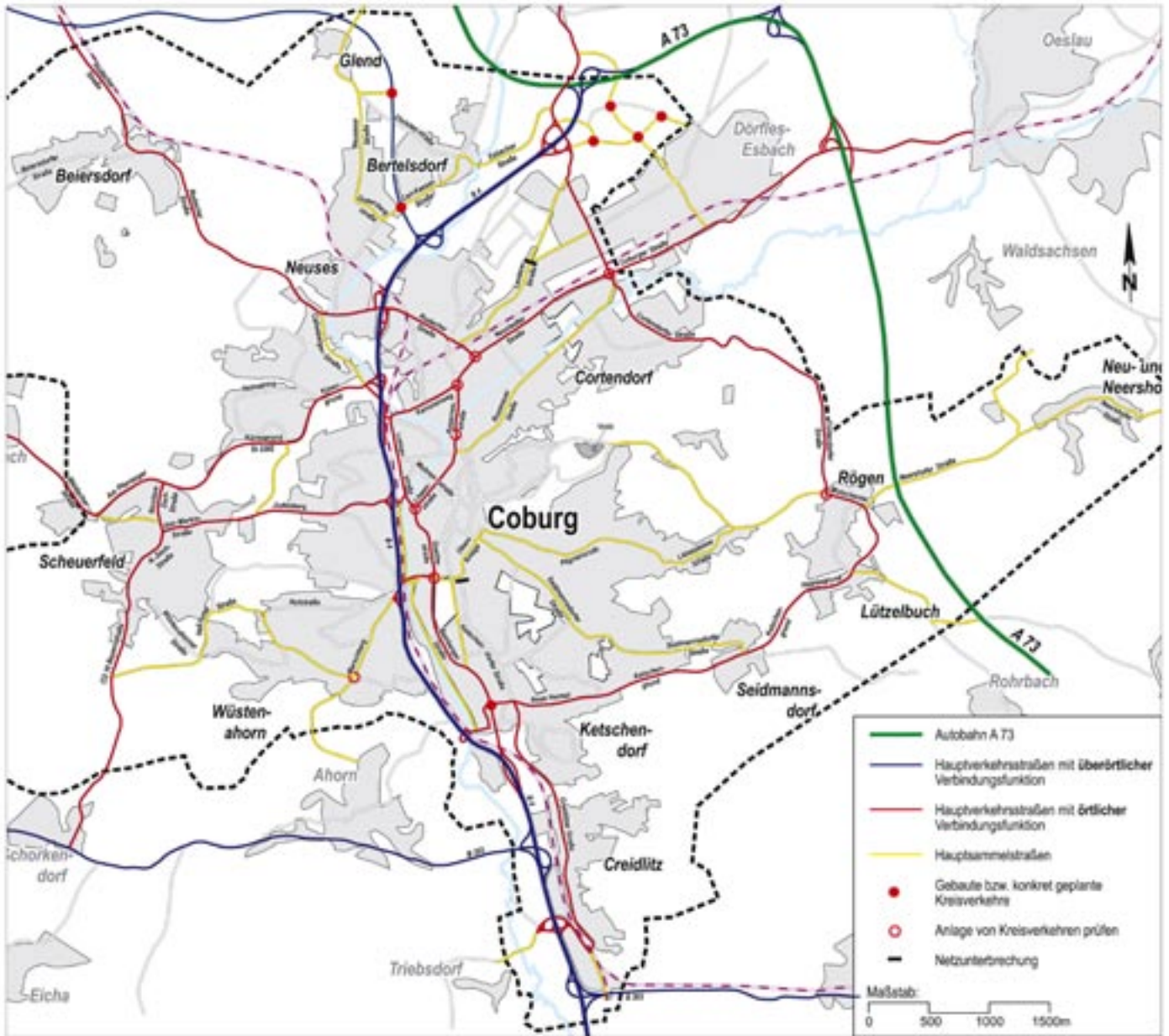
Darüber hinaus wurden auch andere Straßennetzergänzungen untersucht, aber aus verschiedenen Gründen verworfen. Dies gilt beispielsweise für den Vollanschluss der B 4 am Judenberg, dessen positive Wirkung per Saldo äußerst gering ausfiel, der aber einen sehr hohen Realisierungsaufwand erfordern würde.

Die Alexandrinenstraße soll als Fahrradstraße aus dem MIV-Netz herausgenommen werden. Für diesen verbleiben mit Bamberger Straße, Uferstraße und Ketschendorfer Straße drei Verbindungen zwischen der Innenstadt und den südlichen Stadtbereichen mit ausreichender Leistungsfähigkeit. Im Zuge des Neubaus der BGS-Trasse wird empfohlen, die Lauterer Straße südlich der Von-Gruner-Straße für den Kfz-Verkehr zu sperren, um eine Mehrbelastung in der Querstraße zu vermeiden, eine günstige Schleifenerschließung für den nördlichen Bereich zu ermöglichen und eine höhere Auslastung und damit Wirtschaftlichkeit der BGS-Trasse zu sichern.

Die Kreuzung Callenberger Straße / Lossaustraße / Kanonenweg stößt in ihrem heutigen Zustand an die Grenze der Leistungsfähigkeit. Gleichzeitig sind hier Infrastrukturmaßnahmen zur Sicherung des Fußgängerverkehrs (Furten, Gehwege) und Radverkehrs (Führung im Knotenpunkt) dringend nötig, deren Realisierung allerdings die Verkehrsqualität für den MIV weiter verschlechtern würden. Hier sind daher vertiefende Untersuchungen erforderlich, um die Verkehrssituation unter Berücksichtigung der berechtigten Anforderungen aller Verkehrsarten, auch zur Entlastung des Bahnhofsviertels, nachhaltig zu verbessern.

Die Notwendigkeit weiterer konkretisierender Untersuchungen gilt auch für die im Plan markierten Knotenpunkte, wo Kreisverkehrsplätze entweder konkret geplant sind oder deren Einrichtung aus verkehrlichen und städtebaulichen Gründen geprüft werden soll.

Vertiefende verkehrstechnische Untersuchungen, beispielsweise unter Verwendung des computergestützten Verfahrens der „Mikrosimulation“, werden schließlich auch vorgeschlagen, um die Möglichkeit einer Optimierung und Koordinierung der (verbleibenden) signalisierten Knotenpunkte zu prüfen.



Straßennetzkonzeption für Coburg

11 DER VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN. RADVERKEHRSKONZEPT

Nach dem Prinzip der Angebotsplanung soll im Coburger Stadtgebiet ein leistungsfähiges, dichtes und geschlossenes Alltagsnetz für Radfahrer entwickelt werden. Dabei soll sowohl das Radfahren entlang von Hauptverkehrsstraßen durchgängig gesichert als auch das bereits bestehende Angebot „verkehrsruhiger“ Straßen und Wege konsequent weiterentwickelt werden.

Grundlage des Radverkehrskonzeptes sind gesamtstädtischen Haupttrouten, mit denen Radfahrern sichere, direkte, schnelle und komfortable Verbindungen zwischen den Stadtteilen und der Innenstadt angeboten werden.

Der Plan kennzeichnet:

- Haupttrouten, die auf heute schon vorhandenen Radverkehrsanlagen (Radwege, Schutzstreifen, gemeinsame Fuß- und Radwege etc.), in verkehrsberuhigten Straßen oder auf kfz-freien Wegen verlaufen,
- Strecken, auf denen eine zusätzliche Sicherung des Radverkehrs durch geeignete Anlagen (Radwege, Radfahrstreifen, Schutzstreifen) notwendig erscheint, sowie
- das Straßennetz in Tempo 30-Zonen, Verkehrsberuhigte Bereiche und Wirtschaftswege, wo abseits der Haupttrouten ein sicheres Radfahren auf der Fahrbahn erlaubt und möglich ist.

Der Handlungsbedarf auf straßenräumlicher Ebene ist darüber hinaus in den Plänen enthalten, die zum „straßenräumlichen Handlungskonzept“ gehören.

Eine wichtige Grundlage für die Konzeption der Routen war die Untersuchung der topografischen Verhältnisse in Coburg. Die topografisch bedingte lineare Stadtstruktur von Coburg, mit den Hauptsiedlungsbereichen und Hauptverkehrsachsen zwischen Bertelsdorf bzw. Dörfles-Esbach im Norden und Creidlitz im Süden, erlaubt ein Radfahren mit geringen Steigungen auf vielen Teilstrecken im zentralen Stadtgebiet. Zu den Wohngebieten östlich und westlich der Innenstadt bestehen jedoch teils erhebliche Höhendifferenzen, die entweder auf relativ kurzen und steilen Abschnitten (z. B. Judenberg, Marschberg) oder längeren und etwas flacheren Abschnitten (z. B. ab Seidmannsdorf bis Rögen und Küregrund bis Scheuerfeld) zu überwinden sind. Daher wird ergänzend zum Radverkehrskonzept vorgeschlagen, zusammen mit den öffentlichen Verkehrsträgern verstärkt die Fahrradmitnahme in Linienbussen auf Bergstrecken zu ermöglichen.

Eine wichtige Zielgruppe der Radverkehrsförderung sind Schüler/innen von weiterführenden Schulen. Daher sollen Routen, die dem Schülerradverkehr dienen, vorrangig realisiert und verbessert werden.

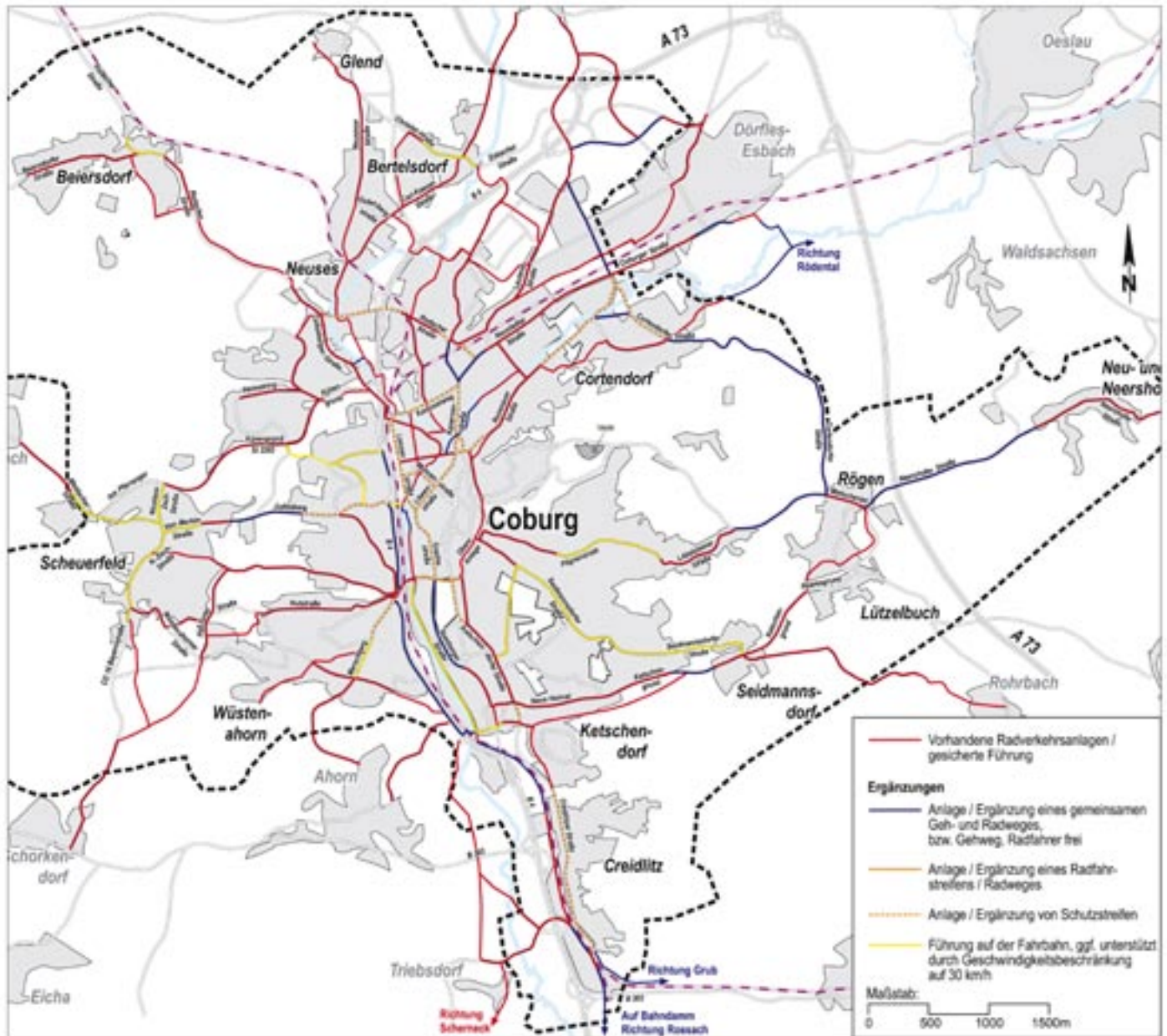
Radverkehrsförderung bleibt ohne nutzerfreundliche Abstellanlagen unvollständig. Aus diesem Grund soll für die Stadt Coburg ein Fahrradabstellanlagenprogramm aufgelegt und in regelmäßigen Abständen fortgeschrieben werden. Für die Umsetzung kommen auch private Sponsoren in Frage.

Als Grundlage für das Programm sollen Untersuchungen zur Nachfrageseite durchgeführt werden (Zählung und Bewertung der vorhandenen Anlagen; Zählung der im Straßenraum, an Haltestellen, in Grünanlagen etc. abgestellten Fahrräder, eventuell auch Befragung von Radfahrern). Insbesondere Bereiche mit „wild“ abgestellten Fahrrädern bieten einen guten Hinweis auf fehlende, unzureichende oder ungünstig platzierte Abstellanlagen.

Besondere Anforderungen bestehen unabhängig davon an folgenden Zielorten:

- Bahnhof Coburg: Realisierung von Bike+Ride-Stellplätzen in ausreichender Anzahl und unmittelbarer Nähe der Bahnsteigzugänge (im Zuge der Planungen im Bahnhofsumfeld),
- Innenstadt im Umfeld der Fußgängerzonen: verstärkte Realisierung von dezentralen, kleinen Abstellanlagen, die ein den Fußgängerverkehr störendes Abstellen von Fahrrädern vermeiden helfen,
- Standorte von großen (öffentlichen und privaten) Arbeitgebern und Einzelhandelseinrichtungen: Angebot von Fahrradabstellanlagen in ausreichender Zahl und Qualität.

Abstellanlagen müssen zweckmäßig, vandalismus- und diebstahlsicher sein. Einen guten Diebstahlschutz bieten feststehende Bügel in Fahrradrahmenhöhe. Zudem sollen Standorte, an denen Fahrräder über einen längeren Zeitraum stehen (z. B. Bahnhof), auch ausreichenden Witterungsschutz bieten. Hier sollten miet- und verschließbare Fahrradboxen angeboten werden, damit Fahrräder auch über Nacht diebstahlsicher untergebracht werden können; Zielgruppe sind Berufspendler, die ihr Fahrrad im sogenannten „Nach-Transport“ zwischen Haltepunkt und Arbeitsplatz nutzen.



Gesamtstädtisches Radverkehrskonzept – Hauptrouten und Ergänzungsbedarf

Bei der Umsetzung des Radverkehrskonzeptes sollen die Planungsleitlinien für den Radverkehr (siehe Seite 27) berücksichtigt werden.

12 DER VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN. HANDLUNGSKONZEPT STRASSENRAUM

Das straßenräumliche Handlungskonzept für den Fußgänger- und Radverkehr weist die Bereiche und Stellen aus, wo ein ganz konkreter Handlungsbedarf festgestellt wurde und nennt die entsprechende Handlungsoption. Die Grundlage bilden die Ergebnisse der „Verträglichkeitsanalyse“, die im Rahmen der umfangreichen Untersuchungen zu Beginn der Verkehrsentwicklungsplanung 2003 in Coburg durchgeführt wurde.

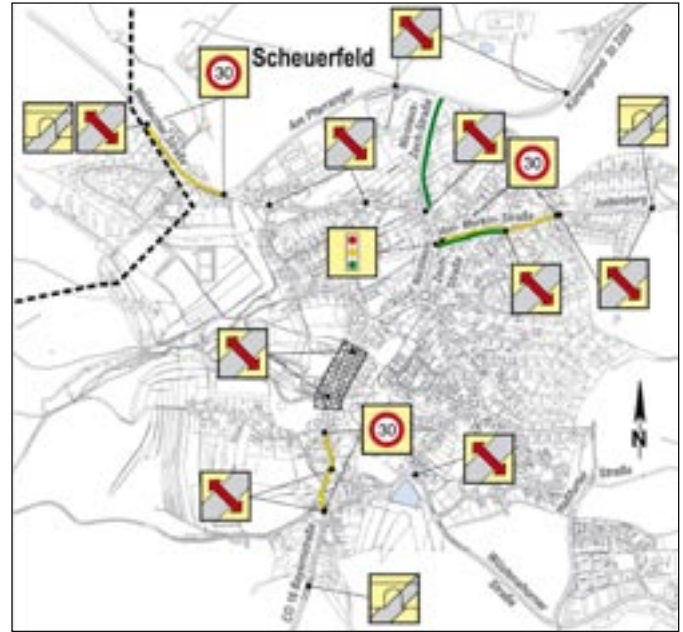
Auf den folgenden vier Seiten sind die Maßnahmen des straßenräumlichen Handlungskonzeptes für Coburg und seine Ortsteile dargestellt. Der Schlussbericht des Gutachters enthält darüber hinaus eine umfassende Maßnahmenliste sowie weitergehende Hinweise dazu, nach welchen Kriterien geeignete Elemente zur Umsetzung der Maßnahmenvorschläge im Einzelfall ausgewählt werden sollten.

Zum Fußgängerverkehr enthält das Handlungskonzept Maßnahmen, die im Schwerpunkt zur Verbesserung einer gesicherten Überquerbarkeit von Straßen dienen. Unter Berücksichtigung des heutigen Bestandes an Fußgängerampeln, Zebrastreifen, Mittelinseln und anderen Querungshilfen werden die Stellen im Straßennetz gekennzeichnet, an denen entsprechende Maßnahmen ergänzend erforderlich sind.

Die Maßnahmenstandorte betreffen vorrangig Hauptverkehrsstraßen und andere wichtige Verkehrsstraßen im Stadtgebiet. Begründende Faktoren sind vor allem quer zur Straße verlaufende Fußwegbeziehungen, Bushaltestellen und Straßenabschnitte mit verdichteten Geschäftslagen, an denen ein sicheres Überqueren der Fahrbahn in jedem Falle möglich sein sollte.

In welcher Weise die jeweiligen Stellen im Einzelnen gesichert werden sollen, war auf der Ebene des Verkehrsentwicklungsplans nicht abschließend zu klären, sondern muss im Einzelfall abgewogen werden. Dabei sollen die Planungsleitlinien zum Fußgängerverkehr (siehe Seite 24) berücksichtigt werden.

Für die Umsetzung kann die Festlegung einer Prioritätenliste hilfreich sein. Allerdings sollten in jedem Falle auch notwendige Straßenbaumaßnahmen (z. B. Fahrbahndeckenerneuerungen oder Kanalbauarbeiten) für die Maßnahmenrealisierung genutzt werden.



Straßenräumliches Handlungskonzept – Maßnahmen im Ortsteil Scheuerfeld



Planlegende