Unsere Stadt zur Fahrradstadt machen

Finanzierung

Wir schlagen einen Etat von mindestens 1 Mio. Euro pro Jahr für die Verbesserung der Radinfrastruktur vor. Die Stadt sollte zum Einsatz dieser Summe verpflichtet werden.
Nur so ist der aktuelle Stillstand zu überwinden.

Investitionen in die Fahrradinfrastruktur im Vergleich (pro Kopf, pro Jahr):
Utrecht 132€; Tübingen 79€; Hamburg 40€
(Quelle: ZDFheute update)
Aufsteiger-Fahrradstädte: 10 bis 14€
Vorreiter: > 15€ (ohne Abstellanlagen)
(BMVI, Radverkehr in Zahlen)
Coburg: deutlich unter 10€

Fahrradverkehr sicherer und attraktiver machen

Wir fordern die zügige und kontinuierliche Umsetzung des Anfang 2023 verabschiedeten Radwegekonzepts aus dem Verkehrsentwicklungsplan. Hier einige Beispiele für die Maßnahmen:

Rad-Grünpfeile an geeigneten Coburger Kreuzungen



Bamberg übernahm vor einigen Jahren eine Vorreiterrolle mit einem erfolgreichen Feldversuch zur neuen Beschilderung. Das Modell wurde in die StVO-Novelle aufgenommen und hat sich in mehreren Städten etabliert.
Unsere Stadtratsfraktion hat im April 2025 einen Antrag auf sechs konkrete Grünpfeile und auf Prüfung weiterer Standorte gestellt. Coburg sollte hier weiter nachziehen.

nicht so ...



sondern so ...



Radwege flächendeckend visuell hervorheben, durchziehen und verbreitern

Alle Radwege sollten farbig-flächig markiert, alle Fahrradweg-Unterbrechungen beseitigt werden. An Stellen, an denen die aktuelle Fahrbahnsituation ein Nebeneinander nicht zulässt, ist dem Radverkehr grundsätzlich Vorrang einzuräumen.

Gemeinsame Fuß- und Radzonen

Auch in anderen Bereichen gemischten Fuß-Rad-Verkehr vermeiden, auf kurze Teilstücke beschränken und/oder durch Markierung abgrenzen.

Auch Fahrräder müssen parken



Das Fahrradstellplatzangebot soll ausgebaut werden – besonders am Bahnhof, etwa durch ein Radparkhaus oder abschließbare Boxen, möglichst mit Überdachung und Videoüberwachung für mehr Sicherheit.

Einbahnstraßenkonzepte weiter entwickeln

Zur Optimierung der Radverkehrsführung ist in Coburg über die Einführung weiterer Einbahnstraßen nachzudenken, wie sie zum Teil auch schon im Radwegekonzept vorgeschlagen sind. Ein Beispiel ist die Ketschendorfer Straße.

Radideen



Bereits vor mehreren Jahren wurden von uns im Rahmen des „Green Deal“ elf meist kleine Interventionen für eine verbesserte Radwegeführung vorgeschlagen - leider konnte bisher noch keine umgesetzt werden. Ein Beispiel ist die Idee, den vorhandenen Radweg an der Itz unter der Karchebrücke noch bis zum Badparkplatz fortzuführen, damit die Rosenauer Straße vermieden werden kann. Alle Ideen finden sich unter auf unserer Webseite gruene-coburg.de.

Rad-Schnellwege

Rad-Schnellwege auf den wichtigen Verbindungsachsen durch die Stadt schaffen, wie sie im Radwegekonzept vorgesehen sind. Auf diesen zentralen Radverkehrsachsen Radüberwege installieren mit klarer Vorfahrtsregelung für Radfahrende und Bodenschwellen für den Autoverkehr. Ebenfalls sind auf diesen Achsen die Radwege klar von den Fußwegen zu trennen.





Weitere Querungen über B4 und Bahn umsetzen

Im Rahmen des Kompromisses zum 4-spurigen Ausbau der B4 ist der Bau einer Rad- und Fußgängerbrücke am Weichengereuth angedacht. Das halten wir für dringend notwendig. Weitere Angebote zur Querung von B4 und Bahn sollten umgehend geplant und zeitnah umgesetzt werden. Die harte Teilung der Stadt durch diese Verkehrsachsen kann so abgemildert und die Anbindung vor allem zur Hochschule verbessert werden. Die Grafik zeigt die Idee einer modernen Brücke vom Hochschulgelände zum Bahnhof, eine Verbindung, die auch im Radwegekonzept vorgesehen ist.

Gestaltungsrichtlinien



Im Radverkehrskonzept von 2023 waren für die ganze Stadt einheitliche Gestaltungsrichtlinien zur Förderung der Einheitlichkeit und Wiedererkennbarkeit vorgesehen, die u.a. die Gestaltung von Schutz- und Radfahrstreifen sowie Pollern und Umlaufsperren definieren sollten - diese sollten nun zügig erstellt und dann im ganzen Stadtgebiet umgesetzt werden. Beispielsweise sollten Poller in Radwegen reflektierend ausgeführt und mit einer Bodenmarkierung versehen werden, damit sie nicht übersehen werden.

Kommunikation für ein rücksichtsvolles Miteinander



Andere Städte machen es vor, und auch Coburg sollte hier auch aktiver werden. Eine durchgängige Hinweis-Beschilderung, die Autofahrer*innen an den Sicherheitsabstand beim Überholen oder die Kollisionsgefahr beim Rechtsabbiegen und die Radler*innen auf angepasste Geschwindigkeit in Mischzonen und die generelle Rücksicht auf Fußgänger*innen hinweist, kann Respekt und Rücksicht deutlich fördern.

Planen und Abwarten genügt nicht ...

In der Coburger Verkehrspolitik ist in der aktuellen Wahlperiode aus unserer Sicht deutlich zu wenig passiert. Verbesserungen für Fußgänger*innen und Radfahrende sind nur sehr wenige erkennbar.

Dabei wäre es so einfach, mit einigen gezielten Lenkungsmaßnahmen den Autoverkehr in der Innenstadt deutlich zu reduzieren, ohne die Erreichbarkeit und den Komfort für die Autofahrenden spürbar einzuschränken.

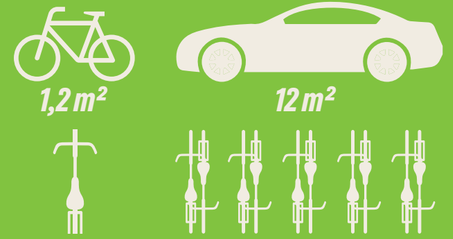
Das Auto soll nicht aus der Stadt verbannt werden, aber die Verkehrsflüsse und das Park-Angebot müssen sich grundlegend ändern und die Bedürfnisse aller Menschen in der Stadt berücksichtigt werden.

Schauen wir in andere Städte wie etwa Erlangen, München, Freiburg, Meran, Siegen oder Münster, ist dort schon seit vielen Jahren, teils Jahrzehnten, ganz normal, was in Coburg immer noch diskutiert wird: Stadtzentren und weites Umfeld sind vom Autoverkehr befreit, Fußgängerzonen und Radwege sind großzügig angelegt, Cafés und Terrassen schaffen Atmosphäre und laden zum Verweilen ein, Wasserläufe werden wieder erlebbar gemacht, in kurzen Abständen entstehen Grünflächen und helfen dabei, das Aufheizen der Innenstädte in den heißer werdenden Sommern abzumildern.

Umfassende und aufwändig geplante Konzepte für Coburg gibt es bereits. Die Stadt sollte konsequent und kontinuierlich an ihrer Umsetzung arbeiten.

Bündnis 90 / Die Grünen Kreisverband Coburg Stadt

Platzbedarf ruhenden Verkehrs:



V.i.S.d.P.: Bernd Leuthäusser BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN KV-Coburg Stadt, Steintor 1, 96450 Coburg
Dieser Flyer wurde auf umweltfreundlichem Recycling-Papier gedruckt.



MOBILITÄT IN COBURG

Ideen für mehr Lebensqualität IN UNSERER STADT

Fußgänger*innen haben Vorrang

Parkhäuser nutzen

Langsames Fahren

Gutes Radwegenetz

Gutes ÖPNV-Netz

Innenstadt-Parken für Anwohner*innen

Rücksichtsvoller Radverkehr

Angepasster Lieferverkehr

Verkehrsberuhigung für eine fußgängerfreundliche und attraktive Innenstadt

Tempo-30-Zonen ausweiten

Das 2024 reformierte Verkehrswegegesetz bietet den Kommunen deutlich mehr Spielraum bei der Ausweitung von Tempo-30-Zonen. Dies sollte Coburg voll ausschöpfen und diese nachgewiesene Erhöhung der Sicherheit für alle auf das gesamte Stadtgebiet mit Ausnahme der Hauptverkehrsachsen ausweiten.

Tempo 30 ist eine Maßnahme für die Städte und Gemeinden und die Menschen, die dort wohnen – es ist keine Maßnahme, die sich gegen den Autoverkehr richtet

Parksuchverkehr reduzieren

Bei weitem nicht das einzige, aber ein sehr markantes Beispiel: Die „Suchrunde" Löwenstraße - Mohrenstraße - Webergasse - Judengasse. Täglich fahren sehr viele Autos diese Runde in der Hoffnung auf einen der ca. 20 Kurzzeitparkplätze – oft mehrfach und meist erfolglos. Und obwohl das Parkhaus Mauer mit 400 Parkplätzen auf der Suchrunde liegt. Täglich werden außerdem die stadtnahen Wohngebiete von Pendler*innen nach kostenlosen Parkplätzen abgesucht.

Beide Ursachen wollen wir angehen, mit einem Angebot an Alternativen und Tarifen, die die Autos direkt in unsere Parkhäuser lenken.

Der Parksuchverkehr macht allein 30 bis 40 Prozent des innenstädtischen Gesamtverkehrs aus. Dabei braucht ein Autofahrer durchschnittlich zehn Minuten für die Parkplatzsuche und legt dabei 4,5 Kilometer zurück – eine vermeidbare Belastung für Mensch und Umwelt. (Quelle: ADAC)

Anpassung des Park-Tarifsystems

Das Parken in den Parkhäusern und auf den Großparkplätzen muss grundsätzlich günstiger sein als alle anderen Parkmöglichkeiten. Die ersten 30 Minuten in den Parkhäusern sollten kostenlos sein. Dazu sollte ein kennzeichenbasiertes Abosystem das Parken am Anger und in Parkhäusern erleichtern und attraktiver machen.

Abbau von Außen-Parkplätzen in der Innenstadt

Teuer „gestaltete" Parkflächen an den schönsten und verkehrstechnisch entlegensten Stellen der Stadt – für dieses Phänomen sind die Parkplätze vor der Reithalle das Paradebeispiel. Sie sind nämlich besonders uneffektiv: Kein Geschäft, das nicht deutlich näher an einem der Parkhäuser liegt, und dazu eine Anfahrt durch enge Straßen und um mehrere 90-Grad-Kurven. Häufig sind sie belegt, die Anfahrt also umsonst.

Sehr ähnlich: Der Parkplatz am Gemüsemarkt. Oft warten mehrere Autos (mit laufendem Motor) auf den nächsten frei werdenden Platz. Die Zufahrt ist eng und unübersichtlich, ein großer Teil der Plätze ist auch tagsüber von Anwohner*innen belegt und das sind auch die einzigen, die hier sinnvollerweise einfahren sollten.



Das Besondere am Parksuchverkehr-Kreisel Ketschengasse - Albertsplatz - Goethestraße - Ahorner Str. ist, dass er ein top-aktuelles und neu gebautes Parkhaus umkreist und direkt am Großparkplatz Anger vorbeiführt.

Steingasse zur Fußgängerzone machen



Die aktuelle, auf unseren Antrag hin vom Stadtrat beschlossene Zwischenlösung begrüßen wir. Der nächste Schritt zur „richtigen" Fußgängerzone sollte zügig umgesetzt werden.

Der Bring- und Holverkehr zum Gymnasium Casimirianum über Steingasse und Kirchhof sollte grundsätzlich unterbunden werden.

Brücken bauen

Coburg verfügt über nicht weniger als 18 Straßenbrücken über die Itz bzw. die Lauter, aber mit 5 öffentlich zugänglichen Stegen nur über sehr wenige dem Fuß- und Radverkehr vorbehaltene Querungen über die beiden Gewässer der Stadt.

Im „Rahmenplan Itzauen" sind mehrere zusätzliche Querungen geplant worden, die die Erschließung der Stadt für Fuß- und Radverkehr deutlich verbessern würden und eine attraktive Durchwegung fern vom Autoverkehr bieten würde - so z.B. vom Bahnhof zur Innenstadt über einen Steg an der Rückertschule oder vom Milchhofgelände zu den Einkaufsmöglichkeiten an der Callenberger Straße. Diese sollten zügig umgesetzt werden.

Vorrang für Fußgänger*innen in der Innenstadt Ausweitung der verkehrsberuhigten Zonen

Mehr Platz, breitere Gehwege ohne parkende Autos, mehr Sitzgelegenheiten - es gibt viele Möglichkeiten, Fußwege in der Stadt attraktiver zu machen. Wir sollten es angehen! Bei Querungen der innenstadtnahen Ringstraßen sollte Fußgänger*innen eindeutig Vorrang eingeräumt werden. Überwege sind bessere Lösungen als Ampeln. Der harte Bruch zwischen Schloßplatz / Hofgarten und der Innenstadt sollte durch Lenkung des Durchgangsverkehrs auf die Hauptstraßen entschärft werden.

*Wir Grüne würden uns freuen, wenn all diese Vorschläge im Stadtrat zumindest ergebnisoffen diskutiert und nicht von vorn herein als „autofeindlich" abgestempelt würden. Das sind sie nicht, im Gegenteil: Wir wollen diese Stadt für die Menschen, die hier leben, und für Besucher*innen attraktiver machen und das funktioniert besser, wenn der Fahrzeugverkehr sinnvoll gelenkt und das Parken in den Parkhäusern stattfindet.*

Begrünung und Beschattung

Die grüne Stadtratsfraktion hat eine ganze Reihe von Anträgen zum Thema gestellt. Auch wenn grundsätzlich Einigkeit über die Notwendigkeit besteht, finden sich leider immer wieder bürokratische Gründe, warum es nicht geht.

Wir bleiben dabei: Die Begrünung von Teilen des Marktes und generell mehr Grün in der direkten Innenstadt werden Lebens- und Aufenthaltsqualität erhöhen. Andere Städte haben es vorgemacht.

Die Frankenbrücke ertüchtigen

Die für den Fahrrad- und Fußverkehr nach heutigen Vorgaben unzulässige Situation auf der Frankenbrücke muss baulich gelöst werden - man kann auf der Nordseite eine leichte Konstruktion anfügen, man kann die Spuren anders anordnen - so kann eine Rad-Hauptachse der Stadt jedenfalls nicht bleiben. Die praxisfremde Vorgabe der vorgegebenen Fahrtrichtungen muss beendet und sinnvolle Regeln einführt werden.

Abschaffung der PKW-Zufahrt zum Wochenmarkt

Es ist völlig unnötig, dass Marktbesucher*innen mit dem Auto anfahren. Zwei Parkhäuser sind weniger als 200m Fußweg entfernt. Um Kosten zu vermeiden, könnte während der Marktzeit die Parkhausnutzung, z.B. für eine Stunde kostenlos sein.

Alle Argumente, die für die Notwendigkeit der Autozufahrt angeführt werden, sind mit einfachen Maßnahmen und etwas Kreativität zu entkräften. Eine autofreie Innenstadt ist auch für den Wochenmarkt gut. Die Aufenthaltsqualität und auch die Lust, hier ohne Hektik einzukaufen, wird steigen.

Mohren- und Rückertstraße vom Durchgangsverkehr befreien

Aktuell läuft ein nennenswerter Teil des Verkehrs von Süden Richtung Norden und Westen durch die Innenstadt, direkt an Ehrenburg und Theater vorbei. Dieser Durchgangsverkehr macht einen großen Teil des Verkehrsaufkommens in der Innenstadt aus.

Die Achse Bamberger bis Hindenburgstraße ist für den Verkehr in beiden Richtungen gut geeignet und bietet ausreichend Kapazität für den Autoverkehr. Radfahrer*innen können in vielen Fällen diese Achse meiden.



Die **Umnutzung der Rückertstraße für einspurigen Busverkehr** wäre sehr einfach zu realisieren und mit keinerlei Einschränkungen für die Erreichbarkeit von Geschäften und Einrichtungen verbunden. Nur der Durchgangsverkehr über die Innenstadt würde umgeleitet.

Ähnliches gilt für die Mohrenstraße, sie ist allerdings noch nicht mal eine echte Achse.

Mit deutlich reduziertem Verkehrsaufkommen, beschränkt auf Stadtbusse, Anwohner*innen- und Lieferverkehr würde die Straße zum Platz, die Außengastronomie an Attraktivität gewinnen und natürlich auch die Wohnqualität steigen.





ÖPNV attraktiver machen

Gute Basis, aber ausbaufähig

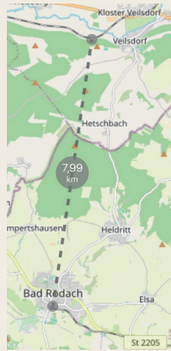
Coburg hat für die Größe der Stadt ein an sich sehr attraktives Bussystem. Durch die konsequente Sternform der Linien sind allerdings Fahrten zwischen eigentlich „naheliegenden" Haltestellen unattraktiv (z.B. Scheuerfeld - Hut), weil man gezwungen ist, zeitaufwendig über die Innenstadt zu fahren, statt z.B. die bereits vor Jahren angedachte Ringverbindung zumindest auf wichtigen Segmenten nutzen zu können. Auch könnten die Bedienzeiten, insbesondere in den Abendstunden und Sonntagvormittag, länger sein.

Anruf-Sammel-Taxi

Das AST ergänzt zwar das Angebot in den Zeiten, in denen die Busse nicht fahren, aber die Buchung sollte unbedingt noch einfacher und attraktiver gestaltet werden und der Bekanntsheitsgrad des Systems sollte erhöht werden.

Stadt und Land

Die Vernetzung über das Stadtgebiet hinaus könnte optimiert werden - hier hoffen wir, dass der Beitritt zum VGN Früchte trägt.



Bahnverkehr und Lückenschluss

Der Bahnverkehr hat mit dem ICE-Anschluss und den RE-Zügen auf der Schnellfahrstrecke nach Bamberg und Erfurt erheblich an Attaktivität gewonnen – um diese zu sichern und auszubauen, setzen wir uns für einen konsequent zweigleisigen Streckenausbau nach Norden und Süden ein sowie für den Lückenschluss zwischen Bad Rodach und Hildburghausen.

Parken am Bahnhof

Zur optimalen Verknüpfung von Auto- und Bahnverkehr regen wir eine Erweiterung des bestehenden Parkplatzes an der B4 über ein Parkdeck hinter dem Bahnhof an und eine Anbindung an die B4 in alle Richtungen.