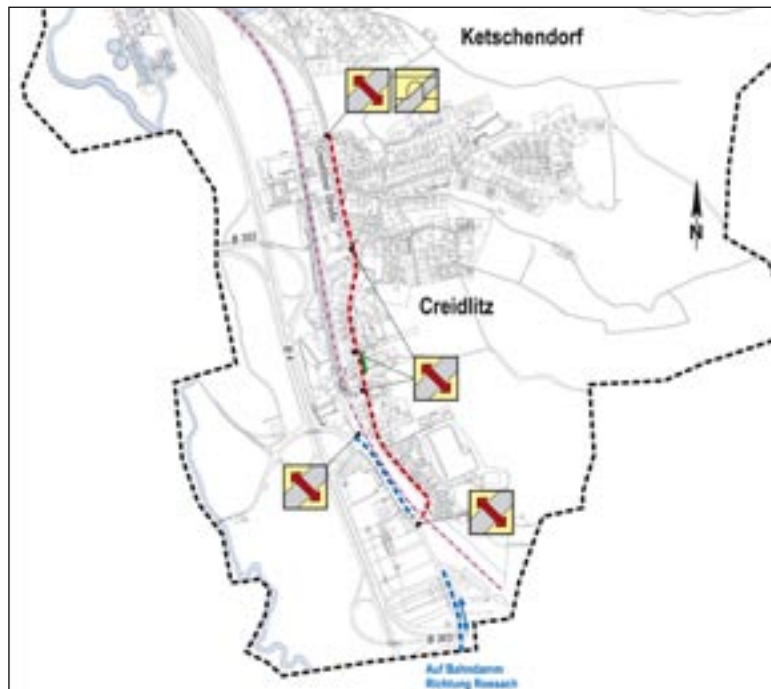
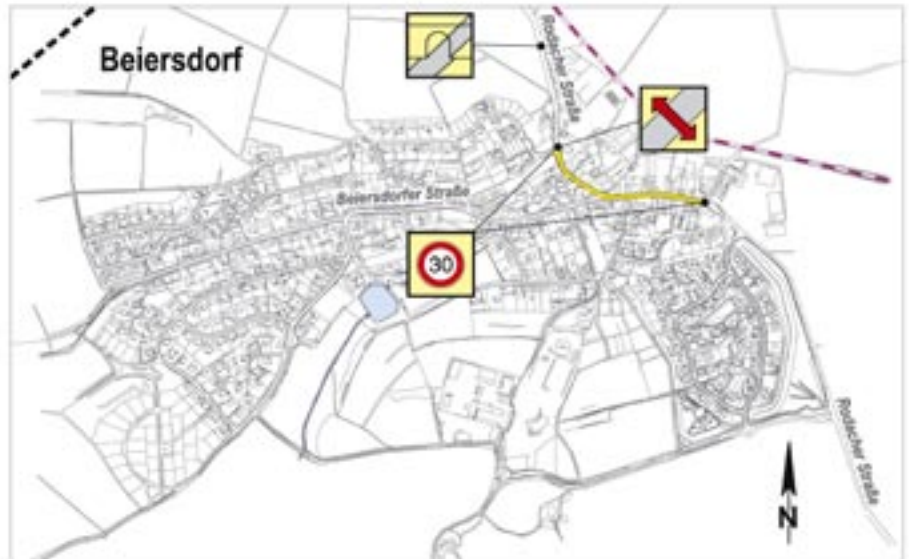


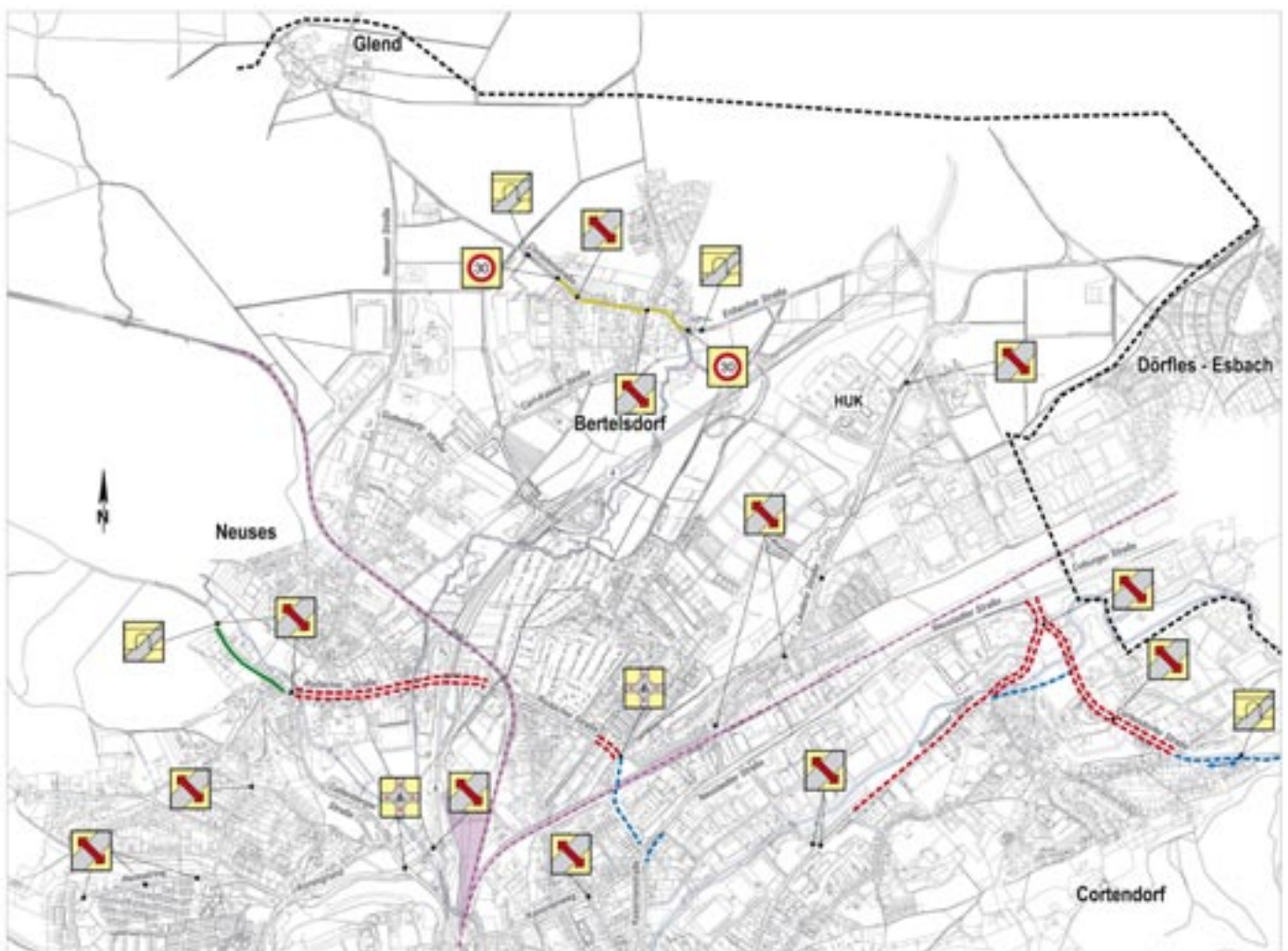
**Straßenräumliches Handlungskonzept
für die Innenstadt**



**Straßenräumliches Handlungskonzept für die
Ortsteile Ketschendorf und Creidlitz**



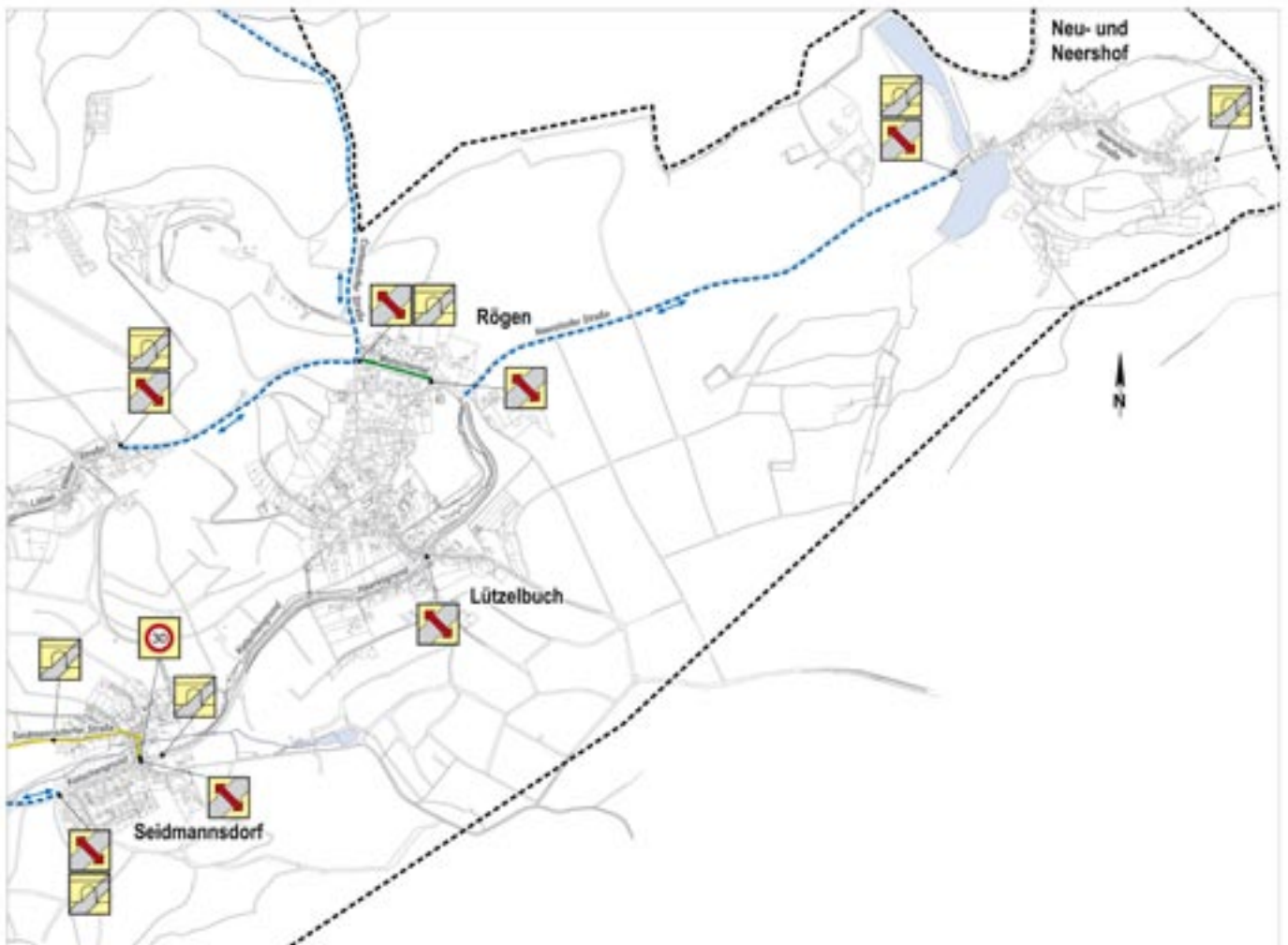
Straßenräumliches Handlungskonzept für den Ortsteil Beiersdorf



Straßenräumliches Handlungskonzept für die Ortsteile Bertelsdorf, Neuses und Cortendorf



Planlegende



Straßenräumliches Handlungskonzept für die Ortsteile Seidmannsdorf, Lützelbuch, Rögen sowie Neu- und Neershof

13 DER VERKEHRESENTWICKLUNGSPLAN. INNENSTADTKONZEPT UND PARKEN

Die Straßenräume und Plätze der östlichen Innenstadt werden heute stark von Durchgangsverkehr und parkenden Fahrzeugen beeinträchtigt. Gleichzeitig liegt jedoch hier – im Übergang von der mittelalterlichen, engen Altstadt zum klaszistischen und „grünen“ Erweiterungsgebiet – ein hoch attraktiver Innenstadtbereich.

Die Grundidee des vom Gutachter vorgeschlagenen Innenstadtkonzeptes besteht darin, diesen Bereich wirksam vom Durchgangsverkehr zu entlasten, die dadurch gewonnenen Flächen und Optionen zugunsten von Fußgängern, Radfahrern und Stadtbusverkehr („Umweltverbund“), Aufenthaltsqualität und städtebaulicher Entwicklung zu nutzen und gleichzeitig eine hohe Erreichbarkeitsqualität für den motorisierten Individualverkehr zu erzielen.

Das Konzept umfasst drei „Kernbausteine“:

- Fußgängerzone zwischen Obere Klinge und Theatergasse (einschließlich Theaterplatz, Salzmarkt, Gemüsemarkt, Kleine Mauer),
- Verkehrsberuhigter Bereich in der Steingasse, Rückertstraße, Grafengasse, Theatergasse und Herrengasse (Schleifenerschließung) sowie
- Bau einer Tiefgarage unter dem Schlossplatz.

Durch Einrichtung einer „weichen“ Fußgängerzone im Bereich Theater soll die Durchfahrt für den allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr unterbunden werden, für Linienbusse, Taxen, Radfahrer und Lieferfahrzeuge jedoch offen bleiben. Nach allen praktischen Erfahrungen wäre hier durch einen verkehrsberuhigten Bereich die Kfz-Belastung nicht spürbar zu verringern. Zur weiteren Klärung sollten die Erkenntnisse während der Bauphase – bei entsprechend sorgfältiger Vorplanung – genutzt werden.

Die Ausweisung eines Verkehrsberuhigten Bereichs in der Steingasse, Rückertstraße, Grafengasse, Theatergasse und Herrengasse soll die Bedeutung dieser Straßen für Aufenthalt und den „Umweltverbund“ unterstreichen und gleichzeitig die Erschließung der dortigen Wohn- und Geschäftsbereiche in Form einer Schleife weiterhin sicherstellen.

Der Bau einer Tiefgarage unter dem Schlossplatz soll in erster Linie der städtebaulichen Aufwertung der östlichen Innenstadt dienen. Sie bietet die Möglichkeit, bedeutsame Stadträume (z. B. Salzmarkt, Gemüsemarkt, Theaterumfeld) von parkenden Fahrzeugen zu befreien und damit Optionen für neue, stadtverträgliche, dem Anspruch eines touristisch hoch

attraktiven Stadtensembles angemessene Nutzungen (z. B. Außengastronomie) zu schaffen. Gleichzeitig entstünde mit der Tiefgarage und dem Rendezvous-Punkt für Stadtbusse ein neues östliches „Eingangstor“ für Innenstadtbesucher.

Die Tiefgarage ist jedoch keineswegs Voraussetzung für die Sperrung der östlichen Innstadtdurchfahrt und die damit verbundenen Verbesserungen in diesem Bereich, wie die Wirkungsanalyse zu Variante 1 des Innenstadtszenarios gezeigt hat. Sie potenziert lediglich deren positive Auswirkungen.

Im nördlichen Innenstadtbereich gilt es, die fußläufige Verbindung des Kinokomplexes mit der Fußgängerzone Steinweg attraktiver zu gestalten. Die deutlich reduzierte Kfz-Belastung im Oberen Bürglaß, die sich durch Einrichtung einer Fußgängerzone am Theater ergeben würde, schafft dafür günstige Voraussetzungen. Auch hier wäre ein verkehrsberuhigter Bereich erfahrungsgemäß nicht ausreichend zur Sicherung des Ruhebedürfnisses und Flächenbedarfs von Wohnen und Gastronomie.

In der südlichen Innenstadt sollen Ketschengasse, Albertsplatz und Zinkenwehr gestalterisch deutlich aufgewertet werden, um die Aufenthaltsqualität im Quartier nachhaltig zu verbessern. Anzahl und Anordnung der Parkstände sollten in Abwägung mit der angestrebten städtebaulichen Aufwertung sensibel abgewogen werden. Mit Umgestaltung des Albertsplatzes könnte hier ein südliches „Innenstadtfoyer“ oder ein lebendiger Quartiersplatz entstehen.

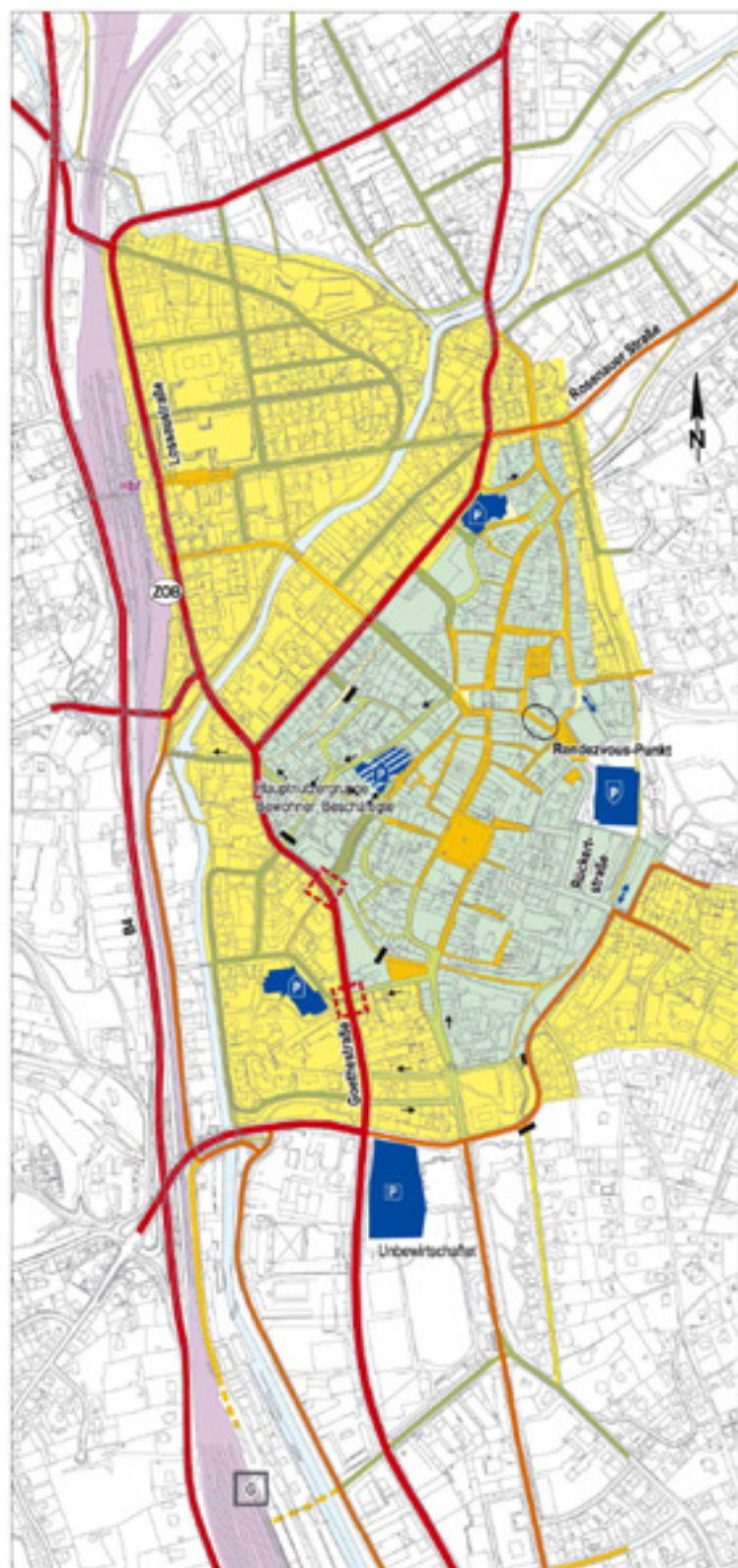
Der westliche Innenstadtbereich wird mit beschlossener Umgestaltung des Bahnhofs-/HUK-Vorplatzes eine erhebliche funktionale und städtebauliche Aufwertung erfahren. Ergänzend dazu enthält das straßenräumliche Handlungskonzept für die Mohrenstraße zwischen Lossaustraße und Löwenstraße die Empfehlung „im Zusammenhang umzugestaltender Straßenraum“ und das Radverkehrskonzept sieht die Anlage von Schutzstreifen vor. Damit sollen die Radverbindung zwischen Bahnhof/Itzradweg und Innenstadt und die Überquerbarkeit der Mohrenstraße für Fußgänger und Radfahrer im Zuge des Itzradweges verbessert werden. Auswirkungen auf das Umgestaltungspotenzial in der Mohrenstraße hat die Anlage und verkehrliche Organisation des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) südlich des Fürstenbaus. Die dort zu erarbeitenden Lösungen müssen in den Verkehrsentwicklungsplan integriert werden.

Das Parkraumkonzept ist ebenfalls als ein wichtiger Beitrag zum Innenstadtkonzept zu betrachten. Ziel ist es, die positive Parkraumbilanz (siehe Seite 9) auch in Zukunft in der Coburger Innenstadt beizubehalten und gleichzeitig zu einem verkehrlich wie städtebaulich ausgewogenen Parkraumangebot für die verschiedenen Nachfragegruppen zu kommen.

Bedingt durch die mittelalterlich geprägte Struktur der Coburger Innenstadt muss daher das Parkraumangebot – und hier vor allem das Parkstandsangebot im öffentlichen Straßenraum – sehr sensibel mit den anderen Nutzungsansprüchen (insbesondere Fußgängerverkehr und Aufenthalt) abgewogen werden. Gleichzeitig fehlt es heute vielen Geschäften, Institutionen und Einrichtungen (z. B. Theater, Ämtergebäude) im östlichen Innenstadtbereich an eigenen Stellplätzen für ihre Kunden/Besucher.



Planlegende



Innenstadtkonzept mit Parkraumkonzept Coburg – Vorschlag des Gutachters für den Fall eines Tiefgaragenbaus unter dem Schloßplatz

Mit einer Schlossplatz-Tiefgarage könnte dieses kleinräumige Stellplatzdefizit stadtverträglich behoben werden, die positiven städtebaulichen Auswirkungen wurden bereits beschrieben. Zudem entsteht mit der Tiefgarage und den Parkhäusern „Post“ und „Zinkenwehr“ ein „Parkdreieck“ aus großen Anlagen, das die Innenstadt räumlich umschließt und damit aus allen Himmelsrichtungen eine verträgliche, Parksuchverkehr reduzierende Erschließung ermöglicht. Ein Parkleitsystem (Zielgruppe Besucher/Touristen) kann dies wirksam unterstützen.

Kurzparkern böten die öffentlich zugänglichen Parkhäuser „Post“, „Zinkenwehr“ und „Schlossplatz“ genügend Parkraum. Das nahezu mitten in der Innenstadt gelegene Parkhaus „Mauer“ könnte unter diesen Umständen vorrangig Bewohnern und Beschäftigten vorbehalten sein, um den Ziel- und Quellverkehr in diesem sensiblen Bereich zu minimieren. Dafür spricht auch die vorgeschlagene Ausweitung des Angebots für Kurzparker in der übrigen Innenstadt (siehe unten).

Der Parkplatz „Anger“ soll weiterhin Langzeitparkern (Pendler/Berufstätige) zur Verfügung stehen.

Das Parkraumkonzept sieht für den öffentlichen (Straßen-)Raum eine klar gegliederte, im Stadtbild gut ablesbare Unterteilung der Innenstadt in zwei Parkzonen vor. Dies soll die heute teils verwirrende Ausweisung von Bereichen für Bewohner und Kurzparker mit unterschiedlichen Regelungen ersetzen.

Parken im Straßenraum soll im zentralen Innenstadtbereich ausschließlich den dortigen Bewohnern und dem Wirtschaftsverkehr (Liefers, Laden) vorbehalten bleiben. In den unmittelbar angrenzenden Bereichen und im Bahnhofsviertel soll dagegen nach dem sogenannten „Mischungsprinzip“ zeitgleich gebührenpflichtiges Kurzparken (Kunden/ Besucher) und Bewohnerparken zugelassen werden. Für die Zuordnung der Bewohnerlizenzen ist eine Einteilung in vier Zonen denkbar.

Die Umsetzung des vorgeschlagenen Konzeptes ist weitgehend unabhängig von der Realisierung einer Schlossplatz-Tiefgarage. Im „Ohne-Fall“ sollen jedoch abweichend vom skizzierten Konzept die Parkstände am Gemüsemarkt, hinter dem Marstall sowie am Oberen Bürglaß in das Mischungsprinzip einbezogen werden und das Parkhaus „Mauer“ weiterhin für alle Nutzergruppe offen bleiben.

Der Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs erfordert im Zusammenhang mit dort vorgesehenen städtebaulichen Planungen eine gesonderte Betrachtung. Dies gilt auch im Zusammenhang mit der Neuplanung des Bahnhofsplatzes und den Planungen zum ZOB.

14 DER VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN. PLANUNGSLEITLINIEN

Die Planungsleitlinien legen genauer fest, welche Strategien und Standards künftig bei der Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans gelten sollen. Sie dienen dazu, die Ziele des Verkehrsentwicklungsplans in die Maßnahmenebene zu „übersetzen“ und helfen damit auch interessierten Laien zu beurteilen, ob die Einzelmaßnahmen mit dem Gesamtkonzept übereinstimmen.

Leitlinien für den Fußgängerverkehr

LF 1 Das Fußwegenetz soll sowohl der sicheren und bequemen **Erschließung** des unmittelbaren städtebaulichen Umfeldes dienen als auch attraktive, gesicherte und umwegarme **Verbindungen** zwischen Wohnstandorten, Schulen, Geschäften, Freizeit- und Erholungseinrichtungen und Haltestellen schaffen.

LF 2 Zur fußgängergerechten **Gestaltung** des Wegenetzes gehören abwechslungsreich gestaltete Straßenräumen und Flächen mit Aufenthaltsfunktion.

LF 3 Die **Dimensionierung von Gehwegen** richtet sich nach ihrer Netzfunktion, den anliegenden Nutzungen sowie den Anforderungen aus Aufenthalt und Kinderspiel. Die einschlägigen Regelwerke geben als Regelbreite 2,50 m vor, wobei eine Abmessung von 1,50 m als Untergrenze zu interpretieren ist und insbesondere auf Hauptgeschäftsstraßen wesentlich größere Breiten erforderlich sind.

LF 4 **Gesicherte Überquerungsangebote** für Fußgänger sind überall dort notwendig, wo wichtige Fußgängerachsen verlaufen, schutzbedürftige Einrichtungen, Bushaltestellen und stark frequentierte Einzelhandelsstandorte

vorzufinden sind und durch Kfz-Verkehrsstärken und/oder Fahrgeschwindigkeiten ein gefahrloses Überqueren der Fahrbahn nicht gegeben ist.

LF 5 Bevorzugte **Überquerungshilfen** sind Mittelinseln, Mittelstreifen und vorgezogene Seitenräume, an wichtigen Stellen kombiniert mit Zebrastreifen.

LF 6 **Signalisierte Knotenpunkte** sollen an allen Zufahrten mit Fußgängerfurten versehen sein und fußgängerfreundliche Schaltungen erhalten.

Leitlinien für den Radverkehr

LR 1 Nach dem Prinzip der Angebotsplanung soll ein differenziertes, dichtes und geschlossenes **Alltagsnetz für Radfahrer** entwickelt werden. Dabei soll sowohl das Radfahren an Hauptverkehrsstraßen gesichert als auch das Netz in verkehrsunruhigen Straßen und auf straßenunabhängigen Routen weiterentwickelt werden.

LR 2 Als „**Coburger Standard**“ wird im Zuge von Hauptverkehrsstraßen die Führung des Radverkehrs auf **Schutzstreifen** bevorzugt. Bei Querschnittsbreiten zwischen 6,50 m und 7,00 m können **alternierende Schutzstreifen** (wechselseitig abmarkiert) zur Führung des Radverkehrs eingesetzt werden. Ist aufgrund der Netzfunktion die Sicherung des Radverkehrs notwendig, die Anordnung von Schutzstreifen aufgrund beengter Verhältnisse aber nicht möglich, so soll die verträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs durch Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit geprüft werden.

LR 3 **Erschließungsstraßen** mit besonderer Netzbedeutung für den Radverkehr sollen möglichst als Fahrradstraßen eingerichtet, **Sackgassen** durchlässig gehalten und **Einbahnstraßen** für die Gegenrichtung freigegeben werden. In **Tempo 30-Zonen** sind keine gesonderten Radverkehrsanlagen vorzusehen.

LR 4 Die Führung des Radverkehrs an **Knotenpunkten** ist abhängig von der straßenräumlichen Situation sowie der Menge und Zusammensetzung der Radfahrer und des Kfz-Verkehrs. Grundsätzlich wird jedoch die nicht abgesetzte Radfahrerfurt und das direkte Linksabbiegen bevorzugt. In untergeordneten Zufahrten von signalisierten Knotenpunkten sollen aufgeweitete Aufstellbereiche angelegt werden.

LR 5 Die Nutzung des Fahrrades als alltägliches Verkehrsmittel soll durch nutzerfreundliche **Abstellanlagen** an der Wohnung und am Ziel unterstützt werden.

LR 6 Zur Förderung des Radverkehrs trägt die Schaffung eines „**fahrradfreundlichen Klimas**“ in Coburg durch Information und Werbung wesentlich bei.

Leitlinien für den fließenden Kfz-Verkehr

LM 1 Das örtliche Straßennetz soll in Abhängigkeit von der Stadtstruktur und in Wechselwirkung mit den Netzen des Umweltverbundes **funktional gegliedert** werden. Dabei soll das **Bündelungsprinzip** eine sparsame Netzgestaltung unterstützen und empfindliche Bereiche entlasten.

LM 2 Zur Verringerung der Umweltbelastung und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ist ein **stetiger Verkehrsablauf auf niedrigem Geschwindigkeitsniveau** anzustreben bzw. durch **flankierende Maßnahmen** und konsequente **Verkehrsüberwachung** zu unterstützen.

LM 3 **Ausbaustandard und Gestaltung** sowohl von Hauptverkehrsstraßen als auch von Erschließungsstraßen sind an der Verträglichkeit der Nutzungsansprüche untereinander und den Umfeldnutzungen zu orientieren.

LM 4 In Erschließungsstraßen sind **Tempo 30-Zonen** die Regel. Zur Erzielung stadtverträglicher Geschwindigkeiten kann auch auf begründeten Abschnitten des Hauptverkehrsstraßennetzes die Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf 30 km/h notwendig werden.

LM 5 Bei Bau und Betrieb von **Knotenpunkten** von Hauptverkehrsstraßen, insbesondere mit Lichtsignalsteuerung, sind die Belange des Umweltverbundes gleichrangig zu beachten. Bei der Neuanlage und Umgestaltung von Knotenpunkten soll unter Beachtung

der spezifischen Vorteile (insbesondere hinsichtlich der Verkehrssicherheit) und Einsatzbedingungen die Anlage von **Kreisverkehren** geprüft werden.

LM 6 Beim Übergang von der freien Strecke zur geschlossenen Ortschaft sollen die **Ortseingangssituationen** besonders gestaltet werden. Wenn notwendig sollen sie Radfahrern und Fußgängern eine Querungshilfe bieten. Leitlinien zum ruhenden Kfz-Verkehr (Parken)

Leitlinien zum ruhenden Kfz-Verkehr (Parken)

LRV 1 Die positive **Parkraumbilanz** für die qualifizierte Parkraumnachfrage soll in der Coburger Innenstadt beibehalten werden.

LRV 2 Die verkehrliche Erschließung der öffentlich zugänglichen **Parkierungsanlagen** soll verträglich gestaltet und die räumliche Anordnung der Angebote optimiert werden. Ihre Erreichbarkeit insbesondere für Besucher und Touristen soll durch ein angepasstes **Parkleitsystem** unterstützt werden.

LRV 3 Das Parkstandsangebot im öffentlichen **Straßenraum** soll in der Coburger Innenstadt mit den anderen Nutzungsansprüchen (insbesondere Fußgängerverkehr und Aufenthalt) abgewogen werden. In den innerstädtischen Straßenräumen soll durch die flächendeckende **Bewirtschaftung** der qualifizierten Nachfrage die Parkchancen erhöht werden, wobei die Parknachfrage der Innenstadtbewohner bevorrechtigt werden soll.