

Handlungsempfehlungen für nachhaltige Mobilität in und um Coburg

Vorwort	3
Erarbeitete Ideen	4
Highlights	4
Priorität 1	4
Gesteigerter Verkehrsfluss (geringer Aufwand)	4
Intensivere Nutzung der vorhandenen Parkhäuser (geringer Aufwand)	4
Erleichterungen im Fußgängerverkehr (geringer Aufwand)	5
Erweiterung des Stadtbusnetzes und Park & Ride Parkplätze (hoher Aufwand)	5
Intelligente Ampelschaltungen (hoher Aufwand)	5
Ausbau des Fahrradverkehrs (hoher Aufwand)	5
Flexible und gleichberechtigte Nutzung der Verkehrsflächen (hoher Aufwand)	6
Rückführung des Parksuchverkehrs (hoher Aufwand)	6
Priorität 2	6
Ausbau des Fußgängerverkehrs	6
Förderung der gegenseitigen Rücksichtnahme	6
Verkehrsraumgewinnung	6
Verbesserungen im Busverkehr	7
Priorität 3	7
Tickets und Verbünde	7
Schließfächer	7
Verbesserungen für den Fußgängerverkehr	7
Verbesserungen im Busverkehr	7
Erarbeitete Handlungsempfehlungen	7
Autoverkehr	7
Bessere Information über Baustellensituation	7
Abschalten der Ampeln zu Nebenverkehrszeiten	8
Verkehrsabhängige Ampelschaltungen	8
Verlagerung des Anwohnerparkens in Parkhäuser	8
Verlagerung von Arbeitnehmerparkplätzen	8
Anpassung der Parkplatzkosten	9
Nutzerkonten für Parkhäuser	9
Anzeige freier Parkplätze	9
Verbesserung der Ausschilderung von Parkplätzen	9
Bahnverkehr	10
Errichtung einer Schließfächanlage am Bahnhof	10
Busverkehr	10
Einführung einer Ringbuslinie	10
Freigabe der Stadtbushaltestellen für Überlandbusse	10
Einrichtung von Umstiegsnoten im Außenbereich der Stadt	11
Erhöhung des Bekanntheitsgrades des Anrufsammeltaxis	11
Ausweitung des Anrufsammeltaxi Angebots	11

Arbeitsgruppe Verkehr des Green Deal Coburg 2030
Handlungsempfehlungen für nachhaltige Mobilität in und um Coburg

App für Anrufsammeltaxi	11
Ausbau der Beförderung von Schulkindern	12
Grünschaltung Regionalbusse	12
Ausbau, Bewerbung von Schüler-Freizeit-Ticket und Semesterticket	12
Fahrradverkehr	12
Errichtung Itz-Radweg	12
Radverkehrskonzept der Stadt Coburg	13
Ergänzungen zum Radverkehrskonzept	13
Verzicht auf Schutzstreifen	13
Rückbau von Umlaufsperrern	13
Bessere Anbindung der Schulen	13
Einheitliche farbliche Kennzeichnung der Radwege	13
Rotmarkierung von Gefahrenstellen und Kreuzungen	14
Fußgänger	14
Fahrradrikschas in der Innenstadt	14
Transporthilfen für die Innenstadt	14
Ausbau und Umgestaltung der Sitzgelegenheiten	14
Verbesserung der Verbindung Bahnhof - Innenstadt	14
Hinweise auf Gefahrenstellen für andere Verkehrsteilnehmer	15
Ausbau von Zebrastreifen	15
Umgestaltung von "freilaufenden Rechtsabbiegern"	15
Konzept für Fußwegenetze	15
Ausweisung von Kernschulwegen	15
Vernetzung der Verkehrsträger	16
Verkehrsverbund und Einheitstickets	16
Mehr Touristenwerbung vom Stadtmarketing	16
Bessere Verknüpfung von Stadtbussen, Überlandbussen und Bahn	16
Ausweitung des Angebotes von Park & Ride Parkplätzen	17
Einrichtung von Fahrradabstellanlagen	17
Förderung von Jobtickets	17
Zeitabhängige Nutzung von Verkehrsflächen	18
Abgesenkte Bordsteinkanten	18
Ausweitung von Begegnungszonen	18
Errichtung einer Schließfachanlage in der Innenstadt	19
Einrichtung von Haltestellen für Elterntaxis	19
Kein Lieferverkehr, Straßenreinigung und Müllbeseitigung am Morgen	19
Anhang	19
Übersicht der Anlagen	19
Unterlagen zum Busverkehr	19
Unterlagen zum Fahrradverkehr	19
Unterlagen zum Autoverkehr	19
Unterlagen zum Fußgängerverkehr	20
Glossar und Abkürzungen	20
Statistische Grundlagen	20

Vorwort

Mobilität geht uns alle an. Verschiedene Verkehrsträger bieten uns Mobilität in und um Coburg: Der öffentliche Verkehr mit Bahn und Bus, der Individualverkehr zu Fuß oder mit dem Fahrrad und der motorisierte Individualverkehr mit dem Auto. Doch wie entsteht aus einzelnen Verkehrsträger hochwertige und nachhaltige Mobilität?

Eine gute Mobilitätsqualität sollte die folgenden Aspekte berücksichtigen:

- Gesundheit (z.B. Bewegung, Luftqualität, Lärm)
- Sicherheit (z.B. Kreuzungs-/Querungsmöglichkeiten, Abgrenzungen, Markierungen)
- Attraktivität (z.B. kurze Wege, flüssiges Vorankommen, niedrige Kosten)

Wir haben uns in der Themengruppe Verkehr im Rahmen des Green Deal Coburg 2023 in sieben Arbeitssitzungen damit beschäftigt, wie die Qualität der Mobilität in und um Coburg weiter gesteigert werden kann.

Begonnen haben wir mit einer Analyse der Stärken und Schwächen der aktuellen Situation. Dabei sind uns viele positive Punkte aufgefallen, wie etwa der ICE-Halt, der anstehende Beitritt zum VGN und die Einführung des Deutschland-Tickets. Generell lässt sich sagen, dass die Verkehrssituation in unserer Stadt und dem Umland recht gut ist; allerdings haben wir auch viele Lücken und Verbesserungsmöglichkeiten entdeckt. Darauf aufbauend haben wir eine Vielzahl von Ideen entwickelt. Nicht wenige davon lassen sich mit überschaubarem Aufwand umsetzen.

Dabei war es uns ein wichtiges Anliegen, dass sich die einzelnen Verkehrsträger nicht gegenseitig ausspielen und Verbesserungen des einen nicht zu Lasten des anderen erreicht werden. Ein ganzheitlicher Blick auf alle Verkehrsträger, deren geschickte Vernetzung und die flexible Nutzung der vorhandenen Verkehrsflächen kann unserer Ansicht nach zu nachhaltigerem Verkehr und einer deutlichen Steigerung der Mobilitätsqualität für die Menschen in der Stadt Coburg und in ihrem Umland sowie für die touristischen Gäste in unserer Region führen.

Unsere Ideen stellen wir im folgenden Abschnitt vor. Wir haben sie nach drei Prioritäten sortiert, wobei die Umsetzung aller Ideen unser Anliegen ist. Die Prioritäten sollen als Richtschnur für die Reihenfolge der Umsetzung dienen. Einige ausgewählte Highlights wollen wir vorab in einer Übersicht präsentieren.

Die Ideen sind jeweils mit konkreten Handlungsempfehlungen untermauert, die wir im dritten Abschnitt dieses Dokumentes vorstellen.

Im Anhang finden sich weiterführende Informationen zu den Empfehlungen und Verweise auf zahlreiche Anlagen, die als Arbeitsgrundlage für die weitere Ausarbeitung und Konkretisierung der Ideen zur Umsetzungsreife dienen sollen.

Wir freuen uns schon sehr auf die nächste Projektphase und gehen davon aus, dass wir uns weiter konstruktiv und tatkräftig einbringen können!

Erarbeitete Ideen

Nachfolgend stellen wir unsere Ideen vor und verweisen auf die damit zusammenhängenden Handlungsempfehlungen (gekennzeichnet mit →).

Highlights

Verbesserungen im Verkehr für Stadt, Umland und Touristen		
Auto	Bus & Bahn	Radfahrer & Fußgänger
<ul style="list-style-type: none"> • 1. Stunde Parkhaus immer frei; im Zentrum oberirdisch teurer • Mehr Anwohnerparken im Parkhaus • Bedarfsgerechte Ampelschaltungen 	<ul style="list-style-type: none"> • Neue City-Ringbuslinie • Stärkung der Regionalbusse • Erleichterte Nutzung der Anrufsammeltaxis • Schließfachanlagen 	<ul style="list-style-type: none"> • Mehr Zebrastreifen • Radwegenetz gemäß erweitertem Radwegekonzept, farblich abgesetzt • Abstellmöglichkeiten und Sitzgelegenheiten
Vernetzung der Verkehrsträger		
<ul style="list-style-type: none"> • Begegnungszonen gleichberechtigter Verkehrsteilnehmer • Flexible Nutzung der Verkehrsflächen nach Tages- und Jahreszeiten und für Events • Kostenlose Park & Ride Parkplätze (Mobilitätsstation) 		

Priorität 1

Unsere Ideen mit Priorität 1 haben wir bereits nach Aufwand getrennt in solche mit hohem Aufwand und solche mit geringem Aufwand.

Gesteigerter Verkehrsfluss (geringer Aufwand)

Wir möchten möglichst schnell den Straßenverkehr flüssiger gestalten. Dazu möchten wir Fußgängerampeln durch Zebrastreifen ersetzen, um sowohl für Kraft- und Fahrradverkehr als auch für die querenden Fußgänger Standzeiten zu reduzieren. Bei den Kraftfahrzeugen mit Verbrennungsmotor kann so auch der Schadstoffausstoß gesenkt werden. Die Einrichtung weiterer Zebrastreifen auch in Tempo 30 Zonen soll den Fußgängerverkehr sicherer machen und die Querung von Straßen vereinfachen und beschleunigen (→ Ausbau von Zebrastreifen).

In den Abend- und Nachtstunden sollten die Ampelanlagen abgeschaltet werden. Der zu diesen Zeiten üblicherweise geringe Verkehr wird durch die Ampeln erfahrungsgemäß eher aufgehalten als beschleunigt; nennenswerte Verschlechterung der Sicherheit ist nicht zu erwarten (→ Abschalten der Ampeln zu Nebenverkehrszeiten).

Intensivere Nutzung der vorhandenen Parkhäuser (geringer Aufwand)

Der Verkehrsraum gerade in der Innenstadt ist sehr begrenzt. Wir sind uns einig, dass hier gerade das Auto viel Potential bietet, um die bestehende Flächen besser nutzen zu können. Eine Idee hierzu ist die Verlagerung von Anwohnerparkplätze in die Parkhäuser. Aus unserer Sicht könnten hier mit dem geschützten Abstellen des Fahrzeugs und einer attraktiven Preisgestaltung Anreize geschaffen werden (→ Verlagerung des Anwohnerparkens in Parkhäuser).

Flankierend sollten die Parkplatzkosten angepasst werden. Park & Ride Parkplätze sollten grundsätzlich kostenfrei sein, das Parken an der Oberfläche in der Innenstadt sollte deutlich teurer werden. Im Gegenzug sollte das Kurzzeitparken bis 20 Minuten mit Brötchentaste und das Parken im Parkhaus bis 60 Minuten kostenlos sein, um Erledigungen in der Innenstadt nachgehen zu können.

Parkplätze sollten besser ausgeschildert werden und Bereiche in der Innenstadt, in denen keine öffentlichen Parkplätze zu finden sind, ebenfalls deutlich entsprechend beschildert werden wie z.B. im Bereich rund um die Moritzkirche (→ Verbesserung der Ausschilderung von Parkplätzen). Um die Parkhäuser noch attraktiver zu machen und Autos von den Oberflächenparkplätzen dorthin abziehen sollte deren Nutzung mit Abo-Modellen für registrierte Nutzer erleichtert werden, indem bei Ein- und Ausfahrt die Nummernschilder der Fahrzeuge erkannt und die Parkkosten entsprechend automatisch berechnet und abgebucht werden (→ Abos für Parkhäuser).

Erleichterungen im Fußgängerverkehr (geringer Aufwand)

Für die Fußgänger sollten weitere Sitzgelegenheiten installiert werden, um flächendeckend Möglichkeiten zum Pausieren und Verweilen zu schaffen. Dabei könnten Sitzgelegenheiten verstärkt als Gruppen angeordnet werden, um die Kommunikation und den Austausch zu fördern (→ Ausbau und Umgestaltung der Sitzgelegenheiten).

Erweiterung des Stadtbusnetzes und Park & Ride Parkplätze (hoher Aufwand)

Das bisher sternförmig aufgebaute Liniennetz der Stadtbusse sollte um eine Ringbuslinie erweitert werden, die neue Verbindungen zwischen den Stadtbereichen außerhalb der Innenstadt schaffen soll. Neue Umstiegspunkte erleichtern zudem die Erreichbarkeit der bereits erschlossenen Gebiete. (→ Einführung einer Ringbuslinie). Das Angebot an Park & Ride Parkplätzen sollte stärker beworben, besser ausgeschildert und weiter ausgebaut werden. Als neue Standorte bieten sich das Umfeld des Bahnhofs Creidlitz und das Parkplatzgelände der Hochschule in der Sonneberger Straße an, die beide bereits durch Stadtbuslinien angebunden sind und mit der neuen Ringbuslinie noch besser versorgt werden könnten (→ Ausweitung des Angebotes von Park & Ride Parkplätzen). Perspektivisch sollte auch der Klinikneubau auf dem ehemaligen BGS-Gelände berücksichtigt werden. Park & Ride Parkplätze liefern aus unserer Sicht einen wertvollen Beitrag, den einfahrenden Autoverkehr bereits vor den Toren der Stadt abzufangen und die Besucher auf öffentliche Verkehrsmittel umzuleiten.

Intelligente Ampelschaltungen (hoher Aufwand)

Die bisher meist starren Ampelschaltungen sollten durch verkehrsabhängige Schaltungen ersetzt werden. So können tagsüber unnötige Standzeiten und damit gebremster Verkehrsfluss und erhöhter Schadstoffausstoß vermieden werden (→ Verkehrsabhängige Ampelschaltungen).

Ausbau des Fahrradverkehrs (hoher Aufwand)

Kernstück eines nachhaltigen Verkehrs in der Stadt Coburg ist aus unserer Sicht der ganzheitliche Ausbau des Fahrradverkehrs. Dazu sollte nicht nur der Itz-Radweg möglichst schnell Wirklichkeit werden (→ Errichtung Itz-Radweg), sondern das gesamte sehr vielversprechende Radverkehrskonzept so schnell wie möglich umgesetzt werden (→ Radverkehrskonzept der Stadt Coburg). Sinnvolle Konzepte zur Ergänzung sollten unserer Meinung nach flankierend umgesetzt werden (→ Ergänzungen zum Radverkehrskonzept). Auch sollte die Anbindung der Schulen stärker berücksichtigt werden (→ Bessere Anbindung der Schulen).

Nach unseren eigenen Erfahrungen sind Schutzstreifen und bauliche Barrieren nicht für einen besseren Radverkehr förderlich, weswegen wir empfehlen, künftig darauf zu verzichten (→ Verzicht auf Schutzstreifen, Rückbau von Umlaufsperrern).

Eine einheitliche und vollständige farbliche Kennzeichnung der Radwege und die Hervorhebung der Gefahrenstellen halten wir für eine unverzichtbare Maßnahme zur Steigerung der Wahrnehmung und

damit sowohl der Attraktivität als auch der Sicherheit der Radwege (→ Einheitliche farbliche Kennzeichnung der Radwege, Rotmarkierung von Gefahrenstellen und Kreuzungen).

Flexible und gleichberechtigte Nutzung der Verkehrsflächen (hoher Aufwand)

Mit einem Ausbau der zeitabhängig verschiedenen Nutzung von Verkehrsflächen in der Innenstadt wollen wir nicht nur die Verkehrsqualität, sondern auch die Lebensqualität in der Stadt erhöhen. Bereits heute wird dieses Konzept etwa auf dem Schlossplatz erfolgreich praktiziert, der zu bestimmten Zeiten nicht als Fuß- und Radweg, sondern als Parkplatz für Theater oder Innenstadt genutzt werden kann. So könnten bestimmte Bereiche im Winter dem Straßenverkehr zugeschlagen werden, die im Sommer mit Außengastronomie bestückt zum Flanieren und Verweilen einladen. Weniger und flachere Bordsteinkanten würden die flexible Nutzung solcher Flächen zusätzlich erhöhen (→ Zeitabhängige Nutzung von Verkehrsflächen, Abgesenkte Bordsteinkanten). Beispielsweise könnte der Bereich vor dem Gasthaus Loreley oder der Salzmarkt im Winter als Parkmöglichkeit, im Sommer als Fläche für Außengastronomie genutzt werden. Andere Verkehrsflächen sollten in Begegnungszonen umgewandelt werden, die von allen Verkehrsteilnehmern gleichberechtigt genutzt werden können. Ein bewährtes erfolgreiches Beispiel findet sich rund um Theater und Busbahnhof (→ Ausweitung von Begegnungszonen).

Rückführung des Parksuchverkehrs (hoher Aufwand)

Geringerer Parksuchverkehr bedeutet weniger Verkehr, weniger Schadstoffe und höhere Sicherheit für schwächere Verkehrsteilnehmer. Der Parksuchverkehr kann weiter reduziert werden, indem auch die Parkplätze außerhalb der Parkhäuser mit Belegtmeldern ausgerüstet werden und die Verfügbarkeit der Parkplätze z.B. über eine App publiziert wird (→ Anzeige freier Parkplätze).

Priorität 2

Ausbau des Fußgängerverkehrs

Konzept für Fußwegenetze
Ausweisung von Kernschulwegen
Einrichtung von Haltestellen für Elterntaxis

Förderung der gegenseitigen Rücksichtnahme

Hinweise auf Gefahrenstellen für andere Verkehrsteilnehmer
Umgestaltung von "freilaufenden Rechtsabbiegern"

Verkehrsraumgewinnung

Verlagerung von Arbeitnehmerparkplätzen
Förderung von Jobtickets

Verbesserungen im Busverkehr

Grünschaltung Regionalbusse
Freigabe der Stadtbushaltestellen für Überlandbusse
Einrichtung von Umstiegs-knoten im Außenbereich der Stadt
Einrichtung von Fahrradabstellanlagen
Erhöhung des Bekanntheitsgrades des Anrufsammeltaxis

App für Anrufsammeltaxi

Priorität 3

Tickets und Verbünde

Verkehrsverbund und Einheitstickets

Ausbau, Bewerbung von Schüler-Freizeit-Ticket und Semesterticket

Schließfächer

Errichtung einer Schließfachanlage am Bahnhof

Errichtung einer Schließfachanlage in der Innenstadt

Verbesserungen für den Fußgängerverkehr

Fahrradrikschas in der Innenstadt

Transporthilfen für die Innenstadt

Verbesserung der Verbindung Bahnhof - Innenstadt

Verbesserungen im Busverkehr

Ausbau der Beförderung von Schulkindern

Bessere Verknüpfung von Stadtbussen, Überlandbussen und Bahn

Bessere Information über Baustellensituation

Erarbeitete Handlungsempfehlungen

Nachfolgend stellen wir unsere Empfehlungen zur Umsetzung als modular umsetzbare Einzelmaßnahmen vor. Sie sind gegliedert nach den einzelnen Verkehrsträgern sowie verkehrsträgerübergreifend.

Autoverkehr

Bessere Information über Baustellensituation

Baustellen im Stadtgebiet Coburg sollten von den zuständigen Behörden vollumfänglich an die gängigen Navigationsanbieter wie tomtom, Google Maps, here oder Apple gemeldet werden.

Damit kann unnötiger Stau und Umleiterverkehr vermieden werden, der typischerweise entsteht, wenn die Verkehrsteilnehmer unerwartet auf Baustellen mit Sperrungen und Umleitungen treffen.

Abschalten der Ampeln zu Nebenverkehrszeiten

Die Ampelschaltungen im Coburger Stadtgebiet werden als häufig ungeeignet wahrgenommen. Die Arbeitsgruppe empfiehlt deshalb, die Ampelschaltungen abhängig vom Verkehrsaufkommen zu betreiben.

Es fällt auf, dass bei Umleitungen z.B. aufgrund von Baustellen die Ampelschaltungen an die geänderten Verkehrsverhältnisse nicht angepasst werden. Dies sollte insbesondere bei längerer Zeit eingerichteten Baustellen unbedingt getan werden. Beispielsweise ist die Kreuzung an der Heiligkreuzkirche wegen Baustelle nur auf zwei von vier Einmündung befahrbar. Der Weiterbetrieb der Ampelschaltung unter Berücksichtigung aller vier Einmündung macht keinen Sinn, wird aber so praktiziert.

In den Nebenverkehrszeiten sollte auf den Betrieb der Ampeln komplett verzichtet werden, da diese zu unnötigen Standzeiten und Motorlaufzeiten führen. Beispielsweise könnte der Betrieb der Ampeln mit dem Ende des Stadtbusverkehrs am Abend beendet und am Morgen mit diesem wieder aufgenommen werden. Die implementierte Vorrangschaltung für den Stadtbusverkehr würde somit weiterhin vollumfänglich nutzbar sein.

Verkehrsabhängige Ampelschaltungen

Zu den Betriebszeiten der Ampeln sollten diese abhängig vom jeweiligen Verkehrsaufkommen schalten und nicht wie bisher nach vorgegebenen Zeiten schalten. So können unnötige Wartezeiten verhindert werden, unnötiger Kraftstoffverbrauch und damit Abgasausstoß vermieden und der Verkehrsfluss verbessert werden. Die Vorrangschaltung für Busse und Blaulichtverkehr soll erhalten bleiben.

Verlagerung des Anwohnerparkens in Parkhäuser

Anwohnerparken sollte nach Möglichkeit in die innenstadtnahen Parkhäuser verlagert werden. Die frei werdenden Oberflächenparkplätze könnten so einer anderen Nutzung zugeführt werden, z.B. als Kurzzeitparkplätze oder Fläche für die Außengastronomie.

Insbesondere im Bereich des Theaterplatzes sind kaum Kurzzeitparkplätze vorhanden. Hier könnten z.B. auf der Fläche des Salzmarktes Anwohnerparkplätze in Kurzzeitparkplätze umgewandelt werden, um die Erreichbarkeit der dort ansässigen Geschäfte zu steigern.

Aufgrund seiner geringen Auslastung bietet sich das Parkhaus Zinkenwehr besonders an. Aktuell beträgt der Jahrespreis für eine Berechtigung zum Anwohnerparken auf Oberflächenparkplätzen 36 EUR pro Jahr, im Parkhaus sind etwa 500 EUR für den selben Zeitraum fällig. Die Arbeitsgruppe empfiehlt, die Parkhäuser oder bestimmte Parkhäuser (z.B. das nächstgelegene oder am schwächsten ausgelastete) mit den Anwohnerparkberechtigungen ohne Aufpreis nutzen zu dürfen.

Verlagerung von Arbeitnehmerparkplätzen

Ergänzend zur Verlagerung des Anwohnerparkens in Parkhäuser sollten auch bestehende Parkplätze, die für Arbeitnehmer im Kernbereich der Innenstadt auf öffentlichen Flächen oder bei Einrichtungen des öffentlichen Dienstes vorgehalten werden, in Parkhäuser oder auf Park & Ride Parkplätze verlagert werden.

Die frei werdenden Oberflächenparkplätze könnten so einer anderen Nutzung zugeführt werden, z.B. als Kurzzeitparkplätze oder Fläche für die Außengastronomie.

Die Maßnahme könnte in Verbindung mit den Empfehlungen "Ausbau von Jobtickets" und "Abos für Parkhäuser" auf höhere Akzeptanz stoßen.

Anpassung der Parkplatzkosten

Nach Ansicht der Arbeitsgruppe sind die Kosten ein sehr geeignetes Instrument, um die Nutzung von Parkplätzen zu steuern. Die Gruppe schlägt folgende Abstufung vor:

- kostenfrei

Arbeitsgruppe Verkehr des Green Deal Coburg 2030
Handlungsempfehlungen für nachhaltige Mobilität in und um Coburg

- Park & Ride Parkplätze (inklusive kostenlose Busfahrt in die Innenstadt; siehe Empfehlung Ausweitung des Angebotes von Park & Ride Parkplätzen)
- Kurzzeitparkplätze mit sogenannter Brötchentaste zum Ziehen eines gratis Parktickets für 20 Minuten
- Parkhäuser in der ersten Stunde
- günstig
 - Parken im Parkhaus länger als eine Stunde
- teurer
 - Oberflächenparkplätze im Zentrum direkt am Straßenrand, solange sie nicht mit der Brötchentaste genutzt werden

Für die bestimmungsgemäße Einhaltung der Parkplatzarten und Parkzeiten empfiehlt sich eine Intensivierung der Parkraumüberwachung. Hierbei sollte aber auf ein angemessenes Zusammenspiel von Aufklärung und Sanktionierung geachtet werden.

Nutzerkonten für Parkhäuser

Die Nutzung der Parkhäuser soll durch Nutzerkonten (ähnlich Abos) erleichtert werden. Bei einem solchen Nutzerkonto werden Fahrzeugnutzer, Autokennzeichen und Bezahlwege zusammengebracht. Bei Ein- und Ausfahrt im Parkhaus wird das Kennzeichen automatisch erfasst. Ist zu diesem Kennzeichen ein Nutzerkonto hinterlegt, so öffnet die Schranke automatisch (man könnte mit dieser Technik auch komplett auf Schranken verzichten). Die Nutzungsdauer wird automatisch bestimmt und der fällige Betrag über die im Nutzerkonto hinterlegten Bezahlwege automatisch beglichen. Die Bezahlung kann unmittelbar oder über einen Zeitraum kumuliert (z.B. monatlich) erfolgen. Für Dauerparker oder Anwohnerparker könnten solche Nutzerkonten als Flatrate eingerichtet werden. Dies bietet sich besonders in Zusammenhang mit den Empfehlungen "Verlagerung des Anwohnerparkens in Parkhäuser" und "Verlagerung von Arbeitnehmerparkplätzen" an.

Anzeige freier Parkplätze

Wie bereits erfolgreich mit Parkplätzen für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen praktiziert, sollten auch alle anderen Oberflächenparkplätze mit Sensorik wie LoRaWAN Parksensoren ausgestattet werden, welche die Verfügbarkeit der Parkplätze erfassen. Die aktuellen Daten sollten neben den ortsfesten Anzeigen des Parkleitsystems auch online z.B. über eine App zugreifbar sein. Der Gemüsemarkt bietet sich dafür besonders an. Auf diesem Wege kann jeder Parkplatzsuchende die momentan verfügbaren Parkplätze einsehen und zielstrebig anfahren. Der Parksuchverkehr könnte dadurch erheblich reduziert werden.

Verbesserung der Ausschilderung von Parkplätzen

An einigen Stellen im Innenstadtbereich ist die Ausschilderung von Parkplätzen verbesserungswürdig, um Suchverkehr zu reduzieren.

Beispielsweise ist an der Zufahrt zum Bereich Moritzkirche in der Steingasse kein Hinweis zu finden, dass in diesem Areal keine Parkplätze zu finden sind. Ortsunkundige könnten so von der sinnlosen Suche nach Parkplätzen in diesem Bereich abgehalten werden. Ein anderes plakatives Beispiel ist die für Ortsfremde fehlende Ausschilderung des mit dem Parkleitsystem angekündigten Angerparkplatzes als "Angerparkplatz" - wer hier vorbeifährt, steht in der Oberen Anlage, wo wir Verkehr unbedingt vermeiden wollen.

Weiter sind Stellplätze für Motorräder nicht ausreichend ausgeschildert, so dass diese von ortsunkundigen Personen häufig nicht gefunden werden.

Bahnverkehr

Errichtung einer Schließfachanlage am Bahnhof

Am Bahnhof Coburg fehlen Schließfächer. Reisende und Tagesgäste sind somit gezwungen, ihr Gepäck an anderer Stelle abzulegen oder für die Dauer ihres Aufenthaltes mit sich herumzutragen. Deshalb empfiehlt die Arbeitsgruppe die Errichtung einer Schließfachanlage am Bahnhof. Diese Maßnahme könnte zusammen mit der Maßnahme "Einrichtung von Fahrradabstellanlagen" umgesetzt werden, was die Akzeptanz weiter erhöhen könnte.

Busverkehr

Einführung einer Ringbuslinie

Die bestehenden Konzepte zur Einführung einer Ringbuslinie in der Stadt Coburg sollten umgesetzt werden. Sie sehen eine zusätzliche Buslinie vor, die als Ring in beiden Richtungen im Halbstundentakt bedient werden soll.

Ihr Einzugsgebiet reicht von den Firmen Kaeser Kompressoren und HUK Coburg, der HUK-Coburg-Arena und dem neuen Klinikum im Norden bis zu den Firmen Brose und Ros sowie dem Güterbahnhofsgelände mit dem Globe Theater im Süden der Stadt. Sie bedient auch das Industriegebiet Cortendorf, die Hochschulachse (Hochschule Coburg und Campus Hofbräuhaus), den EsCo-Park und das Schwimmbad Aquaria. Damit sind viele wesentliche Fahrtziele im Stadtgebiet Coburg für den Berufs- und Freizeitverkehr abgedeckt.

Viele Fahrzeiten können sich gegenüber dem bestehenden Angebot um mehr als die Hälfte verkürzen.

Unter Berücksichtigung der aktuellen Pendlerzahlen (siehe Anhang "Statistische Grundlagen") erscheint die Einrichtung einer Ringbuslinie als ausgesprochen erfolgversprechend.

Der Bedienzeitraum sollte sich gemäß der Vorgabe der Bayerischen Staatsregierung von 5 bis 23 Uhr erstrecken. In Zusammenhang mit den Punkten "Einrichtung von Umstiegsknoten im Außenbereich der Stadt" und "Ausweitung des Angebotes von Park & Ride Parkplätzen" könnte die Attraktivität weiter erhöht werden und eine Verknüpfung von Stadtbushaltestellen, Überlandbus, Zugverkehr und Autoverkehr geschaffen werden.

Diese Empfehlung basiert u.a. auf einem Dutzend Fallstudien, die in der Arbeitsgruppe durchgeführt worden sind. Dabei wurden Mobilitätsbedürfnisse verschiedener Personen durchgespielt und Taktverdichtung auf bestehenden Linien gegen die Einführung einer Ringbuslinie abgewogen. Die Ergebnisse dieser Fallstudien sehen eine Ringbuslinie (Verbesserung der Fahrzeiten um 35%) gegenüber einer Taktverdichtung (Verbesserung der Fahrzeiten um 8%) klar im Vorteil.

Freigabe der Stadtbushaltestellen für Überlandbusse

Stadtbushaltestellen sollen auch von Überlandbussen aus dem Landkreis Coburg und anderen Landkreisen genutzt werden dürfen, um den Passagieren das Ein- und Aussteigen jenseits der wenigen bisher möglichen Ein- und Ausstiegsstellen zu ermöglichen. Damit soll den Fahrgästen der direkte Nutzen von in der Nähe ihres Fahrtzieles gelegenen Haltestellen ermöglicht werden und unnötige Umwege über die Innenstadt vermieden werden. Die daraus resultierenden Fahrzeitverkürzungen können die Akzeptanz des bestehenden Angebotes erhöhen. Beispielsweise hält die Linie 205 nach Eisfeld nicht im Bereich der Lauter Höhe, was dazu führt, dass die Fahrgäste heute den Umweg in das Stadtzentrum alleine zum Umsteigen in Kauf nehmen müssen.

In Zusammenhang mit dem Punkt "Einrichtung von Umstiegsknoten im Außenbereich der Stadt" könnte die Nutzung weiter erhöht werden.

Einrichtung von Umstiegsknoten im Außenbereich der Stadt

Bisher ist das umfangreiche Umsteigen zwischen verschiedenen Buslinien nur im Innenstadtbereich an den Haltestellen Theaterplatz, Ketschenanger und dem ZOB am Bahnhof Coburg möglich. Derartige Umstiegsmöglichkeiten sollen neben den zu schaffenden Haltestellen und Umsteigemöglichkeiten an den Park & Ride Parkplätzen auch an anderen Stellen im Stadtgebiet geschaffen werden.

Dabei ist auch der Umstieg zwischen städtischen Buslinien und den Überlandlinien in den Landkreis Coburg und andere Landkreise zu ermöglichen, siehe auch Punkte "Freigabe der Stadtbushaltestellen für Überlandbusse" und "Ausweitung des Angebotes von Park & Ride Parkplätzen".

Negativbeispiel: Der vorgeschlagene Außenknotenpunkt CO-West (Hochschulparkplatzgelände Sonneberger Straße) wird derzeit Mo.-Fr. täglich von rund 217 Stadt- und Regionalbussen in unmittelbarem näherem Umfeld befahren (Stadtbuslinien 5, 6, 66 und 7 sowie Regionalbuslinie 8301). Zwischen diesen fünf Linien gibt es so gut wie keine Umstiegsmöglichkeiten im besagten Stadt-Außenbereich. Zusätzlich mit dem vorgeschlagenen Park & Ride Parkplatz und City-Ringbus erhöht sich das Angebot nochmals. Hier gilt es, die Synergieeffekte umfänglich für Verbesserungen zu nutzen.

Erhöhung des Bekanntheitsgrades des Anrufsammeltaxis

Das bereits bestehende Angebot des Anrufsammeltaxis (AST) im Stadtgebiet Coburg ist in der Bevölkerung weitgehend unbekannt. Mit Werbemaßnahmen könnte der Bekanntheitsgrad und auch die Akzeptanz deutlich erhöht werden.

In Zusammenhang mit dem Punkt "App für Anrufsammeltaxi" könnte die Nutzung weiter erhöht werden.

Ausweitung des Anrufsammeltaxi Angebots *)

Sonn- und Feiertags sollten Anrufsammeltaxis (AST) bereits um 20 Uhr (und nicht erst um 21 Uhr) starten, da Stadtbusse an Sonn- und Feiertagen bereits 1 Stunde früher enden als werktags. Sinnvoll wäre es, den AST-Takt von 1-Stundentakt auf 1/2-Stundentakt zu verkürzen, da sich beim 1-Stundentakt teilweise extrem lange Umstiegswartezeiten von/zum Fern- und Regionalverkehr ergeben. Hier könnte man die freiwerdenden Kapazitäten des City-Ringbusses (der je nach Einstiegshaltestelle bis ca. 23 Uhr fährt und zahlreiche AST-Haltestellen dann mit Linienbus bedient) nutzen für die nicht an den City-Ringbus angebotenen Stadtbushaltestellen die AST Versorgung zu verbessern.

) betrifft neben SO+Feiertage auch **Samstage*

App für Anrufsammeltaxi

Das Anrufsammeltaxi (AST) soll mit Hilfe einer App einfacher genutzt werden können. Die App soll alle erforderlichen Dienste zur Nutzung des AST bereitstellen. dazu zählen

- Fahrplanauskunft: Über die App sollen geeignete Fahrtmöglichkeiten mit dem AST abrufbar sein.
- Buchung: Die Buchung einer Fahrt mit dem AST soll mit der App möglich sein.
- Bezahlung: Die Bezahlung der Fahrt bzw. des Aufpreises bei Nutzung eines Einheitstickets soll über die App möglich sein.

Ausbau der Beförderung von Schulkindern

Die Beförderung von Schulkindern mit Bussen sollte ausgebaut werden. Die eingestellten Schulbusse von Beiersdorf zur Heimatringschule und von Cortendorf zu Jean-Paul-Schule sowie das eingestellte Anrufsammeltaxi vom Festungsberg zur Pestalozzi-Grundschule sollten wieder eingerichtet werden. So kann den Kindern ein sicherer Weg zur Schule angeboten werden und das Aufkommen an Elterntaxis reduziert werden.

Grünschaltung Regionalbusse

Die Stadtbusse der SÜC profitieren von einer Vorrangschaltung an den Ampelanlagen im Stadtgebiet. Somit kann der Busverkehr besser fließen und die Fahrzeiten können reduziert werden. Regionalbussen bleibt dieser Vorzug verwehrt. Regionalbussen sollte ebenfalls eine Grünschaltung der Ampelanlagen im Stadtgebiet ermöglicht werden, damit deren Fahrgäste ebenfalls von reduzierten Fahrzeiten profitieren können.

Ausbau, Bewerbung von Schüler-Freizeit-Ticket und Semesterticket

Das Schüler-Freizeit-Ticket gilt für Schulkinder werktags ab 14 Uhr. Damit können die Schulkinder neben den Wegen zum Freizeitprogramm auch den Schulweg nach Hause antreten. Das Semesterticket ermöglicht Studierenden die kostenlose Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln auf vielen Bahn- und Buslinien zwischen Bamberg und Sonneberg, Bad Rodach und Kronach sowie in allen Bussen der SÜC.

Vielen Schülern ist das Schüler-Freizeit-Ticket nicht bekannt, ebenso sind nicht allen Studenten die Vorteile des Semestertickets klar. Um die Nutzung dieser Angebote zu erhöhen, sollten sie zielgruppengerecht beworben werden, z.B. mit Plakaten an den Schulen und der Hochschule. Um die Akzeptanz des Schüler-Freizeit-Tickets noch weiter zu fördern, sollten die bürokratischen Hürden zur Erlangung eines gültigen Fahrscheins zurückgebaut werden. Die bisher erforderliche monatliche Verlängerung in den Geschäftsräumen der SÜC sollte entfallen. Alternativen wären die Anerkennung von Schülerscheinen oder ähnlichen Nachweisen oder die Einführung einer App. Darüber hinaus sollte darüber nachgedacht werden, auch Kinder, die älter als sechs Jahre sind aber noch keine Schüler sind, ein Angebot zur kostenlosen Beförderung zu machen.

Fahrradverkehr

Errichtung Itz-Radweg

Die Gruppe empfiehlt die umgehende Errichtung eines Radweges entlang der Itz, wie er im Radverkehrskonzept der Stadt Coburg (siehe gleichnamige Empfehlung) bereits als vorhanden vorausgesetzt wird.

Radverkehrskonzept der Stadt Coburg

Die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes der Stadt Coburg wird in weiten Teilen zur Umsetzung empfohlen. Es wird darauf hingewiesen, dass die der Positivkarte zu Grunde liegenden geplanten bzw. sich im Bau befindlichen Wege auch vollständig und zeitnah umzusetzen sind.

In der Arbeitsgruppe wurden anhand der Lupen (Stand 11.01.2023) folgende Punkte erörtert:

- Lupe 1 Frankenbrücke: Die Einrichtung eines Kreisverkehrs zwischen Frankenbrücke und Marschberg wird als kritisch angesehen, da dieser den fließenden Verkehr zwischen Brücke und Berg dauerhaft ausbremsen würde. Die momentan eingesetzte Lichtzeichenanlage

unterbricht den fließenden Verkehr nur zeitweise, bei grün kann man vom Berg über die Brücke rollen, was künftig nicht mehr ungebremst möglich wäre.

- Lupe 9 Brücke: Die Errichtung einer Brücke wird gegenüber einem Aufzug der Vorzug gegeben. Ein solches Bauwerk wäre nicht nur im Sinne des Rad- und Fußverkehrs zweckmäßig und sehr sinnvoll, sondern würde auch eine optische Attraktion darstellen und einen neuen Aussichtspunkt auf Stadt und Veste schaffen.

Ergänzungen zum Radverkehrskonzept

Die Arbeitsgruppe empfiehlt, die Ergänzungen der Fraktion von Bündnis 90 / Die Grünen im Stadtrat Coburg vollumfänglich in das Radverkehrskonzept der Stadt Coburg aufzunehmen. Dabei handelt es sich um sinnvolle Maßnahmen, die in der Regel mit überschaubarem Aufwand zu realisieren sind.

Verzicht auf Schutzstreifen

Die Teilnehmer der Arbeitsgruppe sind sich einig, dass Schutzstreifen, die Bereiche für Radfahrer auf Straßen ausweisen, nicht zweckmäßig sind. Sie bieten keinen wirklichen Schutz für die Radfahrer und suggerieren den Kraftfahrern, dass nur der vom Schutzstreifen markierte Bereich für den Fahrradverkehr freizuhalten ist.

Es wird deshalb empfohlen, bei der Umsetzung des Radverkehrskonzeptes auf Schutzstreifen zu verzichten.

Rückbau von Umlaufsperrern

Umlaufsperrern sollen als bauliche Maßnahme die Nutzung von Fuß- und Radwegen für andere Fahrzeuge verhindern. Sie stellen jedoch selbst eine Gefahr dar, da sie nicht immer gut erkennbar ausgeführt sind und in der Folge bei Fahrradfahrern zu schweren Unfällen führen können. Für Fahrräder mit Anhänger stellen sie häufig ein nur schwer zu überwindendes Hindernis dar. Die Arbeitsgruppe empfiehlt deshalb, auf die Errichtung weiterer Umlaufsperrern zu verzichten und bestehende zurückzubauen.

Bessere Anbindung der Schulen

Um den Schülerinnen und Schülern das sichere und zügige Zurücklegen des Schulweges mit dem Fahrrad zu ermöglichen, sollten die Schulen besser an das Radwegenetz angebunden werden. Dies gilt insbesondere für die weiterführenden Schulen, da die älteren Schüler bevorzugt das Rad für den Schulweg wählen können.

Einheitliche farbliche Kennzeichnung der Radwege

Die Arbeitsgruppe empfiehlt die einheitliche Kennzeichnung der Radwege durch vollständige Einfärbung. Damit werden folgende Ziele verfolgt:

- Durchgängige farbige Bänder durch die Stadt machen das Radwegenetz für alle sichtbar und damit auch präsenter. Radfahrer erkennen frühzeitig und schnell, wo der Radweg weiter führt.
- So kann die aufgeteilte Nutzung der Flächen für alle Verkehrsteilnehmer schnell erfasst werden, beispielsweise wird in der Allee der schnelle Radverkehr vom langsamen Fußgängerverkehr zuverlässig getrennt und damit der Weg für alle Verkehrsteilnehmer sicherer.

Bei der Farbwahl wird hellblau favorisiert, da diese Farbe noch nicht anderweitig verwendet wird. Eine andere Farbe ist aber auch in Ordnung; wichtiger als die Diskussion über die Farbwahl ist die einheitliche Hervorhebung der Radwege.

Rotmarkierung von Gefahrenstellen und Kreuzungen

Gefahrenstellen und Kreuzungen sollen konsequent mit Ortsmarkierungen im Straßenbild hervorgehoben werden. Da dies in vielen Orten und Ländern bereits Standard ist, sollte eine solche Kennzeichnung zur Erhöhung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer an solchen Stellen konsequent umgesetzt werden. Bisher fehlende Rotmarkierungen sollten schnellstmöglich aufgebracht werden.

Fußgänger

Fahrradrikschas in der Innenstadt

Fahrradrikschas könnten Fußgängern, die nicht gut zu Fuß sind oder Waren transportieren möchten, helfen, kürzere Distanzen im Innenstadtbereich zurückzulegen.

Sie könnten auch Touristen die Möglichkeit bieten, bequem zu den Sehenswürdigkeiten der Coburger Innenstadt zu gelangen.

Transporthilfen für die Innenstadt

Um sperrige oder schwere Waren aus in den Geschäften der Innenstadt getätigten Einkäufen besser zu den Parkplätzen oder den Haltestellen des ÖPNV transportieren zu können, wird die Bereitstellung von öffentlichen, geschäftsübergreifenden Einkaufswagen oder ähnlichen Transporthilfen für die Innenstadt empfohlen. Diese Einkaufswagen sollten geeignet sein, auch unebene Oberflächen, wie z.B. am Marktplatz, zu befahren. Hierzu könnten z.B. Bollerwagen geeignet sein.

Rückgabestellen könnten z.B. an den Parkhäusern und ausgewählten Haltestellen eingerichtet werden.

Ausbau und Umgestaltung der Sitzgelegenheiten

Der weitere Ausbau der Sitzgelegenheiten kann die Mobilitätsqualität der Fußgänger weiter erhöhen, indem häufigere Möglichkeiten zum Ausruhen angeboten werden.

Bänke sollten dabei nicht immer in einer Linie aufgestellt werden, sondern auch einander zugewandt aufgestellt werden, um die Interaktion zwischen den Fußgängern zu fördern.

Verbesserung der Verbindung Bahnhof - Innenstadt

Die kürzeste Verbindung vom Bahnhof in die Innenstadt führt entlang der Lossaustraße durch die Judengasse zum Marktplatz. Diese Verbindung lässt sich jedoch schlecht zu Fuß laufen, da die Bürgersteige häufig schmal ausgeführt sind. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse sind hier nur wenige Verbesserungen möglich. Alternativ könnte mit der Schaffung einer Fußgängerbrücke über die Itz eine neue Route etabliert werden.

Hinweise auf Gefahrenstellen für andere Verkehrsteilnehmer

Um die Sicherheit der Fußgänger zu erhöhen, sollten an manchen Gefahrenstellen dezente Hinweise für andere Verkehrsteilnehmer aufgestellt werden. Hierzu zählen

- Radwege im Hofgarten, der einerseits auf Fußgängern hinweisen und andererseits vor schwer einsehbaren Engstellen warnen
- Leopoldstraße, z.B. an der Engstelle am Studentenwohnheim
- Begegnungszone am Theaterplatz, besser Ausschilderung und Hinweise auf die gleichberechtigte Nutzung der Flächen

Ausbau von Zebrastreifen

Die Querung von Straßen sollte für Fußgänger verstärkt mit Zebrastreifen sicher ermöglicht werden. An vielen Stellen im Stadtgebiet bietet sich die Einrichtung von Zebrastreifen an, auch als Ersatz für Fußgängerampeln. Die Gruppe ist sich einig, dass der Verkehr mit Zebrastreifen besser am Laufen gehalten werden kann als mit Fußgängerampeln.

Die Einrichtung von Zebrastreifen sollte an folgenden Stellen erfolgen:

- Kiosk in der Leopoldstraße
- bis zur Einrichtung einer Begegnungszone in der Rückertstraße als Ersatz für die bestehende Fußgängerampel
- bis zur Umsetzung der Lupe an der Kreuzung Seidmannsdorfer Str. / Obere Anlage auf der Oberen Anlage und ggf. auch als Ersatz der Fußgängerampeln

Umgestaltung von "freilaufenden Rechtsabbiegern"

Freilaufende Rechtsabbieger (siehe Glossar) sollen aufgrund der besonderen Gefahren, die von ihnen insbesondere für Fußgänger und Radfahrer ausgehen, nicht mehr errichtet und die bestehenden nach Möglichkeit zurückgebaut werden.

Bestehende Freilaufender Rechtsabbieger sollten mit Markierungen der zu kreuzenden Rad- und Fußwege versehen werden (z.B. gestrichelte Begrenzungslinien, Rotmarkierung der Radwege), um auf die Kraftfahrer auf die Unfallgefahr hinzuweisen.

Konzept für Fußwegenetze

Analog zum Fahrradwegenetz sollte auch ein Konzept zur Festlegung und zum Ausbau eines Fußwegenetzes erstellt werden. Siehe dazu z.B. die Empfehlung "Verbesserung der Verbindung Bahnhof - Innenstadt".

Ausweisung von Kernschulwegen

Kernschulwege, insbesondere im Umfeld der Schulen, sollten ausgewiesen werden. So soll den Schulkindern ein sicherer Schulweg auf ausgewählten Routen ermöglicht werden. Zu den Qualitätsmerkmalen dieser Kernschulwege zählen:

- leicht erkennbare farbliche Kennzeichnung (analog zu den Radwegen, z.B. in hellgrün)
- bevorzugte Räumung im Winter
- Ausweisung von Umleitungen bei vorübergehenden Sperrungen (z.B. Baustellen)
- kein Aufstellen von Mülltonnen vor 8 Uhr, die den Raum einengen und die Sicht einschränken
- sichere Quermöglichkeiten von Straßen, z.B. Zebrastreifen oder Verkehrshelfer

Im Umfeld dieser Kernschulwege könnten Treffpunkte für sogenannte "Laufbusse", also einer Gruppe von Schulkindern, die gemeinsam evtl. in Begleitung von erwachsenen Personen, den Schulweg zurücklegen, eingerichtet werden.

Vernetzung der Verkehrsträger

Verkehrsverbund und Einheitstickets

Die Arbeitsgruppe unterstützt die Bestrebungen, dem Verkehrsverbund VGN beizutreten und empfiehlt diesen Schritt uneingeschränkt. Weiterhin empfiehlt sie die uneingeschränkte Anerkennung von Pauschalangeboten wie dem Deutschlandticket (auch als "49 Euro Ticket" bekannt) sowie der Bahncard 100 in allen öffentlichen Verkehrsangeboten in Stadt und Landkreis Coburg.

Der teilweise bestehende Tarifschub und die Nicht-Anerkennung von Fahrscheinen anderer Verkehrsträger oder anderer Verkehrsverbänden wären damit deutlich reduziert. Für eine Fahrt wäre künftig auch nur ein Fahrschein erforderlich bzw. die Nutzung eines Einheitstickets möglich. Somit sinkt die Hürde zur Nutzung der Angebote des ÖPNV deutlich.

Darüber hinaus ist die ganztägige flächendeckende Nutzung des Angebots möglich; die bisher geltende Einschränkung auf eine Hin- und eine Rückfahrt zwischen zwei vordefinierten Haltestellen entfällt.

Mehr Touristenwerbung vom Stadtmarketing

49-Euro-Deutschland-Ticket, VGN-Beitritt sowie ökologische Verhaltensänderungen führen zu mehr Mobilität mit dem ÖPNV (aktueller Zeitenwandel). Insbesondere in Großstädten ersetzt der ÖPNV zunehmend Autos, so dass Touristen aus Großstädten (wo die Bevölkerung zunimmt) immer mehr mit ÖPNV statt Auto nach Coburg anreisen. Touristengebieten mit gutem ÖPNV profitieren von diesem Trend; Gegenden mit schlechtem ÖPNV sind die Verlierer von diesem Trend. Gezielt sollte Coburg sich deshalb für 49-Euro-Deutschland-Ticket-Nord-Süd-Reisende für Zwischenübernachtung(en) mehr ins Spiel bringen und attraktive Touristenangebote machen (die dann Coburg kennen und bei Gefallen öfter besuchen).

Bessere Verknüpfung von Stadtbussen, Überlandbussen und Bahn

Am ZOB Coburg an- und abfahrende Stadtbusse verpassen oft am Bahnhof Coburg ankommende und abfahrende Züge um wenige Minuten. Somit sind direkte Anschlüsse zwischen Stadtbus und Zug oft nicht gegeben und längere Umsteigezeiten, häufig außerhalb des akzeptablen Bereichs, die Folge. In der beispielhaft untersuchten Zeitlage 17:30 Uhr werden nur 20% der Anschlüsse erreicht und 80 % verpasst.

Die Stadtbusse sollten deshalb besser auf die Anschlüsse am Bahnhof ausgerichtet werden. Die Notwendigkeit eines erneuten Umstiegs im Stadtbusnetz wie z.B. am Theaterplatz ist zu vermeiden, stattdessen sollten Direktverbindungen ab Bahnhof angeboten werden.

Unter dem Eindruck der aktuellen Pendlerzahlen (siehe Anhang "Statistische Grundlagen") erhofft sich die Arbeitsgruppe so weitere Anreize für Pendler und andere ortsfremde Personen, Ziele im Stadtgebiet mit Bus und Bahn anzufahren.

Hinweise: Im ersten Schritt sollte die Priorität auf Umsetzung des City-Ringbus in Verbindung mit Park & Ride konzentriert werden, damit Bürger und Kommune mit Umsetzung nicht überfordert werden und den Überblick behalten. Hierfür sollten auch die Platzkapazitäten am Theaterplatz und ZOB noch ausreichen, da der City-Ringbus wesentlich weniger Platzkapazitäten benötigt als die Sternsystem-Stadtbuserweiterung (sowie im City-Ringbus-Musterfahrplan Belegung und freie Zeiten berücksichtigt sind). Im zweiten Schritt (nachdem man sieht, welche Probleme City-Ringbus und Park & Ride Parkplätze lösen und welche nicht) sollte das Stadtbus-Sternsystem auf dem Prüfstand und bei Bedarf mehr auf den ZOB ausgerichtet werden.

Sollte wider Erwarten vorgeschlagener City-Ringbus und Park & Ride nicht umgesetzt werden, dann gilt es die Umgestaltung des Stadtbus-Sternsystems durch die Stadt Coburg sofort in Angriff zu nehmen.

Ausweitung des Angebotes von Park & Ride Parkplätzen

Park & Ride Parkplätze können eine attraktive Alternative für solche Personen bieten, die sich länger im Innenstadtbereich aufhalten, z.B. zum Arbeiten, Einkaufen oder dem Besuch von Veranstaltungen. Neue Park & Ride Parkplätze sollten an den wesentlichen Ortseingängen eingerichtet werden. Der bestehende Park & Ride Parkplatz auf der Lauterer Höhe sollte besser bekannt gemacht werden. Als weitere Standorte bieten sich an:

Arbeitsgruppe Verkehr des Green Deal Coburg 2030
Handlungsempfehlungen für nachhaltige Mobilität in und um Coburg

- Badparkplatz am Schwimmbad Aquaria: Hier sind insbesondere im Winterhalbjahr ausreichend freie Stellplätze bereits vorhanden und eine Stadtbushaltestelle befindet sich in unmittelbarer Nähe. Mit dem City-Ringbus würde sich die Bedienung auf etwa alle 15 Minuten verbessern.
- Realschule / Hochschule: Der bestehende Parkplatz sollte ausgebaut und zum Park & Ride Parkplatz ertüchtigt werden. Er soll den Verkehr aus Richtung Scheuerfeld und Weitramsdorf ansprechen. Insbesondere aufgrund der Straßenführung in die Innenstadt mit Unterführungen am Judenbergr und Callenberger Straße könnte dieser Parkplatz eine Alternative zum Einfahren in die Innenstadt werden.
- Bahnhof Creidlitz: Die Brachfläche am Bahnhof Creidlitz bietet sich als Ertüchtigung zum Park & Ride Parkplatz an. Stadtbusse, Überlandbusse und Regionalzüge bieten attraktive Möglichkeiten der Weiterreise.

Die Nutzung des ÖPNV sollte auf direktem Wege zum Ziel in der Innenstadt und zurück zum Park & Ride Parkplatz ebenfalls kostenlos sein. In der Stadt Bamberg wird diese Praxis erfolgreich gelebt und bietet sich als Vorbild an. Dort wird das Ticket für Hin- und Rückfahrt mit dem ÖPNV am Fahrscheinautomaten am Park & Ride Parkplatz kostenlos gezogen und gilt den ganzen Tag. In Verbindung mit der Einführung einer Ringbuslinie könnte die Bedienungshäufigkeit der Haltestellen erhöht, das Angebot erreichbarer Ziele erweitert und damit die Attraktivität der Park & Ride Parkplätze gesteigert werden.

Einrichtung von Fahrradabstellanlagen

Im Bereich Bahnhof fehlt aus Sicht der Arbeitsgruppe eine geeignete Fahrradabstellanlage. Es wird die Einrichtung einer Abstellanlage ähnlich der [Fahrradscheune](#) empfohlen. Dazu könnte beispielsweise das Gebäude der ehemaligen Expressgut-Abfertigung genutzt werden.

Diese Maßnahme könnte zusammen mit der Maßnahme "Errichtung einer Schließfachanlage" umgesetzt werden, was die Akzeptanz weiter erhöhen könnte.

An Umsteigeplätzen wie Park & Ride Parkplätzen, außerhalb des Innenstadtbereichs gelegenen Bushaltestellen und sowie den anderen Bahnhöfen und Bahnhaltepunkten sollten sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder geschaffen werden, beispielsweise in Form von verschließbaren Fahrradboxen.

So kann zusätzlicher Anreiz geschaffen werden, längere Wege über den ÖPNV kombiniert mit dem Fahrrad zurückzulegen.

Förderung von Jobtickets

Anlässlich der Einführung des Deutschlandtickets sollten die Coburger Arbeitgeber intensiv animiert werden, ihren Arbeitnehmern das Deutschlandticket als Jobticket anzubieten und zu bezuschussen. Dies sollte ausdrücklich auch die städtischen Betriebe, die Schulen und andere Einrichtungen des öffentlichen Dienstes beinhalten.

So soll für Pendler ein zusätzlicher Anreiz geschaffen werden, für den Berufsverkehr auf öffentliche Verkehrsträger zu wechseln und den Individualverkehr zu reduzieren.

Diese Maßnahme kann im Zusammenspiel mit der Umsetzung anderer Empfehlungen wie beispielsweise "Einführung einer Ringbuslinie", "Bessere Verknüpfung von Stadtbus und Bahn" und "Freigabe der Stadtbushaltestellen für Überlandbusse" eine deutliche höhere Wirksamkeit entfalten.

Zeitabhängige Nutzung von Verkehrsflächen

Verkehrsflächen sollten zeitlich unterschiedlich genutzt werden können.

Beispielsweise könnten bestimmte Flächen im Winterhalbjahr als Parkplätze genutzt werden und im Sommerhalbjahr als zusätzliche Flächen für Außengastronomie, Veranstaltungen oder für Fußgänger

und Radfahrer bereit gestellt werden, da im Sommer ist erfahrungsgemäß mit mehr Rad- und Fußverkehr und weniger Autoverkehr zu rechnen ist als im Winter.

Aber auch tageszeitabhängig könnte die Nutzung von Flächen umfangreicher variieren. Aktuell wird dies beispielsweise erfolgreich in der Fußgängerzone praktiziert, wo nach 18 Uhr auch Rad- und Lieferverkehr gestattet ist.

Insbesondere in Zusammenhang mit der Empfehlung "Verzicht auf Bordsteinkanten" ergeben sich hier weitere Handlungsspielräume.

Abgesenkte Bordsteinkanten

Bordsteinkanten bilden eine häufig bewusst gesetzte Barriere zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern. Sie schränken damit jedoch auch die flexible Nutzung von Verkehrsflächen dramatisch ein. Beispielsweise ist aufgrund der baulichen Abgrenzung Außengastronomie nur eingeschränkt möglich. Auch die Entflechtung von Fahrrad- und Fußgängerverkehr gestaltet sich schwierig.

Deshalb empfiehlt die Arbeitsgruppe, künftig auf die Errichtung von Bordsteinkanten zu verzichten bzw. die Höhe der Bordsteinkanten so gering wie möglich zu halten und die bestehenden Bordsteinkanten nach Möglichkeit zurückzubauen. Dies sollte Eingang in die Richtlinien für weitere Baumaßnahmen im öffentlichen Raum der Stadt Coburg finden.

Ausweitung von Begegnungszonen

In Begegnungszonen sind alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt - egal ob Fußgänger, Radfahrer oder Kraftfahrer. Die Coburger Begegnungszone am Theaterplatz soll als Vorbild dienen für die Einrichtung weiterer Begegnungszonen, z.B.

- am Bahnhofsvorplatz als Ersatz für die bisher existierende Ampelanlage und zur Aufwertung des dortigen schmalen Radweges sowie dessen Entflechtung vom Fußgängerverkehr
- in der Rückerstraße/Kreuzung Herrngasse als Ersatz für die bisher existierende Ampelanlage zur besseren Anbindung des Ensembles am Schloßplatz zum Marktplatz und zur Aufwertung der Herrngasse
- in der Leopoldstraße entlang des Marstalls zur Verbesserung der Sicherheit und Qualität des Schulweges vom Theaterplatz zu den Schulen an der Seidmannsdorfer Straße
- am Salzmarkt, um die Aufenthaltsqualität dort zu erhöhen, ggf. in Zusammenhang mit der Umwandlung der Anwohnerparkplätze in Kurzzeitparkplätze, und um die Erreichbarkeit der Geschäfte in der Nähe zu verbessern
- Mohrenstraße im oberen Bereich, z.B. durch Reduzierung des Straßenquerschnitts, zur besseren Anbindung der Geschäfte Richtung Itz an die Fußgängerzone

Errichtung einer Schließfachanlage in der Innenstadt

In der Coburger Innenstadt fehlen Schließfächer. Busreisende und Fußgänger sind somit gezwungen, ihr Gepäck an anderer Stelle abzulegen oder für die Dauer ihres Aufenthaltes mit sich herumzutragen. Deshalb empfiehlt die Arbeitsgruppe die Errichtung einer Schließfachanlage in der Innenstadt, z.B. in der Nähe des Stadtcafés.

Einrichtung von Haltestellen für Elterntaxis

Für Elterntaxis sollten Haltestellen eingerichtet werden. Diese befinden sich idealerweise in unmittelbarer Nähe der ausgewiesenen Kernschulwege (siehe Empfehlung "Ausweisung von Kernschulwegen").

Die Haltestellen sind insbesondere zu den Stoßzeiten zwischen 7 und 8 Uhr und 12 und 13:30 Uhr für das Absetzen und Abholen von Schulkindern freizuhalten, die Haltezeit sollte 30 Sekunden nicht überschreiten.

Wetterschutzhäuschen bieten Schutz vor Wind, Regen und Schnee und könnten die Aufenthaltsqualität der wartenden Schulkinder bei schlechtem Wetter weiter erhöhen.

Solche Haltestellen könnten z.B. an folgenden Orten eingerichtet werden:

- Bereich Burglassschlösschen / IHK für Verkehr aus dem Norden (Schulweg Theaterplatz - Leopoldstraße - Seidmannsdorfer Straße)
- Angerparkplatz, z.B. an der vorderen Parkreihe, für Verkehr aus Süden und Westen (Schulweg Alexandrinenstraße - Sturmstreppen - Glockenberg)
- Bereich Seidmannsdorfer Straße / Gustav-Hirschfeld-Ring für Verkehr aus dem Osten (Schulweg Seidmannsdorfer Straße)

Kein Lieferverkehr, Straßenreinigung und Müllbeseitigung am Morgen

Baufahrzeuge und Lastwagen sind immer wieder am frühen Morgen in der Innenstadt zu beobachten. Zur Entspannung der morgendlichen Verkehrssituation insbesondere im Umfeld der Schulen sollten Lieferverkehre, Straßenreinigung und Müllbeseitigung im Bereich der Innenstadt erst ab 8 Uhr stattfinden. Mit dieser Maßnahme erhofft sich die Gruppe eine erhöhte Sicherheit für Fußgänger, vor allem auf dem Schulweg, und flüssigeren Straßenverkehr in den Morgenstunden. So könnten auch die Busse schneller und zuverlässiger unterwegs sein.

Anhang

Übersicht der Anlagen

Unterlagen zum Busverkehr

Zusammengestellt von Hans Fenzlein

Unterlagen zum Fahrradverkehr

Zusammengestellt von Wolfram Haupt

Unterlagen zum Autoverkehr

Zusammengestellt von Marco Cestone

Unterlagen zum Fußgängerverkehr

Zusammengestellt von Bernhard Melchior

Glossar und Abkürzungen

ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
------	---------------------------------

Arbeitsgruppe Verkehr des Green Deal Coburg 2030
Handlungsempfehlungen für nachhaltige Mobilität in und um Coburg

VGN	Der Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) GmbH ist der Verkehrs- und Tarifverbund im Großraum der Stadt Nürnberg.
VGC	Die Verkehrsgemeinschaft Coburg (VGC) ist ein Zusammenschluss der Busunternehmen im Landkreis Coburg. Eine Tarifgemeinschaft besteht nicht. Allerdings werden die Fahrscheine von SÜC und DB Frankenbus gegenseitig beim Umsteigen anerkannt. Die Deutsche Bahn AG ist nicht einbezogen.
AST	Anrufsammeltaxi
ZOB	Zentraler Omnibus-Bahnhof
Freilaufer Rechtsabbieger	Bei freilaufernden Rechtsabbiegern handelt es sich um Straßenabschnitte an Kreuzungen oder Einmündungen, die das Rechtsabbiegen ohne Einbindung in eine Lichtsignalanlage ermöglichen. Damit soll dem Kfz-Verkehr ein zügigeres Vorwärtskommen ermöglicht werden. (von der Website nrw.vcd.org)

Statistische Grundlagen

Den Handlungsempfehlungen in diesem Dokument liegen folgende Größenordnungen zu Grunde:

Einpendler in die Stadt Coburg aus dem Landkreis Coburg	10.000 - 13.000
Einpendler in die Stadt Coburg aus anderen Landkreisen	10.000 - 11.000
Auspendler aus der Stadt Coburg	4.000 - 7.000
Innerstädtische Pendler in der Stadt Coburg	ca. 10.000

Daraus ergibt sich eine Gesamtzahl von ca. 40.000 Pendlern, die täglich mit Hin- und Rückfahrt für bis zu 80.000 Fahrten sorgen und damit einen Großteil des Verkehrsaufkommens in der Stadt Coburg stellen.

Die Stadt Coburg verfügt über etwa 33.000 sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze.

Anlagenband zu Handlungsempfehlungen

Green Deal Coburg 2030

Themengruppe Verkehr

(1)	Tabellarische Übersicht Handlungsempfehlungen <small>(inkl. Spezifizierungen nach Ortstermin 13.06.2023)</small>	5 Seiten
(2)	Ziele unseres <u>Gesamtverkehrskonzeptes</u>	2 Seiten
(3)	ÖPNV: City-Ringbus	1 Seite *)
(4)	Vernetzung Auto + ÖPNV: P&R (besser benannt Mobilitätsstationen)	3 Seiten **)
(5)	Fahrrad-Abstellanlagen	1 Seite
(6)	Fahrradverkehr – Wolfram Haupt: Noch mehr Fahrradwegeideen	6 Seiten
(7)	Fußgänger/Fußwege: Wünsche + Ideen	2 Seiten
(8)	Autoverkehr/Elterntaxi/Schulwege: Bestandsaufnahme + Wünsche	10 Seiten

*) City-Ringbus-Fahrplan (inkl. Angaben zu wichtigen Vernetzungen) siehe separate Exceldatei

**) P&R-CO-West Auflistung Fahrplan ÖPNV-Busse im nahen Umfeld siehe separate Exceldatei

Diese separaten Exceldateien liegen Ihnen nicht vor >> dann bitte einfach anfordern bei:

Green Deal Coburg-Verkehrs-Arbeitsgruppensprecher Hans Fenzlein

Tel. / WhatsApp: 0176-34088400 /// E-Mail: hans.fenzlein@t-online.de

Arbeitsgruppe Verkehr des Green Deal Coburg 2030

Handlungsempfehlungen für nachhaltige Mobilität in und um Coburg

Tabellarische Übersicht der ausführlichen Handlungsempfehlungsbeschreibungen vom 24.05.2023

Legende

Spalte 1-4: **A** = Auto/Parkplätze // **B** = ÖPNV (Bus/Bahn) // **R** = Radfahrer // **F** = Fußgänger

Spalte 7: AB = Anlagenband (Anlage Handlungsempfehlungen)

Spalte 8: **K** = Kernelement für Hauptziel freiwillige Reduzierung Autoverkehr / Parksuchverkehr / Verlagerung Autofahrten auf andere Verkehrsträger

Spalte 9: Priorität >> H = Hoch // M = Mittel // N = Niedrig

Spalte 10: U = Umsetzung // P = Prüfauftrag // W = Wünschenswert // Z = Zukunftsmaßnahmen

A	B	R	F		Handlungsempfehlung	Details Seite / Dokument	Kernelement	Priorität	Empfehlung
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1.0	City-Ringbus (5-23 Uhr // ½-Std.-Takt // Fahrten im und gegen Uhrzeigersinn)	10/16 Exceltab. AB	K	H	U
<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1.1	Umsteigehalt Sonneberger Str. (ÖPNV-Außenknoten + P&R + bike&ride) = gleichzeitig Haltestelle 2.1. + 3.1 + 9.2	11 Exceltab. AB	K	H	U
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1.2	Neuhaltestelle Hochschule (ggü. Döner) (nur für R99-Route gegen Uhrzeigersinn)	Exceltab. AB	K	H	U
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1.3	Haltestellenreaktivierung Bahnhof-West (Rückseite Bahnhof) (R99-Route gegen Uhrzeigersinn)	Exceltab. AB	K	H	U
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1.4	Neuhaltestelle Sonntagsanger (bei Frankenbrücke-Fußtreppe zum Hofbrauhäus)	Exceltab. AB	K	H	U
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1.5	Neuhaltestelle Uferstr. (bei Güterbahnhof / Globe / Brose / Ros)	Exceltab. AB	K	H	U
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1.6	Neuhaltestelle Wassergasse	Exceltab. AB	K	H	U
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1.7	Neuhaltestelle Kürengrund (fehlende Gegenhaltestelle bei Pinoil-Tankstelle / Umstieg Linie 6+66 in R33 / Stadtauswärtshalt Linie 5)	Exceltab. AB	K	H	U
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1.8	Zukunft: Bedienung Klinik-Neubau + Güterbahnhofareal / Campus-Neu	Exceltab. AB	K	H	Z
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1.9	Nachträgliche Zusatzwünsche: Neu-Haltestelle Sonntagsanger im Bereich Seniorenheim / Hotel (liegt auf Strecke)	---	---	---	?
<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	2.0	P & R / Mobilitätsstationen (Parkplätze kostenlos + Busfahrt Innenstadt kostenlos)	16 / 17 Exceltab. AB	K	H	U
<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	2.1	CO-West (Sonneberger Str. / erweiterter Hochschulparkplatz) > Neubaumaßnahme = gleichzeitig Haltestelle 1.1 + 3.1 + 9.2	16 / 17 Exceltab. AB	K	H	U
<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	2.2	CO-Nord (Lauterer Höhe) Bestand >> nur Anbindung	16 / 17 AB	K	H	U

<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	2.3	CO-Süd (Bahnhof Creidlitz) Neubaumaßnahme	16 / 17 AB	K	H	U
<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	2.4	CO-Ost (Schwimmbad-Parkplatz) Bestand > Anbindung (nur) im Winterhalbjahr	16 / 17 AB	K	H	U
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	3.0	ÖPNV-Vernetzungsoptimierung: Umstiegsknoten im Außenbereich der Stadt	11 Exceltab. AB	K	H	U
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	3.1	CO-West – Neubau (siehe 1.1 + 2.1 + 9.2) mit dem neuen City-Ringbus sowie zwischen den Linien 5 + 6 + 66 + 7 + 8301	11 Exceltab. AB	K	H	U
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	3.2	CO-Nord (Lauterer Höhe) Bestand – Ausweitung Bedienung mit dem neuen City-Ringbus (siehe 1.0)	11 Exceltab. AB	K	H	U
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	3.3	Kongresshaus Bestand – Ausweitung Bedienung mit dem neuen City-Ringbus (siehe 1.0)	11 Exceltab. AB	K	H	U
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	4.0	Anrufsammeltaxi A.S.T.-Optimierungen	11			
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	4.1	Ausweitung A.S.T.-Angebot a) SA + SO + Feiertags ab 20 Uhr b) ½-Stundentakt	11		H	U
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	4.2	Erhöhung Bekanntheitsgrad A.S.T. (Werbemaßnahmen)	11		M	U
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	4.3	App für A.S.T. (Auskunft + Buchung)	11		M	W
<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	5.0	Errichtung von Schließfachanlagen				
<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	5.1	Schließfachanlage am Bahnhof	10		N	U
<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	5.2	Schließfachanlage in Innenstadt	18		N	U
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	6.0	ÖPNV: Freigabe Stadtbushaltestellen für Überlandbusse	10		M	W
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	7.0	ÖPNV: Grünschaltung Regionalbusse	12		M	W
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	8.0	ÖPNV: Ausbau der Beförderung von Schulkindern	12		N	W
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	9.0	Errichtung von Fahrradabstellanlagen	17		M	U
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	9.1	Fahrradabstellanlage Bahnhof	17		M	U
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	9.2	Fahrradabstellanlagen für bike&ride an Bushaltestellen (z. B. Dr.-Otto-Str. / P&R CO-West gem. 1.1 + 2.1 + 3.1 / und diverse andere Bushaltestellen)	17		M	U
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	10.0	ÖPNV: Förderung von Jobtickets (insb. Vorbildwirkung öffentl. Dienst)	17		M	U



<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	11.0	ÖPNV: Vereinfachung Nutzung Schüler-Freizeit-Ticket etc.	12		N	W
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	12.0	ÖPNV: Verkehrsverbund + Einheitstickets a) Beitritt VGN b) Anerkennung 49-EUR-Ticket c) Anerkennung Bahncard 100 (unklar Thüringen-Tickets ???)	15 / 16		N	U
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	13.0	ÖPNV: Busfrontanzeige Stadtmitte + ZOB (inkl. Aktualisierung auf Fahrtstrecke)	Ortstermin 13.6.23		N	U
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	14.0	Auto: Neugestaltung Parkplatzkosten	8 / 9	K	H	U
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	14.1	Grundsatz-Preismodell-Konzept: Preisabstufung Parktickets a) hoch: Oberflächenparkplätze (in der Innenstadt) b) mittel: Parkhäuser c) kostenlos: P&R	8 / 9	K	H	U
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	14.2	Kostenloses Parken: a) Oberflächenparkplätze Innenstadt Brötchentaste 20 Min. b) Parkhäuser 1. Std. kostenlos c) P&R komplett kostenlos	8 / 9	K	H	U
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	14.3	Anwohnerparken in (ausgewählten) Parkhäusern: Parkhaus gleicher Preis wie Oberflächenparkplätze (Verlagerung Anwohnerparken in Parkhäuser)	8	K	H	U
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	14.4	Stadt Coburg Dienstfahrzeuge + AN-Dienstparkplätze Verlagerung in Parkhäuser	8		M	W
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	14.5	Abos für Parkhäuser (Vereinfachung Parkhausnutzung)	9		H	U
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	15.0	Auto: Verbesserung Ausschilderung Parkplätze (Ziel: Reduzierung Parksuchverkehr)	9	K	H	U
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	15.1	Auto: Anzeige freier Oberflächen-Parkplätze (Sensorik: LoRaWAN Parksensoren)	9	K	H	U
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	15.2	Auto: Hinweisschilder, wo es KEINE Parkplätze gibt (z. B. Bereich Moritzkirche)	9	K	H	U
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	15.3	KRAD: Ausschilderung Motorrad-Parkplätze	9		M	U
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	16.0	Auto: Verkehrsflussverbesserung Ampelschaltungs-Optimierungen und bessere Infos zu Baustellen	7 / 8			
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	16.1	Abschalten der Ampeln zu Nebenverkehrszeiten	7 / 8		H	U

<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	16.2	Verkehrsabhängige Ampelschaltungen	8		H	U
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	16.3	Bessere Information über Baustellensituation	7		N	U
				17.0	Schulwege-Optimierungen Elterntaxi, Rad- und Fußwege		K		
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	17.1	Einrichtung Elterntaxi-Haltestellen	18 / 19 AB	K	M	U
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	17.2	Ausweisung von Kernschulwegen	15 AB		M	U
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	17.3	Bessere Radweganbindung Schulen	13 AB		H	U
				18.0	Radverkehrskonzept der Stadt Coburg >> Umsetzung	12/13	K	H	U
				19.0	Radverkehrskonzeptergänzungen: Zusatzmaßnahmen			H	U
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	19.1	Errichtung Itz-Radweg	12		H	U
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	19.2	Verzicht auf Schutzstreifen	13		H	U
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	19.3	Rückbau von Umlaufsperrern	13		H	U
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	19.4	einheitliche farbliche Kennzeichnung von Radwegen	13		H	U
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	19.5	Rotmarkierung von Gefahrenstellen und Kreuzungen	14		H	U
				20.0	Attraktivität Fußverkehr				
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	20.1	Verbesserung der Verbindung Bahnhof/Busbahnhof zur City (Itzbrücke / Mühlgasse / von Stockmarplatz)	14 AB Ortstermin 13.6.23		M	U
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	20.2	Beschilderung vom Bahnhof / Busbahnhof zur Innenstadt fehlt! (ebenso aktueller Stadtplan dort zur Orientierung bei Ankunft in CO)	Ortstermin 13.6.23		H	U
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	20.3	Fußwegenetz (Erfassung + Ausbau)	15 / 18 AB		M	Z
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	20.4	Ausbau + Umgestaltung Sitzgelegenheiten Innenstadt (mehr + öfter einander zugewandt verbaut)	14 AB		H	U
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	20.5	Ausbau und Modernisierung Netz von öffentl. Toilettenanlagen (kurze Wege; Beschilderung; attraktiver Standard; ggf. Videoüberwachung)	AB		H	U
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	20.6	Bereitstellung Transporthilfen in der Innenstadt (durch die Stadt) (Pfandwägen und Lieferdienst/Service: z.B. Markt, Apotheken, Einzelhandel)	14 AB		N	U
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	20.7	Fahrrad-Rikschas in der Innenstadt (als Mobilitätshilfe und Touristenattraktion)	13 AB		N	U

				21.0	Erhöhung Attraktivität und Sicherheit Fußverkehr insbesondere: Querungen				
<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	21.1	Tempo 20-Zone am Theaterplatz sichtbar beschildern – ebenso anschließende Tempo 30-Zone Grafengasse + Rückertstraße;	18 / 14 AB Ortstermin 13.6.23		H	U
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	21.2	Dort: 2 Zebrastreifen: 1) Salzmarkt → Schlossplatz 2) Herrngasse / "Loreley" → Ehrenburg (statt Ampel); breit: Treppe und Rampe farblich und baulich (Teilaufpflasterung → Zebrastreifen auf Niveau Fußweg/Bürgersteig)	18 / 14 / 15 Ortstermin 13.6.23		H	U
<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	21.3	Bahnhofplatz: Lossaustraße Tempo 20-Zone (alternativ: 30), von Kreuzwehrstraße bis Mohrenstraße; Querungsbereich Fußverkehr farblich markieren	18 / 14 AB Ortstermin 13.6.23		H	U
<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	21.4	Lossaustraße: Querungsinsel neben der Südeinfahrt zum ZOB zu Zebrastreifen ausbauen (Fußverkehr Ri. Innenstadt)	(15) Ortstermin 13.6.23		H	U
<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	21.5	Obere Mohrenstraße (ab Löwenstr.) - Tempo 20 deutlich sichtbarer (baulich + farblich: Asphalt) - konsequente Überwachung des Halteverbots stadtauswärts + oberhalb Webergasse - zeitl. Ausweitung Parkbewirtschaftung stadteinwärts (8-22 Uhr)	18 AB Ortstermin 13.6.23		H	U
				22.0	Sicherheit + Barrierefreiheit				
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	22.1	abgesenkte Bordsteinkanten	18		H	P
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	22.2	Umgestaltung von „freilaufenden Rechtsabbiegern“ (z. B. von Lossaustraße aus Rechtsabbiegen Richtung Unterführung zum Judenbergl)	15		M	P
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	23.0	Zeitabhängige Nutzung von Verkehrsflächen (z. B. Winter / Sommer)	17 / 18		H	U
<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	24.0	Berufs-/Schülerverkehr: Kein Lieferverkehr, Straßenreinigung und Müllbeseitigung am Morgen (wg. Schulwegproblematik/-sicherheit und/oder Behinderung Berufsverkehr)	19		N	W

VERKEHRSOPTIMIERUNGS-ZIELE STADT COBURG

Ziel 1: <u>Innenstadtbelebung + Stärkung Handel / Gastronomie</u> (Verbesserung ALLE Zugangswege ohne Ausgrenzungen)
Autofahrer
+ ÖPNV-Fahrgäste
+ Fahrradfahrer
+ Fußgänger
= SUMME Besucher (Pendler / Freizeit / Touristen)
+ Ermöglichung multimodaler Verkehr (heute Auto und morgen Bus bzw. bei schönem Wetter mit Fahrrad und bei schlechtem Wetter mit Bus / Auto) sowie intermodaler Verkehr (mit Auto oder Fahrrad zum P&R / Bushaltestelle und von dort mit Bus weiter zum Zielort)
Begriffsklärung [Bearbeiten Quelltext bearbeiten]
Der Begriff Intermodalität stammt aus dem Güterverkehr. Intermodalität steht als Mobilitätskonzept neben anderen wie z. B. Monomodalität und Multimodalität. Monomodales Verkehrsverhalten ist definiert als „ ausschließliche Nutzung eines Verkehrsmittels auf allen Wegen , die innerhalb eines bestimmten Zeitraumes durchgeführt werden“. Multimodaler Verkehr bezeichnet die „ wechselnde Nutzung verschiedener Verkehrsmittel bei der Durchführung von Wegen innerhalb eines bestimmten Zeitraums “, also die Variation von Verkehrsmitteln bei verschiedenen Wegen. Intermodalität bezieht sich dagegen auf eine Wegstrecke, für die verschiedene Verkehrsmittel miteinander kombiniert werden . Teilweise wird Intermodalität als Sonderform der Multimodalität angesehen. Eine untergeordnete Form des „intermodalen“ ist der „ kombinierte Verkehr “.
+ Sicherung Erhalt + Ausbau ICE-Halte + Schaffung Wettbewerbsvorteile bei Fachkräftegewinnung (was mit schlechtem Verkehr + Leerständen in City wohl nicht gelingen wird)

Ziel 2: <u>Verbesserung Wohn- und Lebensqualität sowie Aufenthaltsqualität in der Stadt Coburg</u> (durch weniger mit Autos verstopfter Innenstadt + ökologischer Luftqualitätsverbesserung)
Auto

>> Schaffung <u>freiwilliger Anreize für Umstieg</u> von Auto auf:

ÖPNV
Fahrrad
Fußgänger
Veränderung ökologischer Verhaltensweisen setzt voraus, dass überhaupt ein alternatives Angebot da ist und dieses auch attraktiv (zumindest akzeptabel) gestaltet wird.
Mehrere Tausend Autofahrten (was gleichzeitig Parksituation entspannt) entfallen dann täglich im Stadtgebiet Coburg (was zudem Verkehrsfluss + Parken für verbleibende Autofahrer verbessert). Ziel ist eine HARMONISIERUNG der vier genannten Verkehrsträger (und explizit nochmals ausdrücklich betont keine Ausgrenzung von Autos)

Ein altes Bild, wo zeigt wie ALLE sparen (Umsteiger 100% + AUCH verbleibende Autofahrer)

>> Wie man 5 Minuten Ampel-Rückstau in Berufsverkehrszeit rauszieht.

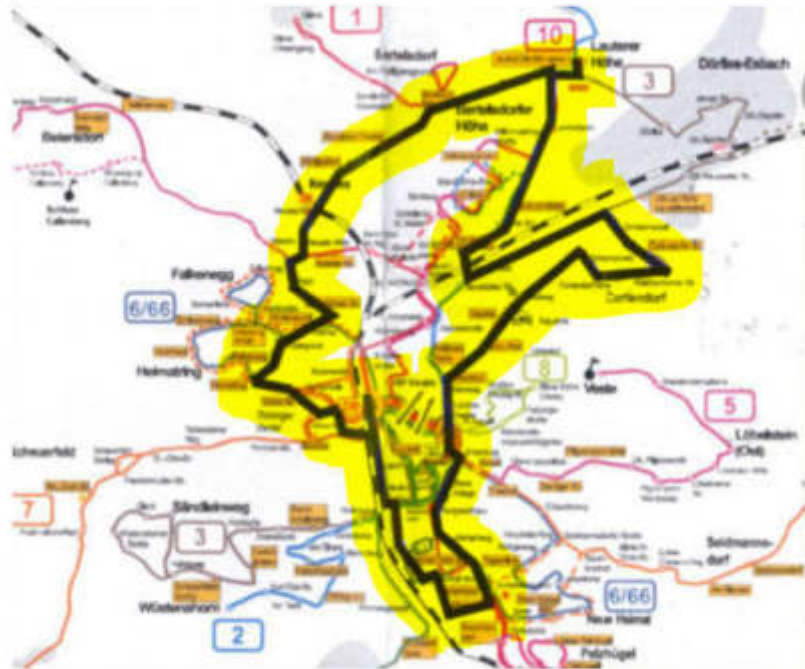


Wirkungsvoller **Klimaschutz + Nachhaltigkeit in Coburg** ist nur erreichbar, wenn beim **CO2-Schwergewicht VERKEHR** angepackt wird.

Die ersten 10-20 % Umsteiger reduzieren CO2-Ausstoss weit mehr als 10-20 % (weil sie auch den CO2-Ausstoss der verbleibenden 80-90 % Autofahrer beachtlich reduzieren)

Deshalb Verkehrskonzept-Lösungen, die Autos bereits am Stadtrand vor den Zufahrtsstraßen zur City abfangen (Parkhäuser in der City sind – was diesen wichtigen Effekt angeht – leider wirkungslos)

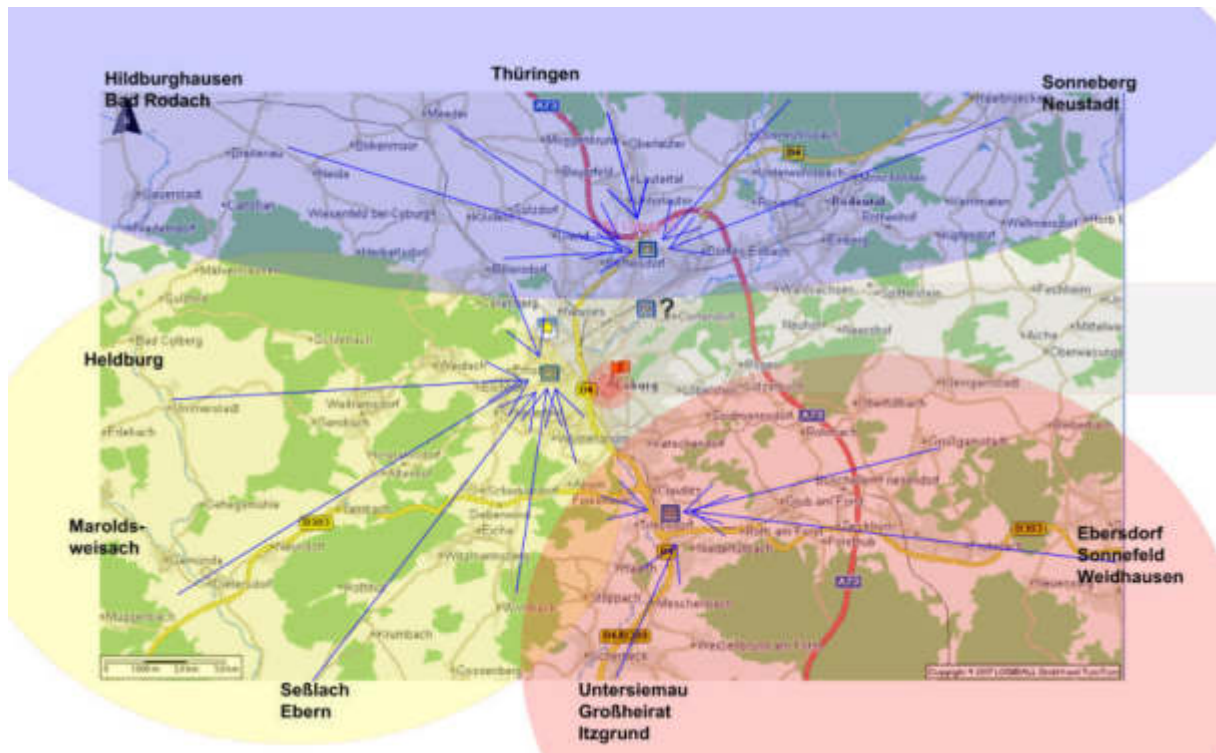
Stadt Coburg – City-Ringbus



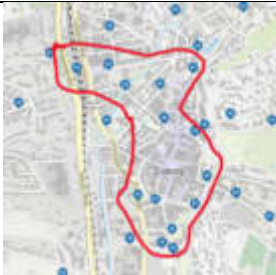
Schwarze Linie = City-Ringbus-Tour // Gelb = Stadtgebieterschließung (bis ca. 500 m Fußweg)

City-Ringbus-Highlights	
Hauptvorteile	Merkmale
Vernetzung ÖPNV Stadtbusse, Regionalbusse + Züge	Statt bisher nur 25 % der Pendler haben dann rund 75 % Pendler eine gute ÖPNV-Vernetzung (40.000 Pendler >> 75 % = 30.000 Pendler)
Außenknotenpunkte schaffen neue und/oder schnellere ÖPNV-Verbindungen (z. B. Direktverbindung CO-Nord nach CO-West und CO-Ost)	(1) CO-West – neu (Sonneberger Str./Hochschulparkplatz) (2) CO-Nord – Bestand (Lauterer Höhe) (3) CO-Süd – Bestand (Kongresshaus)
Innenknotenpunkte (mit Favorisierung bessere Erreichbarkeit Zuganschlüsse)	(1) CO-ZOB (2) CO-Theaterplatz
Groß-Arbeitgeber-Achse	Viele der größten Arbeitgeber in Coburg werden mit dem City-Ringbus bedient (Brose / Kaiser / HUK / Klinikum / EisCo-Park / Ros / Lasco / Waldrich / Gauditz / Kapp / Gewerbegebiet Cortendorf / Landratsamt / und viele andere)
Hochschul-Achse	Hochschulparkplatz – Campus Friedrich Streib – Campus Design – Prinz Albert-Campus (in Planung) – Stadtpunkt Fugenlos
Freizeitverkehr – Bedienungserweiterung (vor allem auch in Abendstunden)	Schwimmbad Aquaria liegt auf Route // Innenstadt-Freizeitziele auch in den Abendstunden
Klinikum-Neubau ÖPNV-Erschließung	City-Ringbus-Route ist so geplant, dass problemlos Anschluss neues Klinikum erfolgen kann
Güterbahnhof-Areal + Globe ÖPNV-Erschließung	City-Ringbus-Route ist so geplant, dass problemlos Anschlüsse erfolgen können (Globe-Theater über Uferstraße sofort)
Taktverdichtung auf Teilstrecken	z. B. im Bereich Linie 3 Cortendorf dann ungefähr 15-Minuten Takt (statt bisher 30 Min.)
Bedienungszeitraum / Takt (mit Optimierung Abendbusse)	Früh von 5 Uhr bis abends 23 Uhr im Halbstundentakt in beide Fahrrichtungen (im und gegen Uhrzeigersinn)
P&R – Verbesserung Bedienzeiten	Taktverdichtung + insb. abends zusätzliche P&R-Bedienung

ÜBERSICHT: Verbesserung für Autofahrer >> P&R



CO-West *)	Sonneberger Str. / erweiterter Hochschulparkplatz	Stadtbuslinien: 5 + 6 + 66 + 7 + neu City-Ringbus: R33 + R99 Regionalbuslinien: 8301
CO-Nord	Lauterer Höhe	Stadtbuslinien: 2 + 3 + 10 + neu City-Ringbus: R33 + R99 Regionalbuslinien: 8318
CO-Süd	Creidlitz-Bahnhof	Stadtbuslinie: 1 Regionalbuslinien: 400 + 8319 (+ Zug; aber nicht kostenfrei)
CO-Ost	Schwimmbad-Parkplatz (nur Winterhalbjahr)	Stadtbuslinie: 3 + neu City-Ringbus: R33 + R99
*) auch wichtig für Zugfahrgäste + ICE-Halt-Ausweitung (P&R gut erreichbar aus allen Himmelsrichtungen über Stadtautobahn sowie guter Takt + auch fußläufige Erreichbarkeit)		

	<p>Kostenloses P&R vom P&R in die Innenstadt + gleichzeitige Rückfahrt (oder binnen 24 Std.)</p> <p>>> Karte = Innenstadt Haltestellen o.g. Busse</p> <p>Kostenloses Tagesticket – um Missbrauch zu vermeiden - NUR lösbar am P&R</p>
---	---



ÖPNV-Strategie 2030

für den Freistaat Bayern

Dezember 2022

Seite 8:

Derzeit besteht die Flotte in Bayern aus etwa 13.000 Bussen. Für die finale Umsetzung aller vor gesehenen Angebotsausweitungen werden in Summe an nährend 20.000 Busse erforderlich

>> 4 City-Ringbusse

Seite 14:

Als Bayern-Takt des SPNV ist der Mindestbedienzeitraum von 5 bis 23 Uhr montags bis freitags, samstags ab 6 Uhr, sonn- und feiertags ab 7 Uhr, bereits größtenteils eingeführt. Dieser Richtwert soll im gesamten ÖPNV zur Anwendung kommen.

>> Ringbus-Fahrplan

Seite 15:

Zur besseren intermodalen Vernetzung ... Bis 2030 sollen landesweit mindestens 2.500 Mobilitätsstationen verschiedener Größenordnungen errichtet werden.

>> P&R

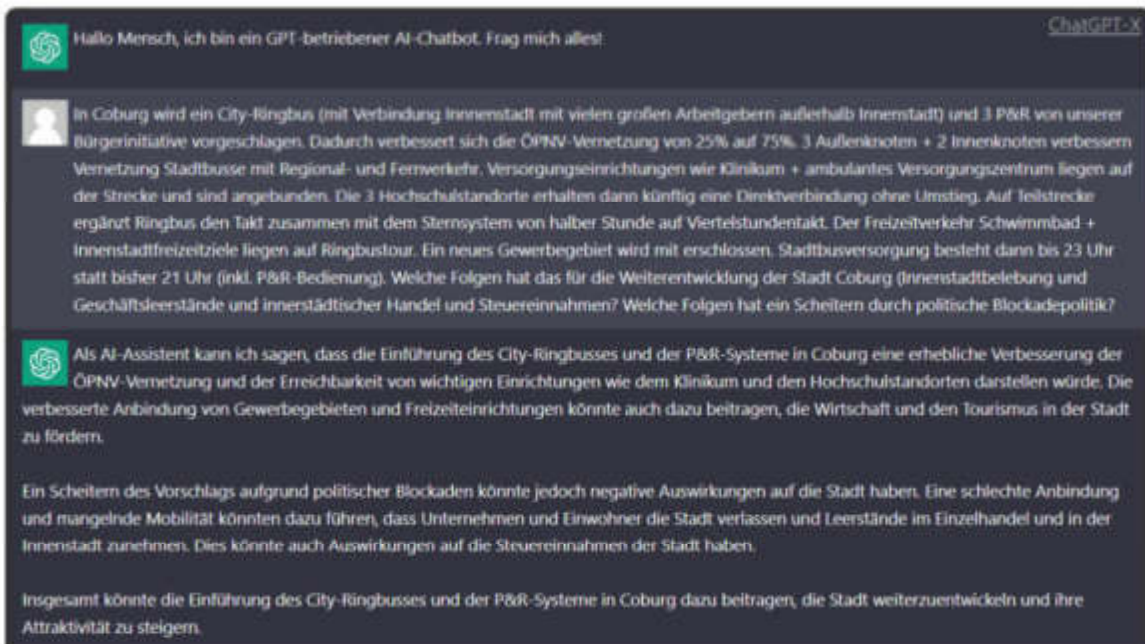
Das Ziel der Verdopplung der Fahrgastzahlen im ÖPNV ist ein klares Bekenntnis und ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz. Daher ist es wichtig, mit dem ÖPNV eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) zu schaffen.

Die Wirkung der Strategie auf den Treibhausgasausstoß erfolgt über Verkehrsverlagerung, Umstellung der Antriebe, Energiewende und Ökostrom (vgl. Abbildung 1). Dabei hat die Verlagerung von Fahrten zum privaten Auto zum ÖPNV mit Abstand die größte Wirksamkeit.


>> Umsetzung Coburg mittels City-Ringbus + P&R


(im Gleichklang mit Vorgaben Land Bayern um Förderung zu bekommen)

City-Ringbus + P&R >> Was gibt uns die KI mit auf den Weg?



Hallo Mensch, ich bin ein GPT-betriebener AI-Chatbot. Frag mich alles! ChatGPT-X

 In Coburg wird ein City-Ringbus (mit Verbindung Innenstadt mit vielen großen Arbeitgebern außerhalb Innenstadt) und 3 P&R von unserer Bürgerinitiative vorgeschlagen. Dadurch verbessert sich die ÖPNV-Vernetzung von 25% auf 75%. 3 Außenknoten + 2 Innenknoten verbessern Vernetzung Stadtbusse mit Regional- und Fernverkehr. Versorgungseinrichtungen wie Klinikum + ambulantes Versorgungszentrum liegen auf der Strecke und sind angebunden. Die 3 Hochschulstandorte erhalten dann künftig eine Direktverbindung ohne Umstieg. Auf Teilstrecke ergänzt Ringbus den Takt zusammen mit dem Sternsystem von halber Stunde auf Viertelstundentakt. Der Freizeitverkehr Schwimmbad + Innenstadtfreizeitziele liegen auf Ringbustour. Ein neues Gewerbegebiet wird mit erschlossen. Stadtbusversorgung besteht dann bis 23 Uhr statt bisher 21 Uhr (inkl. P&R-Bedienung). Welche Folgen hat das für die Weiterentwicklung der Stadt Coburg (Innenstadtbelebung und Geschäftsleerstände und innerstädtischer Handel und Steuereinnahmen)? Welche Folgen hat ein Scheitern durch politische Blockadepolitik?

 Als AI-Assistent kann ich sagen, dass die Einführung des City-Ringbusses und der P&R-Systeme in Coburg eine erhebliche Verbesserung der ÖPNV-Vernetzung und der Erreichbarkeit von wichtigen Einrichtungen wie dem Klinikum und den Hochschulstandorten darstellen würde. Die verbesserte Anbindung von Gewerbegebieten und Freizeiteinrichtungen könnte auch dazu beitragen, die Wirtschaft und den Tourismus in der Stadt zu fördern.

Ein Scheitern des Vorschlags aufgrund politischer Blockaden könnte jedoch negative Auswirkungen auf die Stadt haben. Eine schlechte Anbindung und mangelnde Mobilität könnten dazu führen, dass Unternehmen und Einwohner die Stadt verlassen und Leerstände im Einzelhandel und in der Innenstadt zunehmen. Dies könnte auch Auswirkungen auf die Steuereinnahmen der Stadt haben.

Insgesamt könnte die Einführung des City-Ringbusses und der P&R-Systeme in Coburg dazu beitragen, die Stadt weiterzuentwickeln und ihre Attraktivität zu steigern.

Fahrrad-Abstellanlagen an ÖPNV-Haltestellen

(mit Ziel Erweiterung Einzugsbereich Haltestellen)

Landkreis-Coburg - Beispiel **Bushaltestelle Dietersdorf**

(Neubaumaßnahme von Landkreis Coburg / Stadt Seßlach)



Beispiel **Bahnhof Dörfles-Esbach** (wohl eher eine Zufallslösung; mehr Green-Deal geht kaum)



Die „verrückten“ Radl-Ideen der Grünen

Nein, wirklich verrückt sind die Ideen (jedenfalls nach unserer Ansicht) nicht, aber offenbar zu „verrückt“ für die Aufnahme in den gerade erstellten Radverkehrsplan, da sie auf mehreren Wegen an die handelnden Personen kommuniziert wurden (sogar mit einer eigens anberaumten Radtour), aber der Plan völlig ohne diese Ideen auskommt (was wir zumindest „sehr schade“ finden).

1. Der Durchlass in Cortendorf

Zwischen dem Wasserwerk der SÜC und den Werkstätten des Landestheaters befindet sich ein „Abstandsgrün“ (120 m lang), das genutzt werden könnte, um den Radverkehr aus dem Hahnweg zur AOK und in Zukunft weiter durch die Itzauen nach Rödental zu führen, ohne dass insbesondere ängstliche Radler:innen gezwungen werden, auf der vielbefahrenen Cortendorfer Str. linksabzubiegen.



2. Die Unterquerung der Dammwegbrücke

Am Stocke-Stadion vorbei führt ein schöner Fuß- und Radweg, der nach Planung am Fluss verlaufend nach Südosten bis zur Bahnhofsstraße und damit letztlich bis zur Judenbrücke fortgeführt werden soll. Auf Höhe der CoJe trifft er auf die Brücke am Dammweg, die genügend Höhe aufweisen würde, den Weg auch dort noch weiter an der Itz entlang zu führen, um Radverkehr weiter verkehrsarm über den Bad-Parkplatz auf Badstraße und dann Hahnweg zu führen, statt über die verkehrsreiche Einmündung Dammweg/Rosenauer Straße.



Die Person im Bild ist 1,70 m groß und trägt einen Helm.

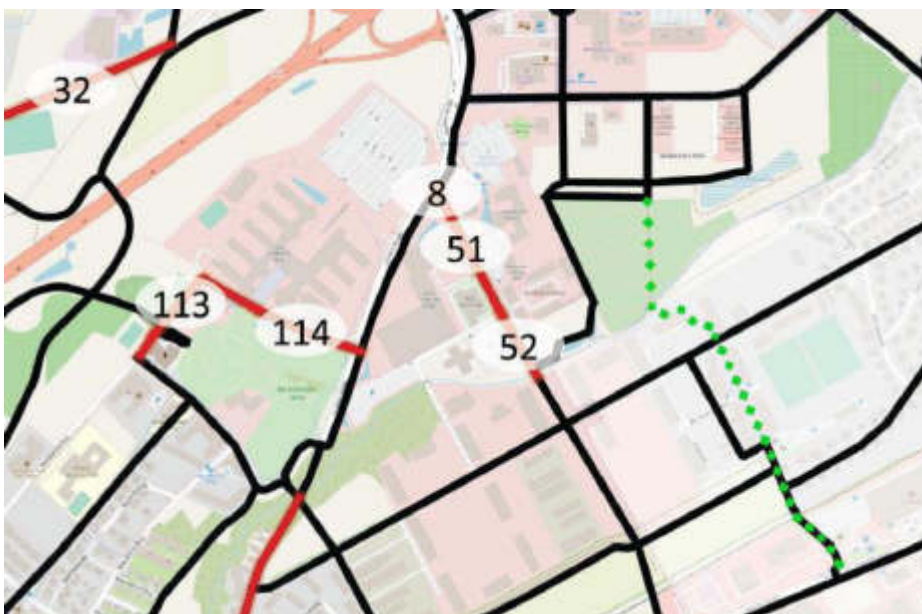
3. Die Fortführung von Beerhügel bzw. Bausenbergweg

Vom Hahnweg ausgehend gibt es eine schöne ruhige Radverbindung Richtung Westen über Beerhügel bzw. Bausenbergweg, die mit 50 m Ergänzung und 200 m Ausbau eines bestehenden (städtischen) Fußwegs an den Bausenberg geführt werden könnte, wo ein bestehender Waldweg nach Rödental erschlossen würde (oder der nach Radverkehrsplan zu bauende Radweg durch den Bausenberg nach Rögen angebunden würde).



4. Der Nordanschluss beim „Meister“ (Kaufland)

Bei der Bedarfsampel über die Neustadter Straße an der Stadtgrenze zu Dörfles (ehemals „Meister“, jetzt „Kaufland“) besteht bereits jetzt ein Radweg, der sinnvollerweise nach Norden verlängert würde, um von da auf kürzestem Weg zur Lauterer Höhe (z.B. HUK-Arena) zu gelangen.



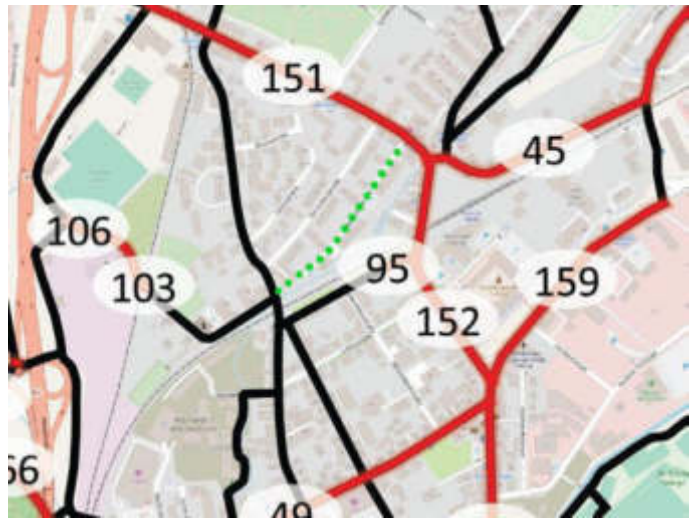
5. Verbindung von Dörfles entlang des Rottenbachs

Von Dörfles aus existiert ein sehr schöner Radweg entlang des Rottenbachs bis zur Stadtgrenze. Leider wird dieser nicht fortgeführt, obwohl er jenseits der Lauterer Straße einen sehr schönen Anschluss in Richtung „Coburg Nord“ bieten würde. Für eine vollständige Durchgängigkeit müssten lediglich einige wenige Parzellen einer Kleingartenanlage im städtischen Besitz um ca. einen Meter verkürzt werden.



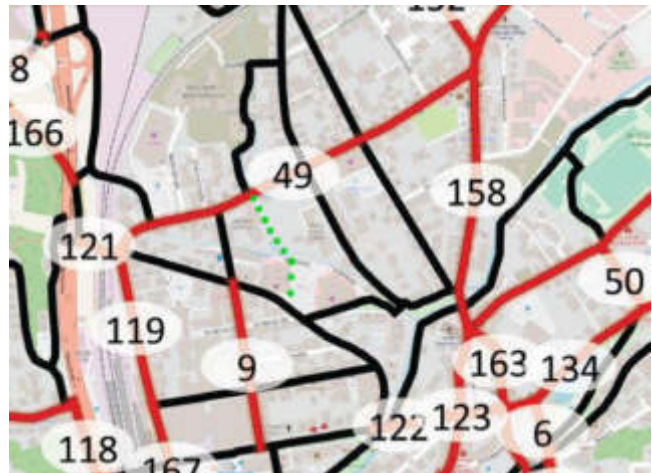
6. Alternative Durchwegung vom Kalenderweg nach „Coburg Nord“

Die vorgesehene Durchwegung südlich der Bahnschiene könnte sehr gut durch eine zusätzlich Wegführung nördlich der Bahnschiene ergänzt werden, damit man bei geschlossener Schranke nicht (ggf. sogar zweimal) warten muss. Dazu muss lediglich ein bestehender Plattenweg ertüchtigt (und das von Osten kommend angebrachte Schild „Radfahren verboten“ – angeblich von der „Wohnbau Landkreis“ – demontiert) werden.



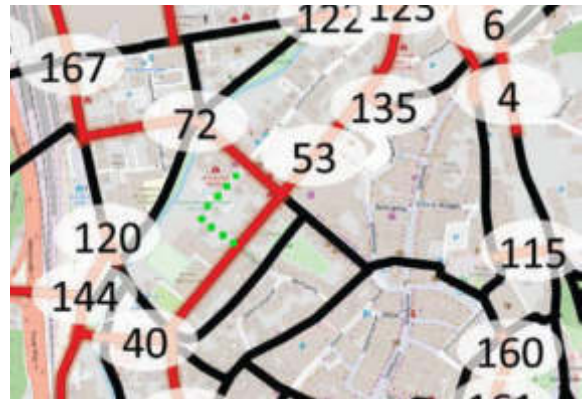
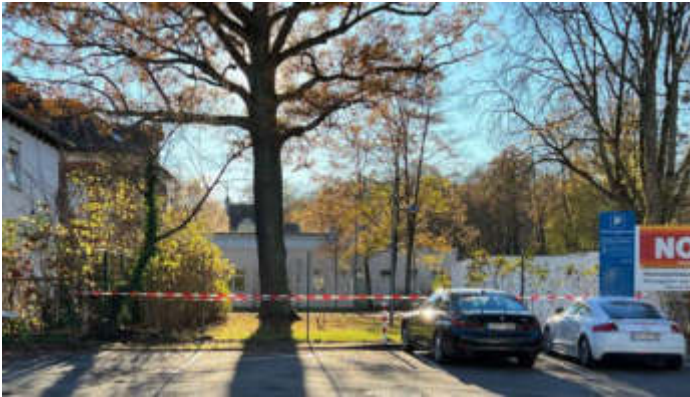
7. Brücke am Schleifweg wieder herstellen

Mit einer (bereits einmal vorhandenen) Brücke könnte das Milchhofgelände rad- und fußverkehrsfreundlich an die "Einkaufswunderwelt" an der Callenberger Straße angeschlossen werden. Warum man vor 10 Jahren wegen 83.000 € Renovierungskosten die Brücke aufgegeben hat, ist kaum zu verstehen.



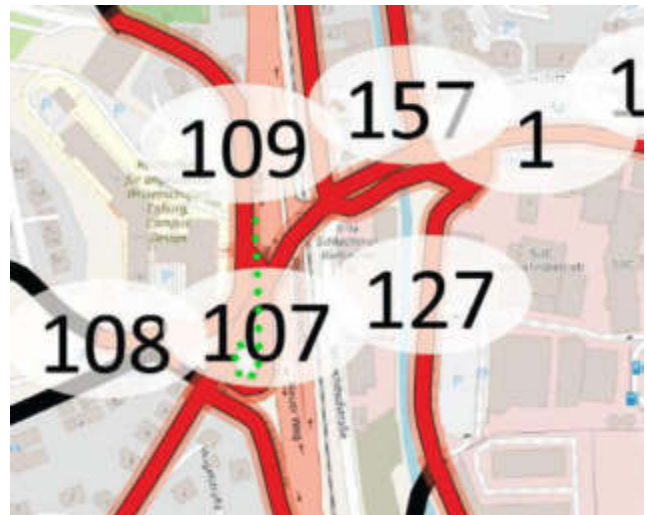
8. Durchfahrt an der Rückerschule ermöglichen

Am Multifunktionssportfeld der Rückerschule vorbei könnte eine verkehrsarme Verbindung zur (dann auch in Gegenrichtung freigegebene) Seifartshofstraße führen, die die stark belastete „Mohrenkreuzung“ umgeht und sowohl den Kundenverkehr der „Norma“ als auch der „sozialen Kontrolle“ des angeblich vandalismus betroffenen Sportfelds dient.



9. Rampe statt Treppe am Campus Design

Am Campus Design befindet sich eine Treppe (mit Schiebehilfe) zur B4. Würde diese durch eine befahrbare Rampe ersetzt, könnte man den (erheblichen) Hochschulverkehr über den (quasi nicht benutzten) Fußweg der B4 "elegant" auf die "richtige" Seite der Frankenbrücke führen. Derzeit als "Notwehr" hohe Nutzung der nördlichen Seite in Richtung Innenstadt – selbst bei einem Umbau der Kreuzung zu einem Kreisell nette Alternative für den Weg von ca. 1.000 Studis Richtung Stadt.



Fußverkehr wertschätzen

„Unterwegs auf den eigenen zwei Beinen“ – auch das ist Verkehr!

CO₂-arm und klimaneutral, platzsparend (1,5 m²), mit geringem Gefährdungspotential; oft mit Portemonnaie unterwegs; jederzeit bereit, in ein Schaufenster zu schauen und/oder einen Laden zu betreten, ein Eis zu schlecken, sich an einen Tisch zu setzen, und ...

FußgängerInnen gehören zum „Umweltverbund“; und auch alle, die mit PKW, Bahn oder Bus zur City anreisen, sind auf den ersten Metern (aus dem Haus) und auf „der letzten Meile“ (vom Bahnhof oder Parkhaus) zu Fuß unterwegs.

Förderung des Umweltverbunds

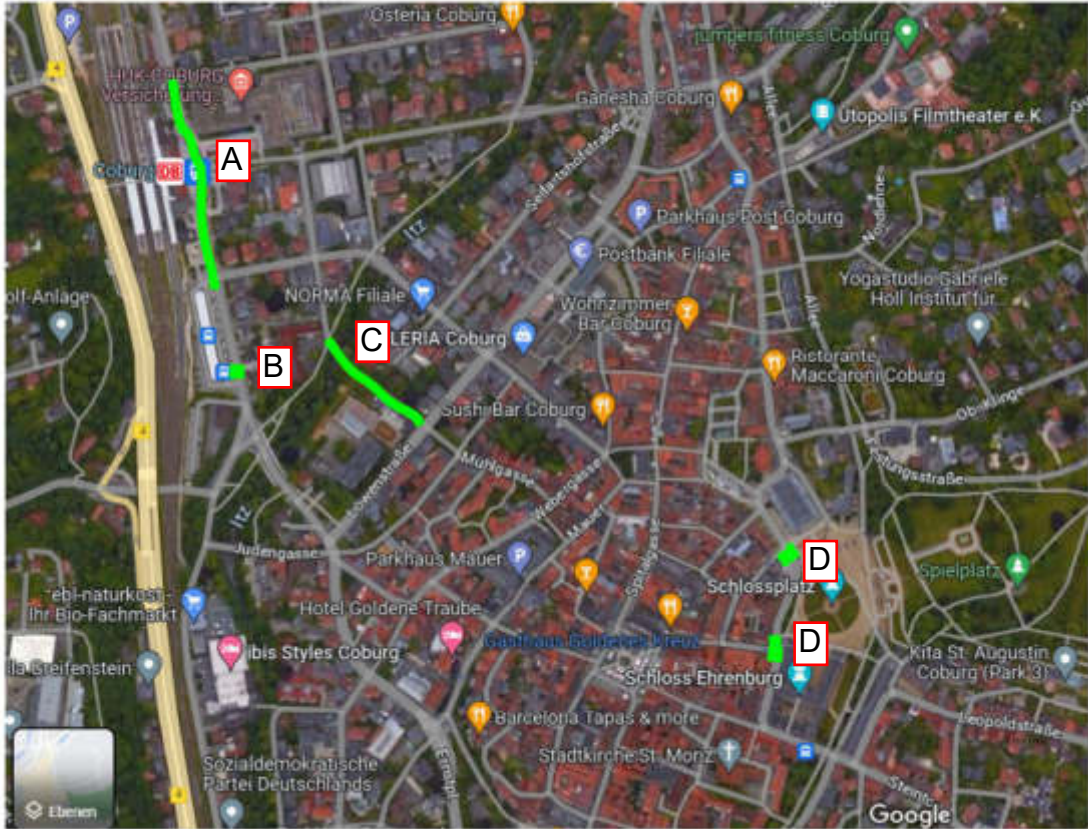
Die Verlagerung von PKW-Fahrten auf weniger umwelt- und klimaschädliche Verkehrsmittel des Umweltverbundes (öffentlicher Personenverkehr sowie Rad- und Fußverkehr) ist ein wichtiger Bestandteil der Verkehrswende und ein zentraler Baustein für das Erreichen der Klimaschutzziele. Bei kurzen und mittleren Wegen sind zu Fuß gehen, Rad und ÖPNV, bei langen Wegen Bahn und Fernbus die Mittel der Wahl. Durch einen modernen und tragfähigen Umweltverbund werden attraktive Alternativen zum Auto geschaffen. (...) Wesentliche Stellschrauben zur Stärkung des Umweltverbunds sind die Vielfalt und Qualität des Angebots, eine tragfähige Infrastruktur, die Geschwindigkeit und die Kosten.

Quelle: Kein Grund zur Lücke: So erreicht Deutschland seine Klimaschutzziele im Verkehrssektor für das Jahr 2030; Umweltbundesamt, 2019, S. 22.

Bei unseren südlichen Nachbarn Schweiz und Österreich ist der Fußverkehr schon seit Jahrzehnten eine organisierte und fruchtbare Größe in der Verkehrslandschaft (Fußverkehr Schweiz, Zürich; walk-space.at, Wien) – und dort können wir uns manches anschauen für ein zukunftssträchtiges und attraktiveres Miteinander verschiedener Verkehrsmodalitäten („modal split“) in Dorfzentren und Innenstädten: z.B. echte/geregelte „Begegnungszonen“; jährlicher „Prix de Flaneur“ als Auszeichnung für attraktive Umgestaltungen; Pflicht (!) für Kommunen zur Planung zusammenhängender Fußwegenetze mit den folgenden Qualitätsanforderungen: attraktiv, sicher, hindernisfrei, zusammenhängend und dicht.

Auch in Deutschland unterstützt der Fuss e.V. mit Publikationen („Mit kleinen Schritten Großes bewirken“ – kostenloser Download auf www.fuss-ev.de) und Projekten („Bessere Stadtplätze zum Gehen, Queren, Verweilen“ – gleichnamiges Kurzvideo über Fachexkursion 2022 auf YouTube) und vergibt jährlich einen „Fußverkehrspreis“ an Städte und Gemeinden für besonders gelungene Projekte, zuletzt Kiel, Pleidelsheim und Berlin. Und auch in unserer Nähe gibt's Vorbilder in allen Größen: Seßlach, Erlangen, Bamberg, ...

Fußverkehr



A

Bahnhofsplatz: Lossaustraße
Tempo 20-Zone (alternativ: 30),
von Kreuzwehrstraße bis
Mohrenstraße; Querungsbereich
Fußverkehr farblich markieren

B

Lossaustraße: Querungsinsel
neben der Südeinfahrt zum ZOB
zu Zebrastreifen ausbauen
(Fußverkehr Ri. Innenstadt)

C

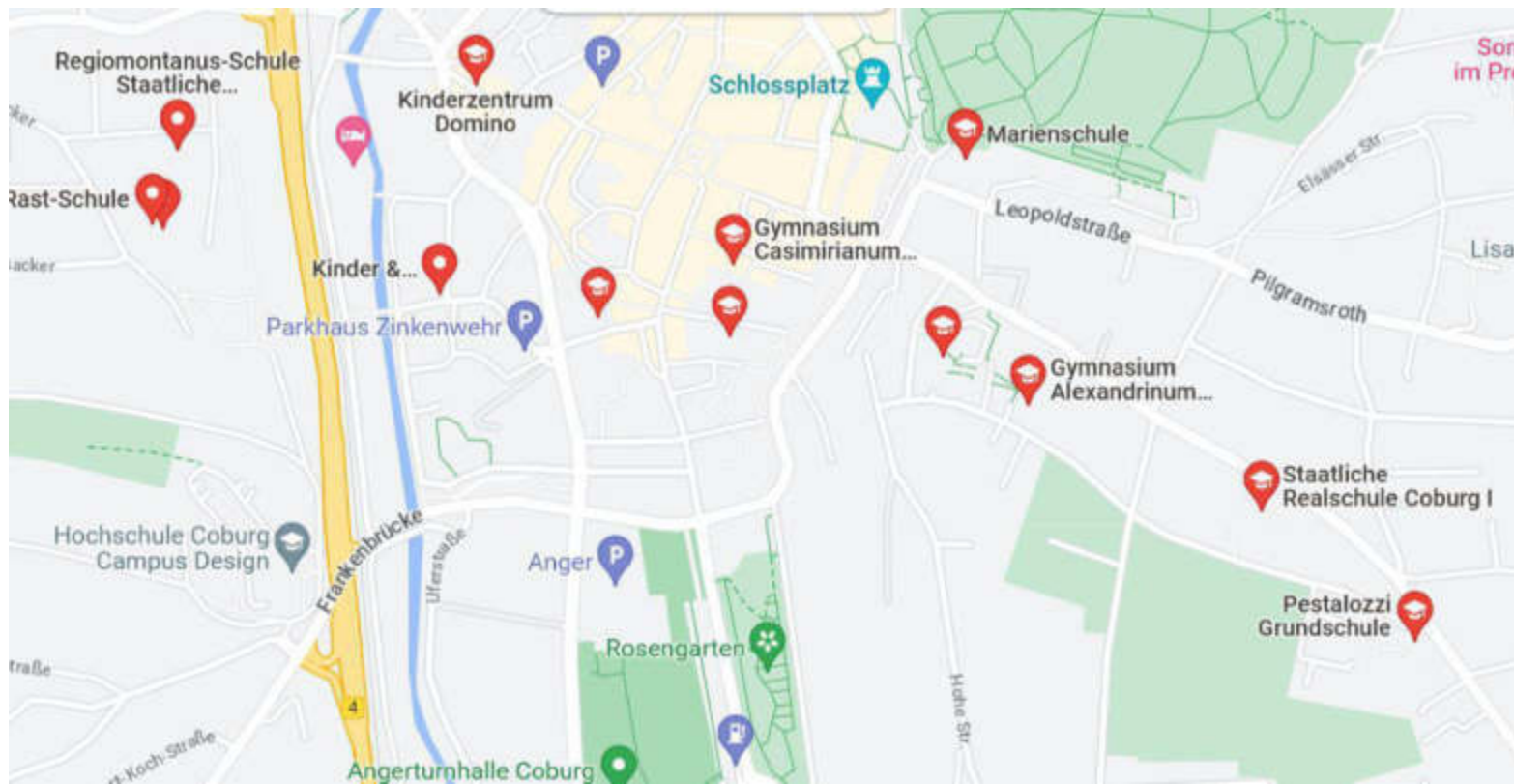
Verbesserung der Verbindung
Bahnhof/Busbahnhof zur City
(Itzbrücke / Mühlgasse / vonStockmarplatz)

D

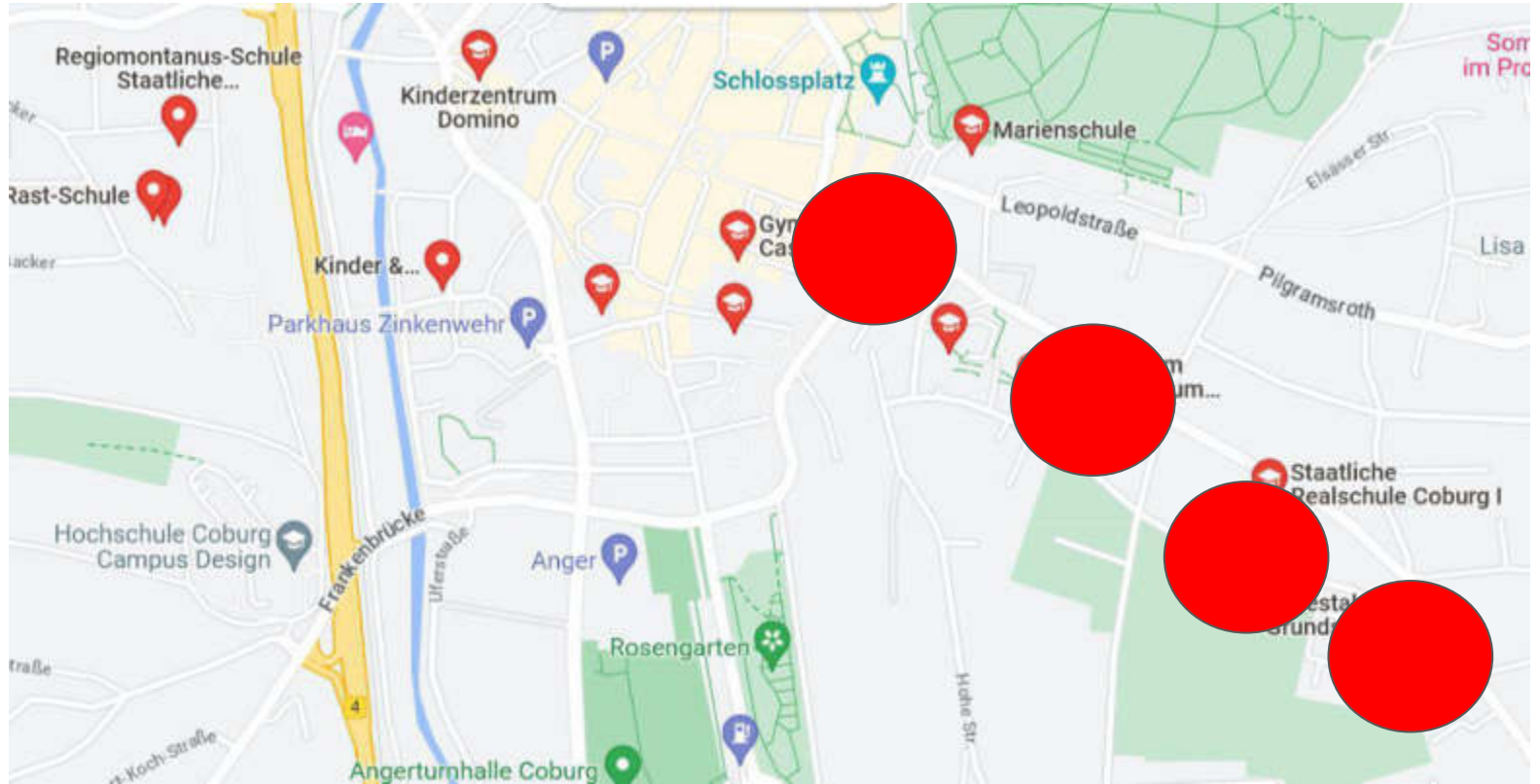
Dort: 2 Zebrastreifen:
1) Salzmarkt → Schlossplatz
2) Herrngasse/"Loreley" →
Ehrenburg (statt Ampel); breit:
Treppe und Rampe
farblich und baulich
(Teilaufpflasterung → Zebrastreifen
auf Niveau Fußweg/Bürgersteig)

Schulweg

Schulen im Innenstadtbereich

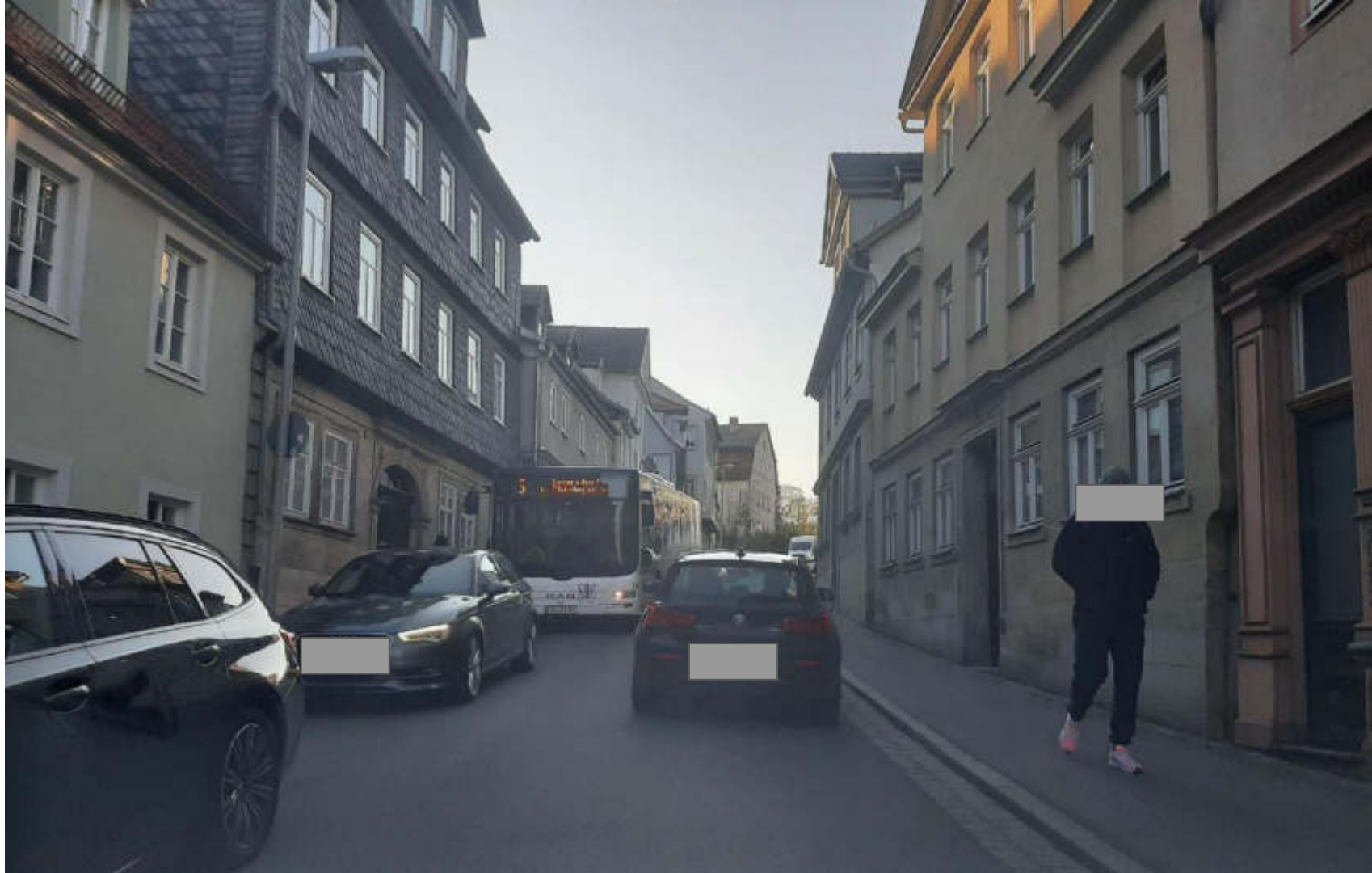


Elterntaxi-Hotspots aus eigener Erfahrung



Können die Kinder nicht alleine zur Schule/nach Hause?







Können die Kinder nicht alleine zur Schule/nach Hause?

Nicht alle, da

- Schulwege sind nicht gekennzeichnet
- manche Abschnitte sind schlicht eine Zumutung
- keine Sicherung der Straßenüberquerungen
- kaum an das “Radwegenetz” angebunden
- Beförderung der Sprengel-Kinder oft unzureichend (Beiersdorf, Festungsberg, Cortendorf)
- irrsinniger bürokratischer Spießrutenlauf für Schüler-Freizeitticket der SÜC

Sicherer, nachhaltiger und gesunder Schulweg

- Reduzierung der Autofahrten in unmittelbarer Nähe der Schulen, um das Unfallrisiko zu senken und die Sicherheit zu erhöhen
- Nutzung von möglichst umweltfreundlichen Verkehrsmitteln, um einen Beitrag zum Umweltschutz zu leisten
- Mehr körperliche Bewegung der Schulkinder auf dem Weg zur Schule oder nach Hause, um ihr Wohlbefinden zu steigern und einen Beitrag zu ihrer Gesundheit zu leisten.

Handlungsempfehlungen

- Schulwegenetz definieren, Ausbaumaßnahmen festlegen, Winterdienst!
- Hauptschulwege mit Markierungen kennzeichnen (z.B. Radwege hellblau, Schulwege hellgrün?)
- Treffpunkte für Laufbusse einrichten
- zusätzliche Zebrastreifen (temporär, Verkehrsexperimente)
- Berücksichtigung der Schulwege beim Radwegekonzept
- Haltestellen für Elterntaxis (“Super-Kurzzeitparkplätze”) an den Hauptschulwegen einrichten
- Mitfahrbörse für Elterntaxis
- Ausbau der Schülerbeförderung mit dem klassischen Schulbus
- bürokratische Hindernisse im ÖPNV abbauen (App Schüler-Freizeitticket?)
- Innenstädtischer Lieferverkehr / Müllabfuhr nach 8 Uhr