

VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN
STADT COBURG

STADT COBURG
STADTBAUAMT
STADTPLANUNG-VERKEHR

Impressum

Herausgeber: Stadt Coburg
Stadtbauamt
Stadtplanung-Verkehr

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

Layout: Klaus Wagenhäuser / www.himmelswiese.com

Druck: Rautenberg Media & Print Verlag KG

Auflage: 500

Coburg im März 2006

LIEBE COBURGERINNEN UND COBURGER

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

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

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

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

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

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

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

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



Hans-Heinrich Ulmann
2. Bürgermeister und Baureferent

INHALT

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

1 DIE AUFGABENSTELLUNG. ZIELE, INHALTE, VORGEHEN

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

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

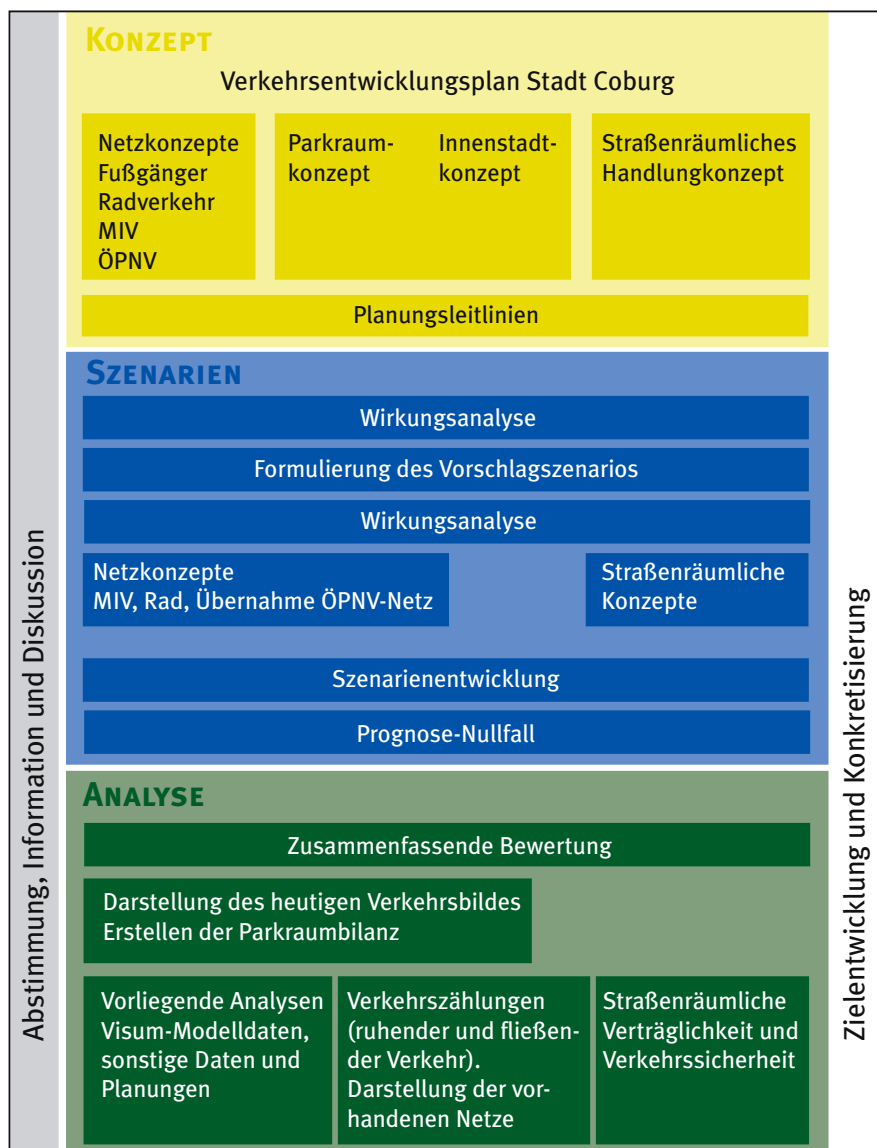
- die Attraktivität und Erreichbarkeit der Innenstadt für alle Verkehrsarten fördern,
- die Stadt und ihre Funktion als Wohnstandort und Wirtschaftszentrum stärken,
- zur Aufwertung der Straßenräume und des Stadtbildes beitragen und
- die Umweltbelastungen durch den Verkehr vermindern sollen.

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

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

Coburg am ehesten erreicht werden können.

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



Schema zum Ablauf der Verkehrsentwicklungsplanung in Coburg

2 DIE ANALYSEN. MOBILITÄT IN COBURG

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

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

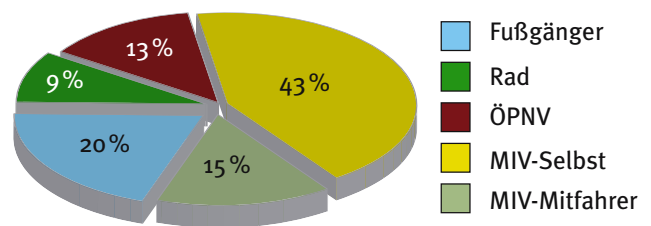
Mit einem Anteil von 13 % an den täglichen Wegen weist der ÖPNV im Städtevergleich einen respektablen Anteil auf.

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

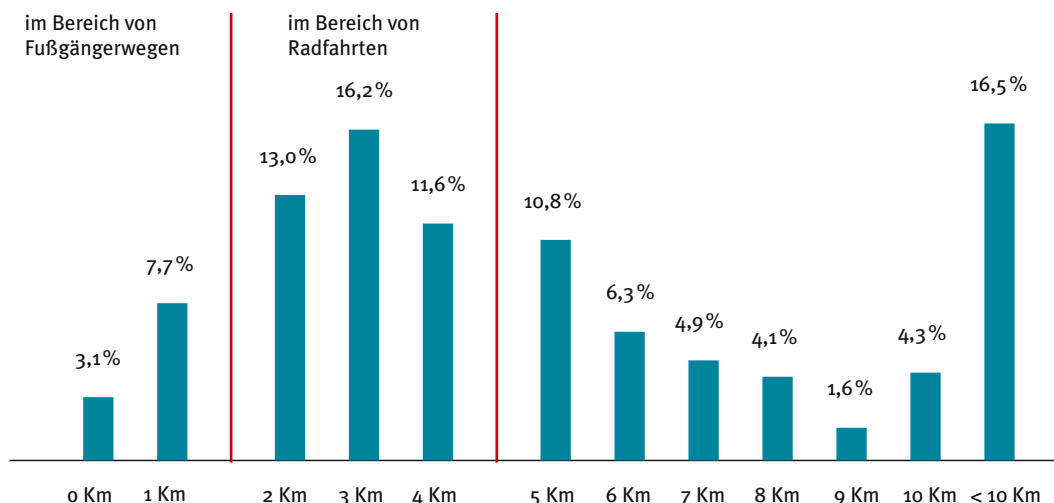
auch in der allgemeinen Trendentwicklung – zusammen genommen die vorherrschenden Motive dar.

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

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



Mobilität der Coburgerinnen und Coburger (tägliche Wege)



Länge der Pkw-Fahrten der Coburgerinnen und Coburger nach Entfernungsklassen

3 DIE ANALYSEN. ÖFFENTLICHER VERKEHR

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

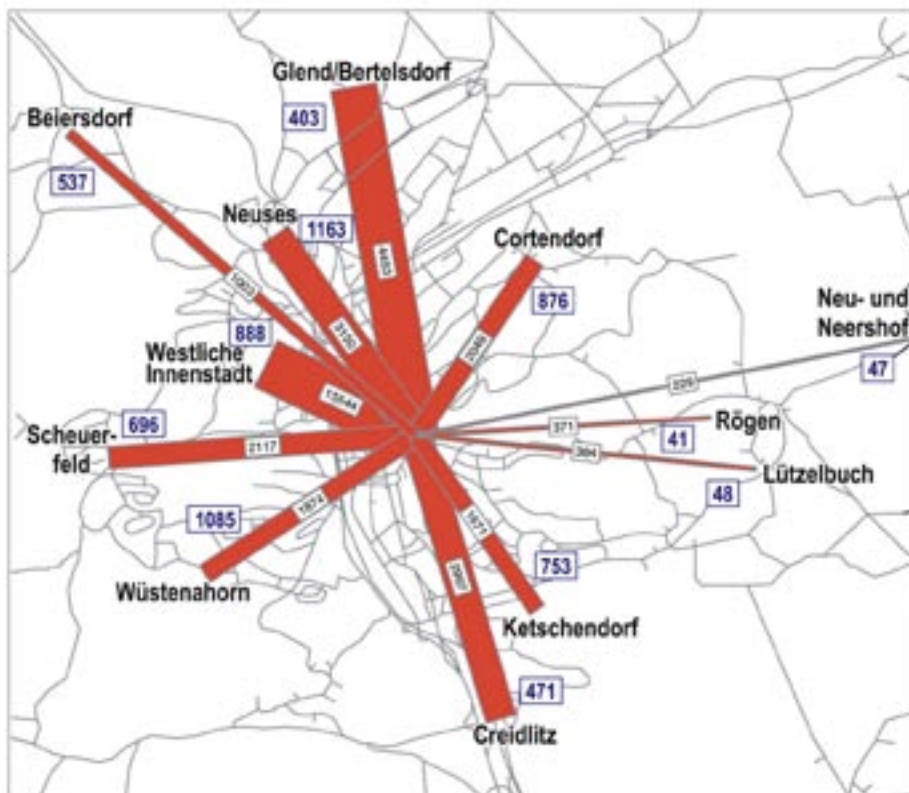
Das Stadtbusnetz besteht aus 15 Buslinien mit 297 Haltestellen. Die Verknüpfung von Bahn, Regionalbus und Stadtbus erfolgt am Coburger Hauptbahnhof.

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

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

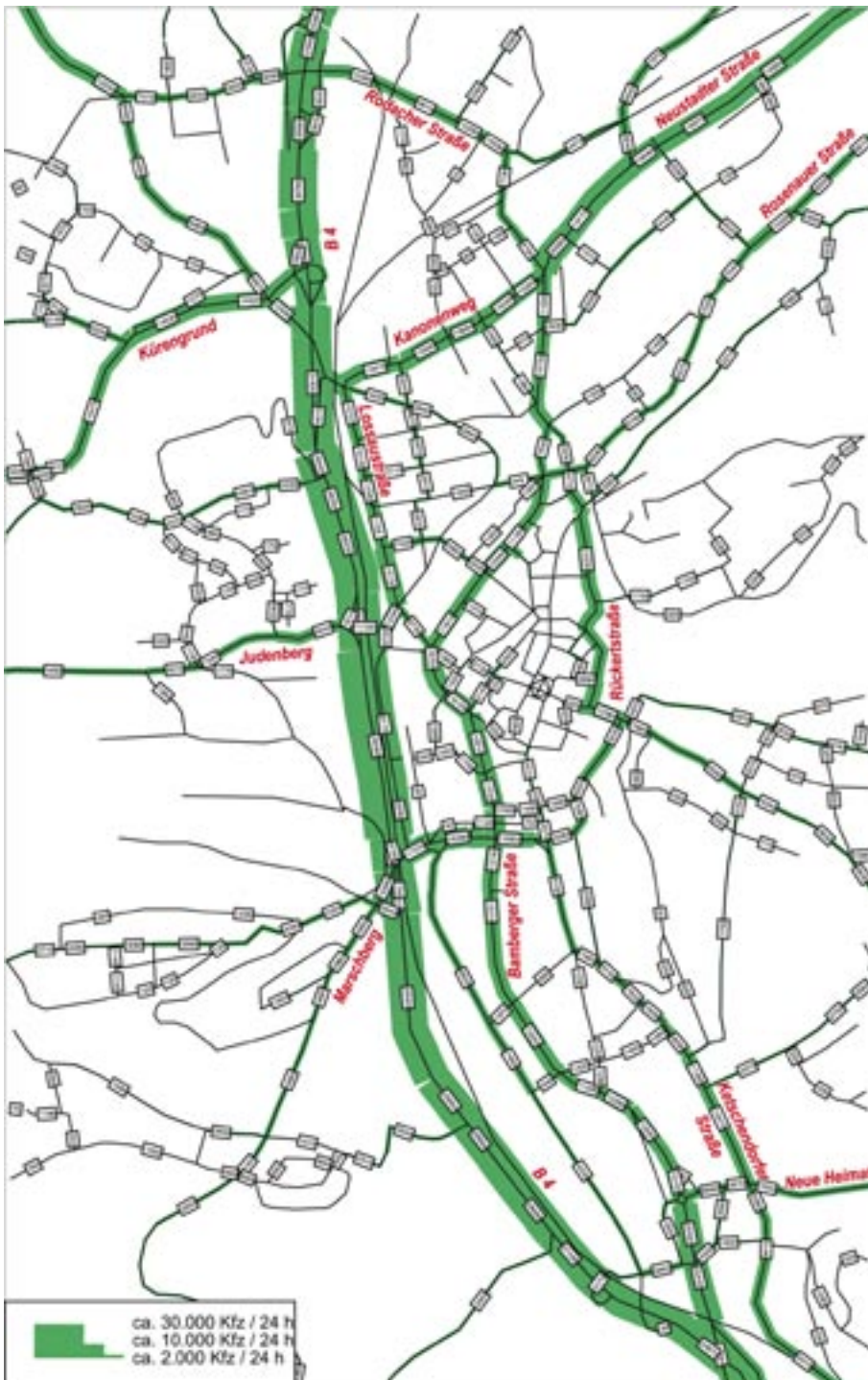
damals durchgeführten Analysen wird dem Stadtbusverkehr im Abschlussbericht eine überdurchschnittliche Akzeptanz im Vergleich zu anderen Städten ähnlicher Größenordnung wie Coburg und ein überdurchschnittliches Leistungsvolumen bescheinigt, die Marktposition wird als sehr gut bewertet.

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



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

4 DIE ANALYSEN. MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR



Kfz-Verkehrsbelastungen im innerstädtischen Straßennetz – Analysefall 2003

Fließender Kfz-Verkehr

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

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

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

Ruhender Kfz-Verkehr (Parken)

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

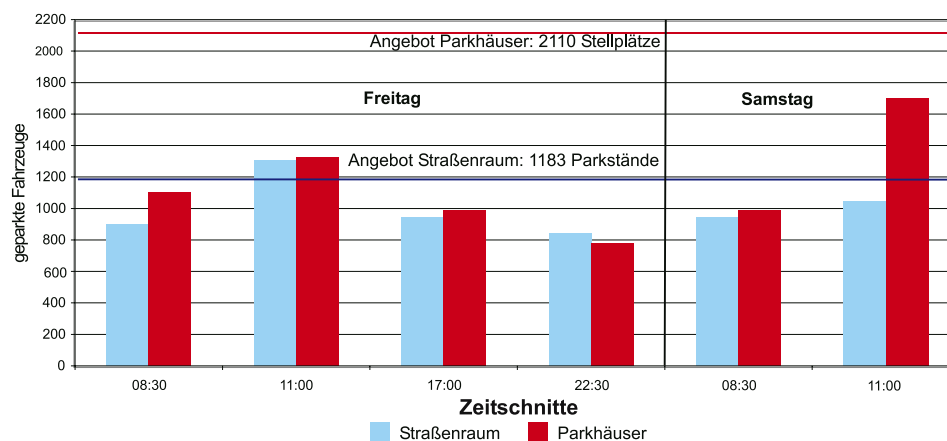
Die maximale Auslastung dieses Parkraumangebotes betrug bei den Erhebungen im Mai 2003 samstags 83% und freitags 80%.

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

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

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

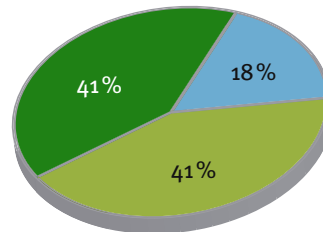
Parkraumauslastung im Straßenraum und in den Parkieranlagen der Coburger Innenstadt werktags um 11:00 Uhr (stärkste Nachfragezeit)



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

5 DIE ANALYSEN. RAD- UND FUSSGÄNGERVERKEHR

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



■ Fußgänger-Längsverkehr
 ■ Überquerung
 ■ Radverkehr

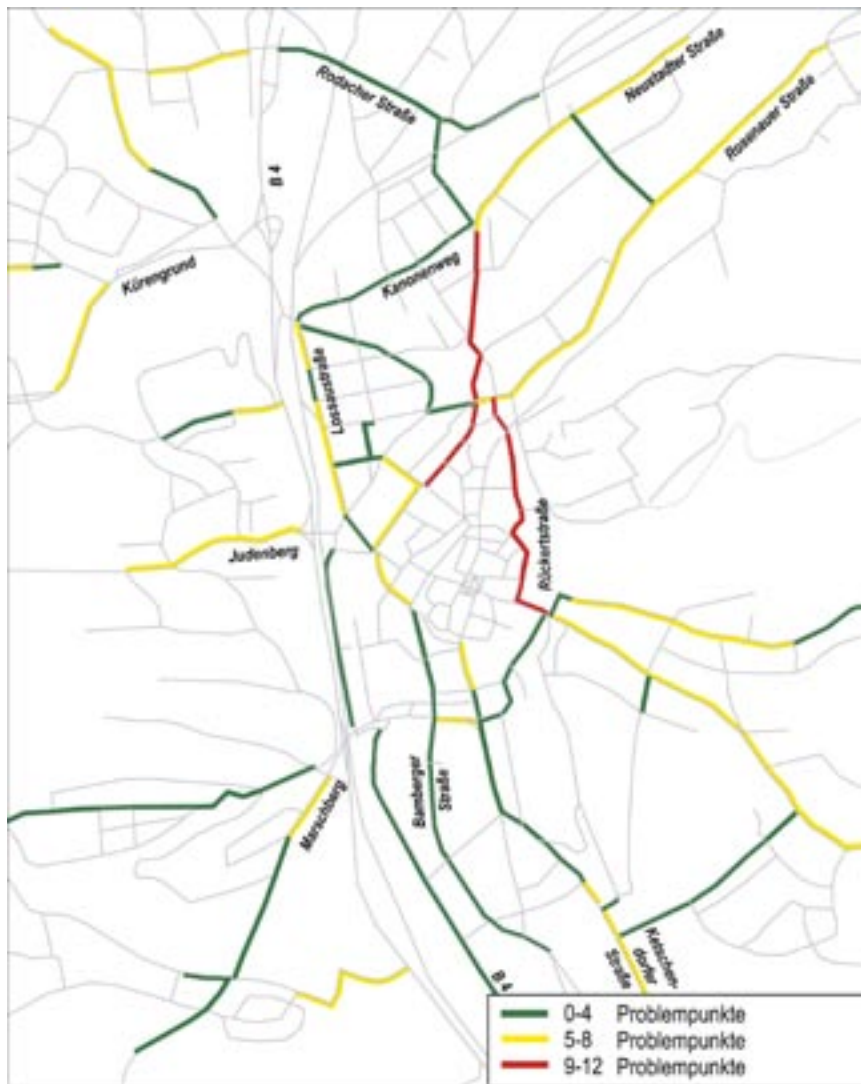
„Verträglichkeit“ meint dabei die Verträglichkeit des Kfz-Verkehrs für die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer). Im Vordergrund steht die Verkehrssicherheit.

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

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

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

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



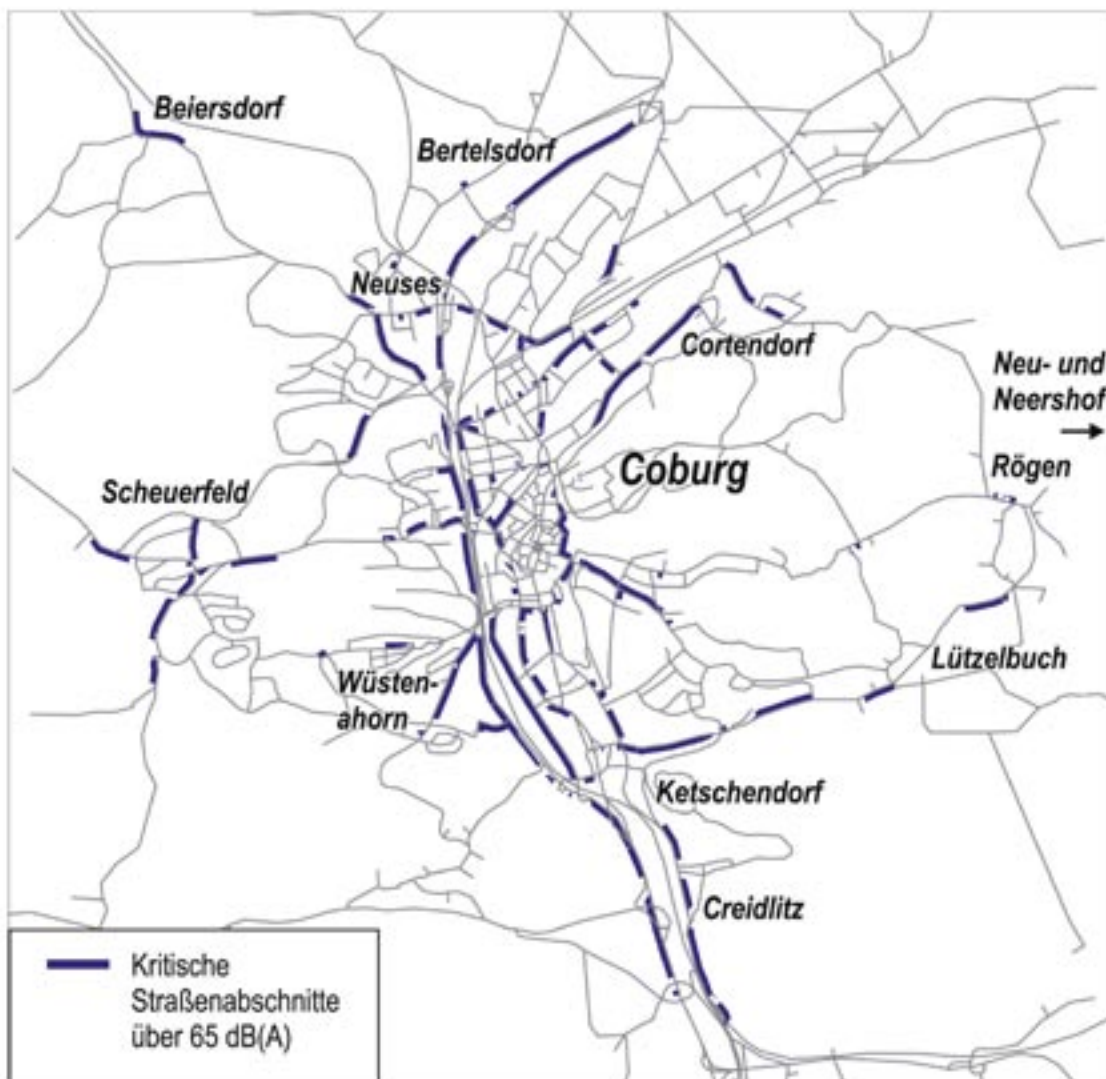
Straßenräumliche Verträglichkeit des Kfz-Verkehrs – Problemsituation für Fußgänger und Radfahrer sowie bei Fahrbahnüberquerungen

6 DIE ANALYSEN. LÄRM- UND SCHADSTOFFE

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

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

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



Straßenabschnitte im Stadtgebiet mit kritischer Lärmbelastung

7 DIE ANALYSEN. ZUSAMMENFASSUNG

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

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

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

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

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

8 DER PROGNOSE-NULLFALL. ZUKUNFTSSZENARIO 2015

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

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

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

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

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

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

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

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



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

9 DAS INNENSTADTSZENARIO. ERSCHLIESSUNGSVARIANTEN IM VERGLEICH

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

Variante 1

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

Variante 2

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

Variante 3

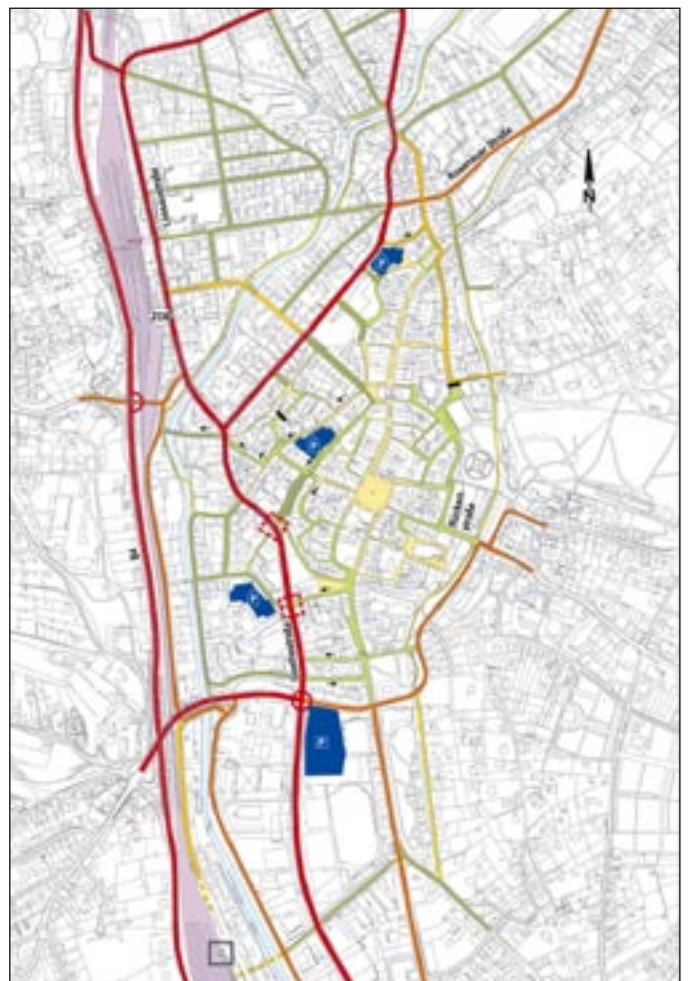
- Bau einer Schlossplatz-Tiefgarage
- Rückertstraße/Grafengasse als Fußgängerzone
- Kurzer Straßentunnel zwischen Steingasse und Oberer Bürglaß

Wesentliche Ergebnisse der Wirkungsanalysen:

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

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

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



Innenstadtkonzept Variante 1

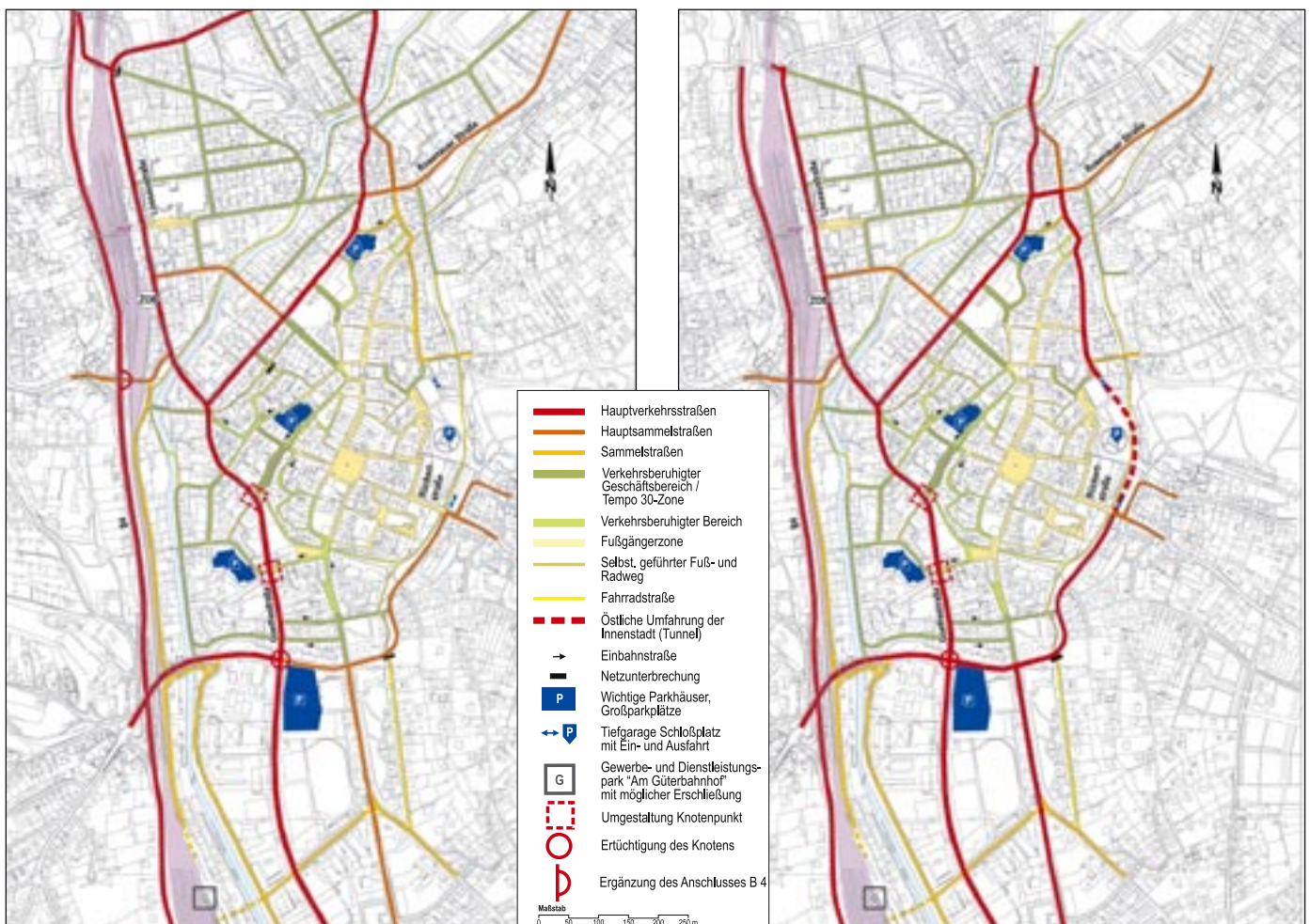
Tunnel (Oberer Bürglaß, Obere Anlage) jedoch entsprechend stärker belasten, weil die östliche Umfahrung der Innenstadt für viele Kraftfahrer wieder attraktiv würde.

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

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

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

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



Innenstadtkonzept Variante 2

Innenstadtkonzept Variante 3

10 DER VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN. STRASSENNETZKONZEPT

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

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

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

Folgende Straßennetzergänzungen sind Gegenstand der Straßennetzkonzeption:

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

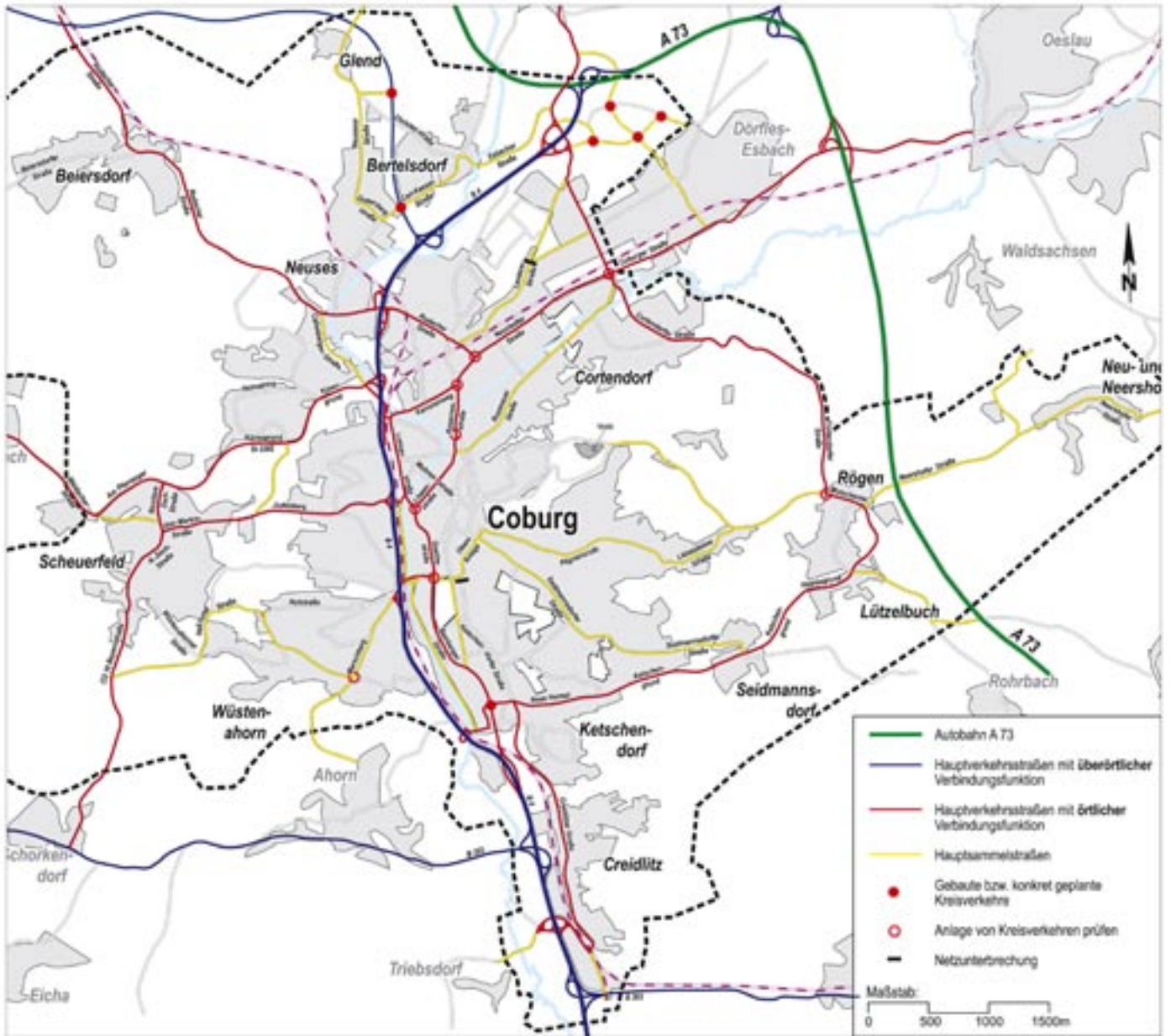
Darüber hinaus wurden auch andere Straßennetzergänzungen untersucht, aber aus verschiedenen Gründen verworfen. Dies gilt beispielsweise für den Vollanschluss der B 4 am Judenberg, dessen positive Wirkung per Saldo äußerst gering ausfiel, der aber einen sehr hohen Realisierungsaufwand erfordern würde.

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

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

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

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



Straßennetzkonzeption für Coburg

11 DER VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN. RADVERKEHRSKONZEPT

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

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

Der Plan kennzeichnet:

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

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

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

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

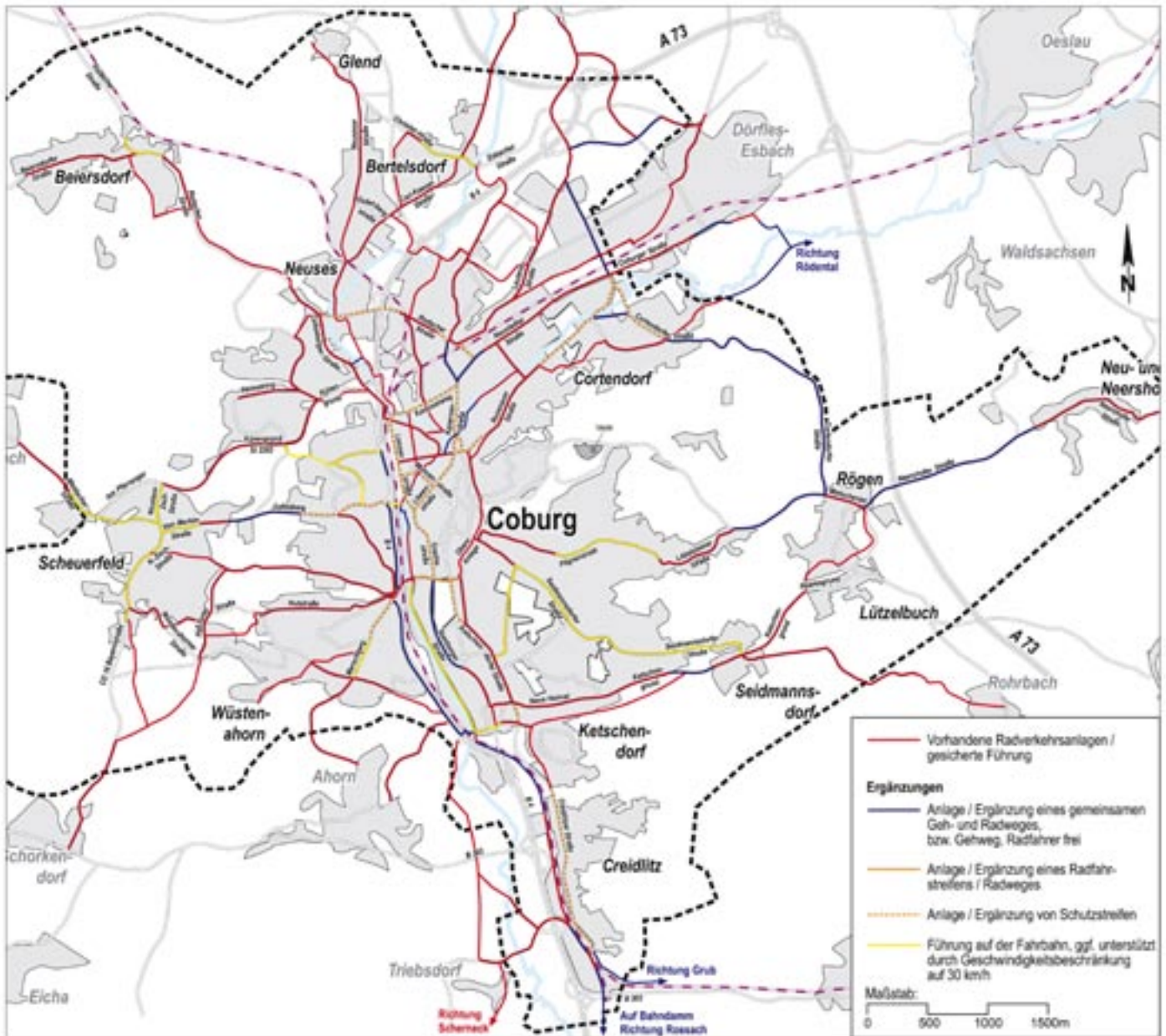
Radverkehrsförderung bleibt ohne nutzerfreundliche Abstellanlagen unvollständig. Aus diesem Grund soll für die Stadt Coburg ein Fahrradabstellanlagenprogramm aufgelegt und in regelmäßigen Abständen fortgeschrieben werden. Für die Umsetzung kommen auch private Sponsoren in Frage.

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

Besondere Anforderungen bestehen unabhängig davon an folgenden Zielorten:

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

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



Gesamtstädtisches Radverkehrskonzept – Hauptrouten und Ergänzungsbedarf

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

12 DER VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN. HANDLUNGSKONZEPT STRASSENRAUM

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

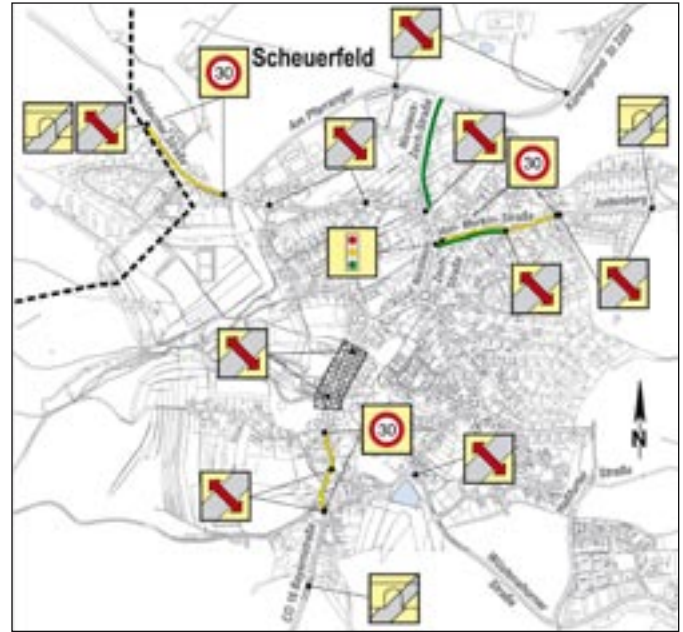
Auf den folgenden vier Seiten sind die Maßnahmen des straßenräumlichen Handlungskonzeptes für Coburg und seine Ortsteile dargestellt. Der Schlussbericht des Gutachters enthält darüber hinaus eine umfassende Maßnahmenliste sowie weitergehende Hinweise dazu, nach welchen Kriterien geeignete Elemente zur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

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

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

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

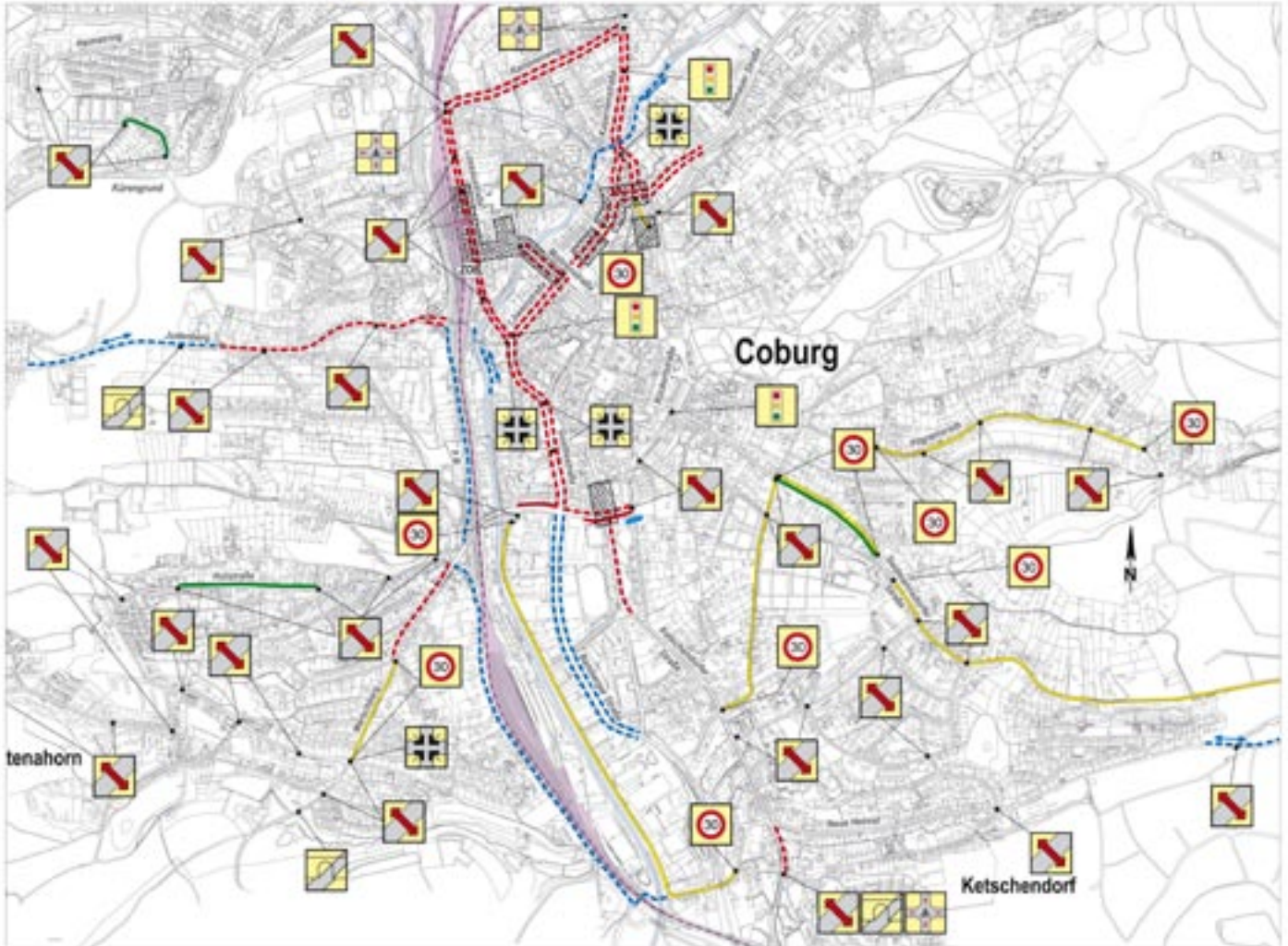
Für die Umsetzung kann die Festlegung einer Prioritätenliste hilfreich sein. Allerdings sollten in jedem Falle auch notwendige Straßenbaumaßnahmen (z. B. Fahrbahndeckenerneuerungen oder Kanalbauarbeiten) für die Maßnahmenrealisierung genutzt werden.



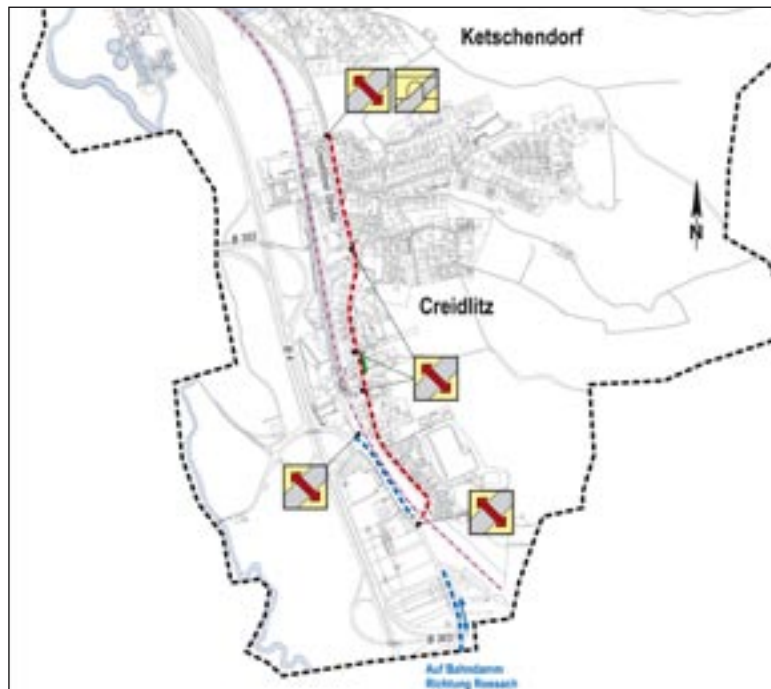
Straßenräumliches Handlungskonzept – Maßnahmen im Ortsteil Scheuerfeld



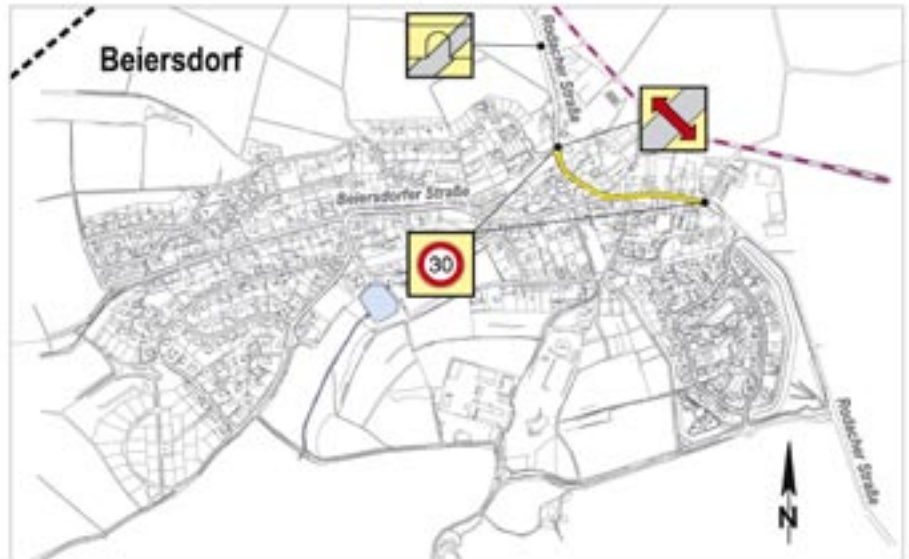
Planlegende



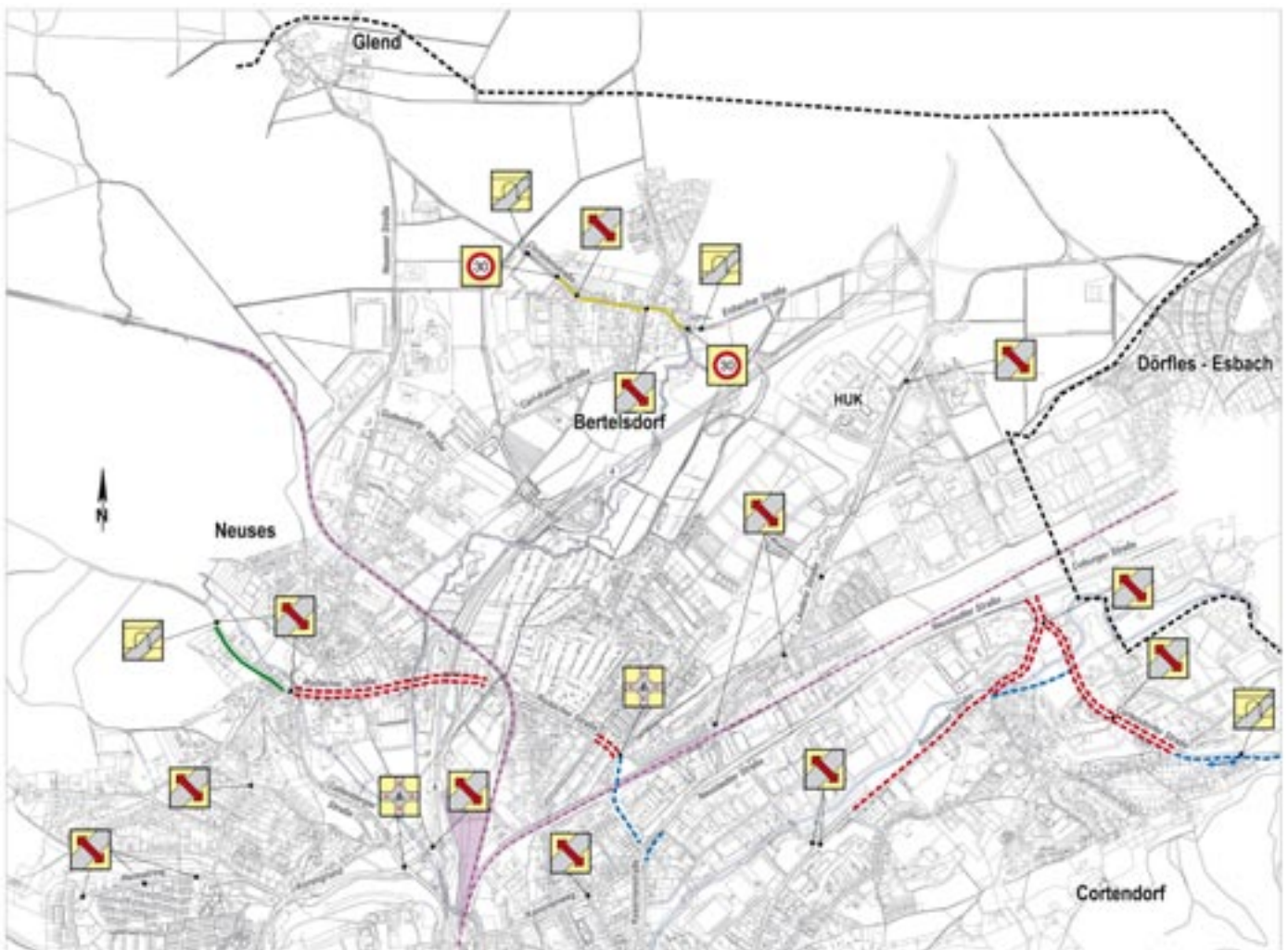
**Straßenräumliches Handlungskonzept
für die Innenstadt**



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



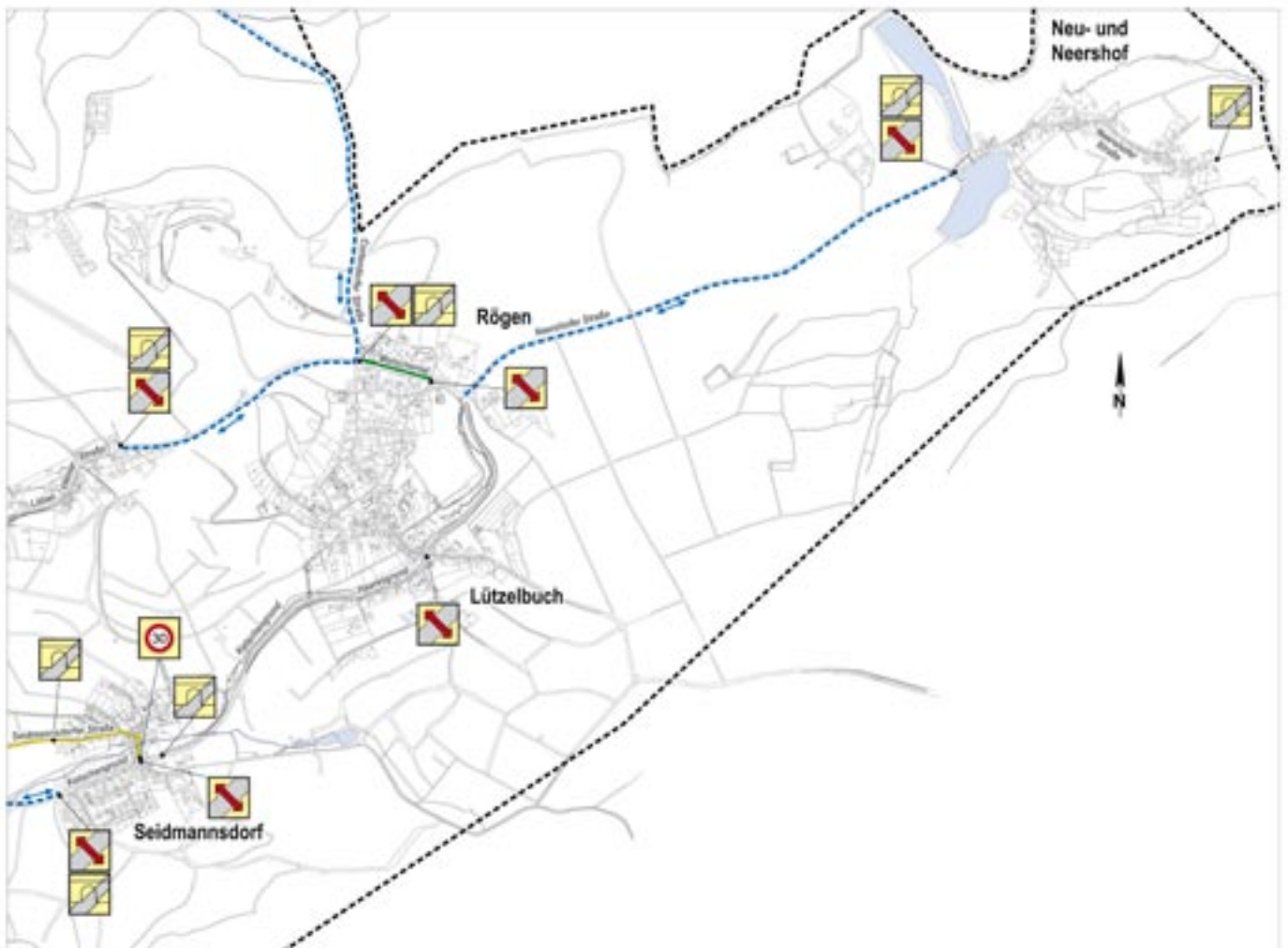
Straßenräumliches Handlungskonzept für den Ortsteil Beiersdorf



Straßenräumliches Handlungskonzept für die Ortsteile Bertelsdorf, Neuses und Cortendorf



Planlegende



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

13 DER VERKEHRENTWICKLUNGSPLAN. INNENSTADTKONZEPT UND PARKEN

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

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

Das Konzept umfasst drei „Kernbausteine“:

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

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

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

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

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

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

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

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

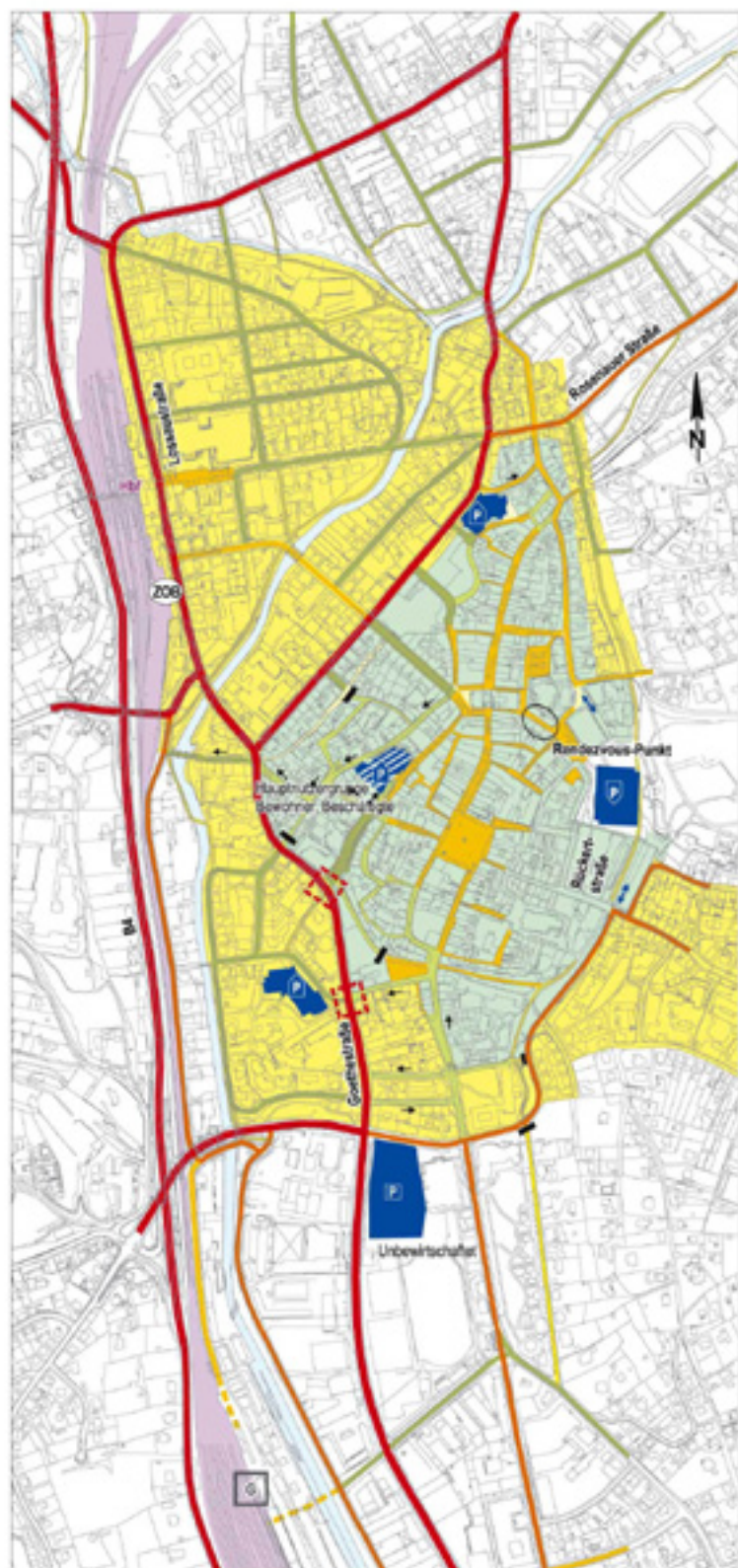
Der westliche Innenstadtbereich wird mit beschlossener Umgestaltung des Bahnhofs-/HUK-Vorplatzes eine erhebliche funktionale und städtebauliche Aufwertung erfahren. Ergänzend dazu enthält das straßenräumliche Handlungskonzept für die Mohrenstraße zwischen Lossaustraße und Löwenstraße die Empfehlung „im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

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

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



Planlegende



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

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

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

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

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

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

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

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

14 DER VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN. PLANUNGSLEITLINIEN

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

Leitlinien für den Fußgängerverkehr

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

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

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

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

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

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

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

Leitlinien für den Radverkehr

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

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

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

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

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

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

Leitlinien für den fließenden Kfz-Verkehr

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

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

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

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

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

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

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

Leitlinien zum ruhenden Kfz-Verkehr (Parken)

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

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

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