Sofortprogramm für eine verkehrsberuhigte Innenstadt

BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN
COBURG STADT



gesehen in Coburg, Rodacher Straße, Mai 2022

Einführung

In der Coburger Verkehrspolitik passiert auch in der aktuellen Wahlperiode aus unserer Sicht deutlich zu wenig. Verbesserungen für Fußgänger*innen und Radfahrende sind kaum erkennbar. Dabei wäre es so einfach, mit einigen gezielten Lenkungsmaßnahmen den Autoverkehr in der Innenstadt deutlich zu reduzieren.

Um die Bedingungen für den Rad- und Fußverkehr zu verbessern, muss das Auto nicht aus der Stadt verbannt werden, aber die **Verkehrsflüsse und das Park-Angebot müssen sich grundlegend ändern**. Wir schlagen hier ausschließlich Maßnahmen vor, die sofort oder sehr schnell und ohne große Investitionen umsetzbar wären.

Coburg bietet in seinen fünf Parkhäusern und zwei Großparkplätzen knapp 2.500 Parkmöglichkeiten, die alle Einrichtungen in der Innenstadt sehr bequem fußläufig erreichbar machen. **Die Stadt schreibt auf ihrer Website zum Thema Parken:**

Coburg ist die Stadt der kurzen Wege! Von unseren Parkhäusern sind Sie so schnell in der Innenstadt, dass es sich gar nicht lohnt, lange umher zu fahren und einen Kurzzeitparkplatz zu suchen.



Die Coburger Innenstadt ist gut erreichbar! Vom Parkhaus Mauer bis zum Marktplatz brauchen Sie zum Beispiel höchstens zwei Gehminuten, vom Parkhaus Zinkenwehr sind es keine fünf Minuten. Wenn Sie das Parkhaus Post wählen, benötigen Sie höchstens sechs Minuten bis zum Marktplatz, die Fußgängerzone Steinweg erreichen Sie in nicht einmal einer Minute.

Dem ist wenig hinzuzufügen und genau das wollen wir mit unseren Vorschlägen konsequent umsetzen. Alle Kurzzeitparkmöglichkeiten außerhalb der modernen Parkhäuser müssen auf den Prüfstand und sollten weitgehend abgebaut werden. Das verbissene Festhalten an bestehenden Kurzzeitparkplätzen, selbst bei Umbau- und Neugestaltungen, halten wir für einen großen Fehler.

Weniger Autoverkehr in der Innenstadt verbessert

- **die Lebensqualität der Anwohner*innen,**
- **die Aufenthaltsqualität für Besucher*innen und**
- **macht Coburg als Einkaufs- und Erlebnisstadt attraktiver.**

Diesen Zielen müssen sich die Gewohnheiten der Autofahrer*innen anpassen. Lärm und Abgase entstehen, nur weil die Einfahrt in Parkhäuser für manche noch keine Routine ist oder sie wenige Meter Fußweg scheuen. Das ist ein Zustand, der sofort abgestellt werden könnte und sollte!

Parksuchverkehr-Kreisel

Es gibt in Coburg mehrere markante Parksuchverkehr-Kreisel, die täglich hundertfach (und häufig erfolglos) genutzt werden und damit einen großen Teil des Autoverkehrs in der Stadt verursachen.

Es geht zum einen darum, diesen völlig unnötigen Parksuchverkehr zu vermeiden und das Parken konsequent in die vorhandenen, sehr komfortablen Parkhäuser zu verlagern. Zum anderen sollte der Innenstadtbereich vom reinen Durchgangsverkehr entlastet werden.

Wir empfehlen das Tarifsystem in den Parkhäusern so anzupassen, dass keine Mehrbelastungen entstehen.

Wir gehen davon aus, dass in allen Bereichen der Stadtbusverkehr und die Einfahrt für Menschen mit Behinderung möglich bleibt, sowie vernünftige Lösungen für den Lieferverkehr gefunden werden.

Wir hoffen mit unseren Vorschlägen für verkehrspolitische Sofortmaßnahmen in unserer Stadt eine Diskussion und letztlich ein Umdenken anzustoßen.

Es ist uns klar, dass vor einer konkreten Umsetzung der vorgeschlagenen Sofortmaßnahmen noch Planungs- und Abstimmungsaufwand nötig ist.

Weiterhin ist uns klar, dass dieses Sofortprogramm nur ein Anfang wäre, der gute Randbedingungen für die Neugestaltung vieler Bereiche unserer Stadt schafft.

Beispiele und Vorbilder

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.

Neugestaltung in diese Richtung braucht natürlich Zeit und Geld und erfordert sorgfältige Planung. Die hier vorgeschlagenen Maßnahmen wären dagegen ein Einstieg, der ohne große Investitionen umzusetzen wäre.

Bündnis 90 / Die Grünen Kreisverband Coburg Stadt
November 2022

Ein Beispiel

Im spanischen Pontevedra waren Mitte der Neunzigerjahre bei damals insgesamt rund 70.000 Einwohnern fast 50.000 Kraftfahrzeuge zugelassen. In der Innenstadt herrschte Dauerstau, die Suche nach einem Parkplatz dauerte mitunter eine Viertelstunde, die Luft war verpestet, es wurde oft gehupt, die gesamte Atmosphäre war nervös bis aggressiv.

Verkehrswende nach Machtwechsel

Unerwartet bekam der Kandidat des grün-linken Nationalistischen Galicischen Blocks (BNG), der Arzt Miguel Anxo Fernández Lores, nach der Kommunalwahl 1999 im neuen Stadtrat eine Mehrheit zusammen.

Seit 19 Jahren ist er nun im Amt und nennt sich selbst den „Fußgänger Nr. 1". Denn er machte die Peatonalización des Zentrums, eine Wortschöpfung, die man mit „Verfußgängerung" übersetzen könnte, neben der Begrünung des Stadtgebiets zu seiner Priorität. Kurz nach seinem Einzug ins Rathaus sorgte Fernández Lores für landesweites Aufsehen und für erste Proteste: Auf einen Schlag machte er die gesamte Altstadt mit ihren gotischen Kirchen und Renaissance-Häusern zur Fußgängerzone. Die Ladenbesitzer, die anfangs gegen die Einrichtung der autofreien Zone protestiert hatten, beruhigten sich indes schnell: Denn entgegen den Befürchtungen stiegen ihre Umsätze. Die Altstadt ist seitdem eine Bummelzone geworden, die mit Straßencafés zum Verweilen einlädt.

Viele Parkplätze außerhalb der Stadt gratis

Nicht anders war die Entwicklung in den Vierteln, die das historische Zentrum umgeben. Erst protestierten viele Geschäftsleute, bis auch sie merkten, dass sie von der Beschränkung des Autoverkehrs profitierten. Dass die Umsätze stiegen, hatte einen ganz banalen Grund: Die nervöse und zeitraubende Parkplatzsuche hatte immer mehr potenzielle Kunden abgeschreckt. Nun kommen entspannte Kunden zu Fuß oder mit dem Fahrrad – und geben mehr Geld aus. Ein Nebeneffekt: Im Gegensatz zu den meisten anderen spanischen Städten verlagerte sich das Gros des Einzelhandels nicht an riesige Supermärkte am Stadtrand.



An den Parkplätzen stehen Hinweistafeln mit einem Schema, aufgemacht wie die Streckenpläne der Untergrundbahnen in den großen Metropolen. Doch es sind Pläne für Fußgänger. Sie sehen dort die Entfernungen in Metern und in Minuten zu den wichtigsten Punkten in der Innenstadt.

Die Regulierung des Innenstadtverkehrs wurde allgemein akzeptiert, weil gleichzeitig an den Durchgangsstraßen, die einen großen Bogen um das Zentrum machen, knapp 15.000 Parkplätze eingerichtet wurden. Zwei Drittel sind gratis. Autobesitzern, die im Zentrum arbeiten, sind Plätze reserviert. Beim Rest kostet die Stunde einen Euro. Zudem verbinden kleine Stadtbusse, deren Benutzung ebenfalls gratis ist, die Parkplätze mit den wichtigsten Punkten im Zentrum. Noch fahren viele Busse mit Verbrennermotoren, bald werden sie durch Elektro-Busse ersetzt. Auch stehen Leihfahrräder zur Verfügung, die sich per App freischalten lassen.

Bürgermeister Fernández Lores verweist auf mehrere Effekte: Die Kohlendioxid-Emissionen im Zentrum sind um 70 Prozent zurückgegangen. Gab es früher dort jährlich im Durchschnitt drei bis vier Todesopfer bei Verkehrsunfällen – meist wurden Fußgänger von Autos überfahren–, so waren in den letzten Jahren im Zentrum überhaupt keine Verkehrstoten mehr zu verzeichnen. Hinzu kommt: „Wer zu Fuß geht, bleibt länger gesund und fit." Die Stadtbewohner erledigen mittlerweile die meisten Besorgungen zu Fuß.

Jeder freie Flecken wurde bepflanzt

Mit einem Nebeneffekt hat der Bürgermeister allerdings nicht gerechnet: „Unsere Kinder werden selbständiger." Seit sich der Verkehr in den Innenstadtbezirken beruhigt hat, haben die Eltern keine Angst mehr, ihre Kinder allein auf den Schulweg zu schicken. Fernández Lores sagt lächelnd: „Das ist unser Beitrag gegen Helikoptereltern." Kindergärten und Schulen profitieren noch in anderer Weise vom neuen Verkehrskonzept: Auf Parzellen, auf denen früher zu saftigen Gebühren Pendler parken konnten, entstanden kleine Sport- und Spielplätze, umgeben von Büschen und Bäumen. Das gesamte Stadtbild hat sich geändert: Jeder freie Flecken wurde bepflanzt.

Quelle: SZ vom 21.12.2018
Mobilität:So funktioniert eine Stadt ohne Autos

Der QR-Code führt zu einem Beitrag über Pontevedra in der ARD-Mediathek

Nicht nur in der nordspanischen Stadt Pontevedra sind die Zeichen der Zeit erkannt worden, auch die Interessenvertretungen der Autofahrer und der Autoindustrie denken um, wie ein Blick in ihre Publikationen zeigt. Hier der ADAC, der ja generell nicht der Parteinahme für alternative Verkehrskonzepte verdächtigt wird:

Der ADAC auf seiner Website:

Wer autofreie Innenstädte haben will, muss zunächst mit dem Parken anfangen. Denn immer noch entsteht durch die Suche nach einem Parkplatz viel zu viel Verkehr. Lösungsansätze und gute Ideen gibt es zahlreich – doch Kommunen brauchen endlich ein stimmiges Gesamtkonzept.

*Kaum mit dem Auto am Ziel angekommen, geht der Stress erst richtig los: Die Suche nach einem freien Parkplatz kostet gerade in Großstädten oft Nerven und Zeit. 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.*

*Denn für rund 65 Mio. Fahrzeuge (Pkw, Lkw, Anhänger) gibt es in Deutschland **160 Millionen Stellplätze**. Davon befinden sich etwa 70 Prozent am Straßenrand und 76 Prozent der Autos, die über Nacht abgestellt werden, parken auf Privatflächen. Schätzungen zufolge ist selbst in Spitzenzeiten der Parkraum durchschnittlich nur zu 70 Prozent ausgelastet. Der vorhandene Parkraum muss also dringend effizienter genutzt werden.*

Quelle: adac.de/der-adac/regionalclubs/nrw/nrw-kolumne-parken/

Maßnahme 1

Rückertstraße

- **Sperrung für den Durchgangsverkehr**
- **Umnutzung für einspurigen Busverkehr**

... so ist es

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 (auch hier gäbe es zusätzlich einfache Optimierungsmöglichkeiten, insbesondere durch Einbahnregelungen). Radfahrer*innen können in vielen Fällen diese Achse meiden.

... so könnte es sein

Mit der **Sperrung der Rückertstraße** wären keinerlei praktische Einschränkungen für die Auto-Erreichbarkeit von Geschäften und Einrichtungen verbunden. Nur der Durchgangsverkehr über die (in Wirklichkeit längere) Abkürzung Innenstadt würde umgeleitet.

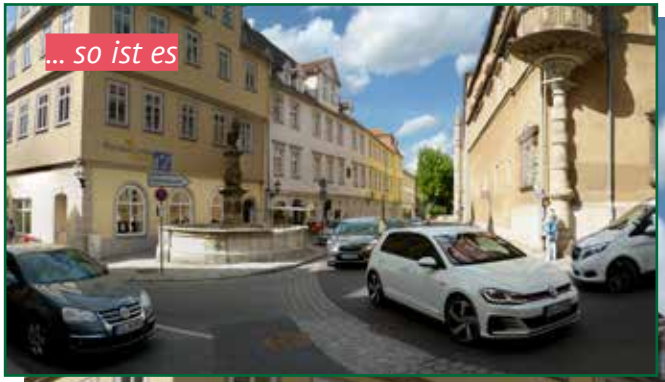
Eine Umnutzung der Rückertstraße für einspurigen Busverkehr wäre sehr einfach zu realisieren.

Die Aufenthaltsqualität im gesamten Bereich Stein-, Rückert-, Herren- und Grafengasse bis zum Oberen Bürglaß würde signifikant steigen, mit entsprechenden neuen Optionen für die Außengastronomie im gesamten Bereich.

Übrigens:

Den Querverkehr durch innenstadtnahe Bereiche zu kappen, ist keine neue Idee. In Erlangen etwa hat man das vor über 30 Jahren schon gemacht.









Viel Platz für parkende Autos und Fahrspur, wenig Sitzgelegenheiten für die Gastronomie.



... so ist es



... so könnte es sein, nach Verkehrsberuhigung

... so könnte es sein, nach Neugestaltung

Maßnahme 2

Steingasse

- **auf Anwohner- und Lieferverkehr beschränken**
- **Kurzzeitparkplätze entfernen**

... so ist es

Aktuell ist es für jedes Auto möglich, in die Steingasse einzufahren, obwohl keine Park- und Haltemöglichkeiten vorhanden bzw. vorgesehen sind. Im Bereich Kirchhof und Pfarrgasse gibt es nur Anwohnerparkplätze. Ein hoher Anteil der einfahrenden Fahrzeuge ist reiner (erfolgloser) Parksuchverkehr, der eine völlig überflüssige Belästigung und Gefährdung aller darstellt.

Erfreulicherweise wird hier aktuell zunehmend Außengastronomie angeboten und gut angenommen. Hierfür werden die Gehwege genutzt, die damit blockiert sind. Fußgänger*innen und Radfahrer*innen müssen sich zu manchen Tageszeiten zwischen parkenden und Parkplatz suchenden Autos hindurchmanövrieren.

... so könnte es sein

Die wenigen Parkplätze in der Steingasse selbst sollten entfernt werden. Eine einspurige Zufahrtsmöglichkeit würde für den verbleibenden Anwohner- und Lieferverkehr ausreichen. Der gewonnene Platz könnte ideal für breite Gehwege und großzügige Außengastronomie genutzt werden, für die es, wie die tägliche Praxis zeigt, hohen Bedarf gibt.

Der Bring- und Holverkehr zum Gymnasium Casimirianum über Steingasse und Kirchhof sollte grundsätzlich unterbunden werden. Aus der Ketschengasse oder von der Oberen Anlage ist die Schule in wenigen Schritten zu erreichen. Noch besser wäre es, die Schüler*innen laufen die wenigen (<fünf) Minuten vom Angerparkplatz.

Maßnahme 3

Mohrenstraße und Webergasse

- **auf Anwohner- und Lieferverkehr beschränken**
- **Kurzzeitparkplätze entfernen**

... so ist es

Der „Kreisverkehr“ Löwenstraße - Mohrenstraße - Webergasse - Judengasse ist das absolut klassische Beispiel für Parksuchverkehr. 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 direkt neben dieser Suchrunde liegt.



Dazu kommt, dass praktisch permanent Autos in der Fußgängerzone vor der VR-Bank und den beiden Juweliergeschäften parken – meist nicht geahndet oder sogar geduldet.

... so könnte es sein

Mit der **Sperrung der Mohrenstraße** für den Durchgangsverkehr wäre all dies einfach zu ändern. Mit deutlich reduziertem Verkehrsaufkommen, beschränkt auf Stadtbusse, Anwohner- und Lieferverkehr würde die Außengastronomie sofort an Attraktivität gewinnen.

Mittelfristig könnten die Kurzzeitparkplätze zugunsten von Radwegen, großzügiger Begrünung und Sitzgelegenheiten aufgelöst werden.



... so könnte es sein,
nach Ausschluss des Durchgangsverkehrs
und mit ambitionierter Stadtgestaltung

Maßnahme 4

Ketschengasse und Albertsplatz

- **auf Anwohner- und Lieferverkehr beschränken**
- **Kurzzeitparkplätze entfernen**

... so ist es

Ein weiterer, völlig überflüssiger Parksuchverkehr-Kreisel: Ketschengasse - Albertsplatz - Goethestraße - Ahorner Str. usw.

Sitzt man in einem der Cafés am schönen Albertsplatz kann man stündlich dutzende Autos, größtenteils mit auswärtigen Kennzeichen, hier kreiseln sehen. Das ist so unverständlich wie überflüssig, da ein Parkhaus und der Anger-Großplatz direkt auf der Runde liegen.

Vom Parkhaus Albertsplatz mit 153 Plätzen (Kurzzeitparkplätze in der Ketschengasse: 16) erreicht man den Albertsplatz direkt, alle Einrichtungen und Läden in der Ketschengasse in ca. einer Gehminute.

Radfahrende in der Ketschengasse sind konstant gefährdet, weil sie sich eine zu schmale Fahrbahn mit dem Auto- und Stadtbusverkehr teilen müssen. Einerseits besteht für den Radfahrenden durch den Bordstein beim Ausweichen Sturzgefahr, andererseits ist die Durchfahrt durch den Torbogen des Ketschentors sehr eng.

Vom Zinkenwehr kommende Radfahrende sind durch abbiegende Autos bedroht.

... so könnte es sein

Der Durchgangsverkehr sollte ab Ketschentor abgestellt, die Parkplätze aufgelöst (längerfristig rückgebaut) werden und die Zufahrt maximal für Anwohner, Lieferverkehr und evtl. Zubringerdienste für die Arztpraxen möglich sein.

Mit dieser Maßnahme wären auch die genannten Gefahrenstellen zu entschärfen. Das würde auch und insbesondere den Schüler*innen helfen, die die Rad- und Fußwege durch die Ketschenvorstadt als Schulweg nutzen.



153 x Komfort-Kurzzeit-Parken am Albertsplatz: Geräumig und bequem – Platz für jeden SUV.
Hier parkt es sich leichter als in jeder Innenstadt-Parklücke in der Stadt und es findet sich immer ein Platz.



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.



Ketschentor und Albertsplatz, Schmuckstücke unserer Stadt. Dieser Bereich hätte es verdient, frei von Verkehr und parkenden Autos zu sein.



Maßnahme 5

Ketschendorferstraße am Klinikum

- **zur Einbahnstraße stadtauswärts machen**
- **Radwege physisch abgrenzen**

... so ist es

Die beengte und teils sehr gefährliche Situation in dieser Straße muss entschärft werden.

Es treffen aufeinander

- reger Radverkehr in beiden Richtungen
- Fußgänger*innen, die an mehreren Stellen queren
- Stadtbusse mit Ein- und Aussteigen
- zwei Zebrastreifen
- Autos aus beiden Richtungen
- Autos, die aus beiden Richtungen ins Parkhaus abbiegen
- Autos, die rechtswidrig auf dem Fahrradweg parken (praktisch Dauerzustand)

... so könnte es sein

Eine Einbahnstraßenregelung wäre leicht umzusetzen, da die Bamberger Straße in geringem Abstand praktisch parallel verläuft und mehrere Querverbindungen existieren. Welche der Querverbindungen bevorzugt zu nutzen wären, müsste untersucht werden.

Die Straße sollte mittelfristig umgestaltet werden, etwa so: Zwei Fahrradspuren nebeneinander (physisch abgegrenzt von der Fahrspur), eine Autospur, eine Busspur. Krankenwagen sollten in beide Richtungen fahren können.

Unser Vorschlag: Ketschendorfer Straße ab Palmenhaus stadtauswärts zur Einbahn machen und dann reelle Fahrradwege schaffen sowie die Gefahrenstellen vor dem Klinikum entschärfen. Mit wenig Aufwand kann hier viel Sicherheit erreicht werden.



Diese Einbahnregelung hätte stadteinwärts nur sehr geringe Umwege zur Folge.



Angespannte Verkehrssituation praktisch täglich und permanent: Ausfahrt Klinikum, daneben Ausfahrt Parkhaus, rechts Parkplätze, rechts auch zugeparkter Rad-Schutzstreifen, auf beiden Seiten also nur schwer benutzbare Radspuren.



Typische Situation: „Schutzstreifen" zugeparkt (kommt hier jeden Tag dutzende Male vor), die Fahrspur zwischen den „Schutzstreifen" nicht breit genug für Gegenverkehr, d.h. die Autos fahren über die Radspur.



Typische Situation: Linke Radspur von Autos benutzt, rechte Radspur vom Stadtbus zugestellt.

Maßnahme 6

Autoverkehr auf dem Marktplatz während der Wochenmärkte abschaffen

... so ist es

Aktuell ist es ein mittwochs und samstags wiederkehrendes Ärgernis: Der Wochenmarkt darf mit dem Auto angefahren werden. Das wird von vielen genutzt, auch für Stadtbesuche, die nicht dem Wochenmarkt gelten. Teilweise ist echtes Verkehrs- und Parkrangierchaos zu beobachten. Gerade am Samstagmorgen ist der Wochenmarkt häufig komplett von Autos umstellt, für Fußgänger*innen wird der Weg zu den Ständen zum Slalomlauf. Abgas- und Lärmbelästigung sind erheblich.

... so könnte es sein

Es ist völlig unnötig, dass Marktbesucher*innen mit dem Auto anfahren. Zwei Parkhäuser sind weniger als 200m Fußweg entfernt (das ist nicht weiter als ein üblicher Weg auf einem Supermarktparkplatz zu Stoßzeiten). Um Kosten zu vermeiden, könnte während der Marktzeit die Parkhausnutzung, z.B. für eine Stunde kostenlos sein. Eventuell könnten den Markt-Kund*innen Transporthilfen zur Verfügung gestellt werden.

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

Übrigens:

Der Wochenmarkt wird auch an Tagen, an denen er in die Spitalgasse verlegt werden muss und der Markt gesperrt ist, gut genutzt.







Typische Eindrücke vom Autoverkehr auf und zum Wochenmarkt am Samstagmorgen.

weitere Vorschläge

Überflüssige Kurzzeitparkplätze sollten generell auf den Prüfstand, z.B.:

- **vor der Reithalle**
- **Ecke Heiligkreuzstr. - Gerbergasse**
  Abstand zum Parkhaus < 50 Schritte
- **Ecke Juden-, Weber-, Walkmühlgasse**
  Abstand zum Parkhaus < 20 Meter
- **Gemüsemarkt**

Teuer „gestaltete“ Parkflächen an den schönsten und entlegendsten 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 mehrere 90-Grad-Kurven. Häufig sind sie belegt, die Anfahrt also umsonst.

Ein noch krasseres Beispiel: Der Parkplatz am Gemüsemarkt. Der Suchverkehr zu und auf diesem Platz hat schon absurde Züge. 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.



Vor der Reithalle: *Noch so ein Platz, der besseres verdient hätte als 13 unnötige Parkplätze.*





Ecke Juden-, Weber-, Walkmühlgasse
Abstand zum Parkhaus < 20 Meter



Ecke Heiligkreuzstr. - Gerbergasse
Abstand zum Parkhaus < 50 Schritte





Gemüsemarkt

weitere Vorschläge

Einführung einer Parkzone im erweiterten Innenstadtbereich

Andere Städte wie Reutlingen, Biberach oder Hann. Münden haben sie schon lange: Eine Parkgebührenzone für die Innenstadt. Damit entfällt die „ewige Suche“ nach dem einen möglicherweise noch freien der kostenfreien Parkplätze, die, wie vorstehend schon bemerkt, einen erheblichen Teil des innerstädtischen Verkehrs ausmachen.

Auch mehrere Parkzonen auch für die erweiterte Innenstadt sind denkbar – dann mit ermäßigten Tarifen und ggf. Abo-Modellen für häufige Nutzungen.

Optimierung der Nutzerfreundlichkeit in den Parkhäusern

Die Nutzung der Parkhäuser und des Großparkplatzes Anger muss möglichst einfach und nutzungsfreundlich sein.

Auch hier kann ein Abo-Modell und ein schrankenloser, kennzeichenbasierter Betrieb die Attraktivität erheblich steigern – wer für das entsprechende Kennzeichen ein Abo abgeschlossen hat, fährt, ohne zu zahlen, einfach ein und aus und am Monatsende wird der entsprechende (im Vergleich zu den sonstigen KFZ-Kosten sehr kleine) Betrag abgebucht. Wer die Parkhäuser nur selten nutzt, gibt bei der Zahlung das Kennzeichen am Automaten ein, ohne wie heute nach dem Ticket suchen zu müssen.

Optimierung des Tarifsystems

Mit einem übersichtlichen und abgestimmten Tarifsystem können die Verkehrsströme gesteuert werden – so könnte z.B. das Kurzparken im Parkhaus durchaus auch kostenlos sein und es sollte jedenfalls immer günstiger sein als die Belegung einer innerstädtischen Stellfläche außerhalb von Parkhäusern.



Damit wird innerstädtischer Platz frei, einerseits für das Parken von Menschen mit Moblitätseinschränkungen und andererseits für Begrünung und weitere vielfältige Nutzung.

Ausbau des Leitsystems

Das vorhandene Parkleitsystem sollte seine erhobenen und auf den Schildern angezeigten Angaben über die Belegung der einzelnen Parkmöglichkeiten auch online verfügbar machen.

Gleiches gilt für die Belegung der elektrischen Ladeinfrastruktur nach einem dringend anstehenden Ausbau, wie es die Stadt Coburg vorbildlich bereits jetzt minutengenau für Parkplätze für schwerbehinderte Menschen mit außergewöhnlicher Gehbehinderung veröffentlicht.

Umbenennung Parkhaus Mauer

Um Auswärtigen bereits im Navigationssystem plastisch zu machen, wie nahe das heutige „Parkhaus Mauer“ dem Stadtzentrum liegt, schlagen wir vor, es in „Parkhaus Zentrum“ oder „Markt-Parkhaus“ umzubenennen.

Die verkehrsberuhigte Innenstadt samt Hinweis auf Parkmöglichkeiten muss sich natürlich auch auf entsprechenden Verkehrsschildern wiederfinden, damit nicht wie bisher häufig Ortsfremde auf der Suche nach dem Zentrum auf dem Markt oder in anderen KFZ-freien Bereichen landen.

Regelungen für den Schulverkehr

Morgens zu Schulbeginn, aber auch am frühen Nachmittag ist die Innenstadt voller Elterntaxis. Viele davon fahren direkt bis vor die Schulhäuser, was z.B. in der unteren Realschulstraße und am Glockenberg regelmäßig zu chaotischen Zuständen führt.

Allen Eltern liegt die Sicherheit ihrer Kinder am Herzen, die allerdings mit jedem weiteren PKW im direkten Umfeld der Schulen abnimmt.

Deshalb sind auch hier neue und zeitgemäße Lösungen gefragt, die anders aussehen, als dutzende PKWs vor Schulbeginn auf engen Straßen in Wohngebieten oder der Innenstadt.

Sinnvolle Einschränkungen der Zufahrten, ohne Nachteile für Anlieger*innen, und die Sensibilisierung der Elternschaft wären Möglichkeiten. Eventuell auch die Schaffung von einfachen Ein- und Aussteigeplätzen, z.B. am Anger, von wo aus die Schüler*innen den Rest-Schulweg zu Fuß machen dürfen, was in manch anderer Hinsicht auch noch förderlich wäre.

Wir hoffen mit unseren Vorschlägen eine Diskussion und eine Dynamik anzustoßen, die – Entscheidungsfreude vorausgesetzt – zu maßgeblichen Verbesserungen der Aufenthalts- und Lebensqualität in der Coburger Innenstadt führt.

Wir sind fest davon überzeugt, dass eine Umsetzung der hier beschriebenen Maßnahmen zu einer deutlichen Reduzierung des automobilen Individualverkehrs mit all seinen Gefahren und Nachteilen führen wird, ohne die grundsätzliche Auto-Erreichbarkeit der Innenstadt einzuschränken.

Dafür wäre lediglich ein minimales Anpassen von eingefahrenen Gewohnheiten gefragt – zugunsten spürbarer Verbesserungen für Jung und Alt bei der fußläufigen und radfahrenden Nutzung der Innenstadt.

*Letztlich würden alle von der höheren Aufenthaltsqualität profitieren, auch und insbesondere der Einzelhandel. Denn in einer attraktiveren Innenstadt steigt auch die Besucher*innen-Frequenz. Das hat sich in vielen Städten, in denen nachhaltige Verkehrspolitik schon Realität geworden ist, bewahrheitet und ausgezahlt.*

Der Kreisvorstand Bündnis 90 / Die Grünen KV Coburg Stadt

Wir freuen uns grundsätzlich über Diskussion, weitere Ideen, Kritik und Anregungen unter info@gruene-coburg.de

Lebens- und Aufenthaltsqualität statt Lärm, Abgas und Drive-In-Mentalität

Dass der Parkplatzsuchverkehr in Innenstädten einen großen Teil des Betriebes ausmacht, ist bekannt. Wie lange man tatsächlich fährt, wurde jetzt in einer Studie für den Parkhausbetreiber Apcoa errechnet: Zehn Minuten dauert jede Parkplatzsuche in Deutschland durchschnittlich. Dabei führt sie den Autofahrer über eine Strecke von 4,5 Kilometern und belastet die Umwelt mit 1,3 Kilogramm CO2-Ausstoß. Die Fahrkosten dafür summieren sich pro Suche auf 1,35 Euro. Dazu kommen noch im Schnitt 16 Euro jährlich für Strafzettel, wenn man sein Fahrzeug im Halteverbot abstellt. Jeder dritte Fahrer in einer verstopften Innenstadt befindet sich laut der Studie auf Parkplatz-Suche.

Quelle: n-tv.de/auto



Quelle: Inrix-Studie Kosten des Autofahrens (inrix.com)

„Würden die Fahrer gezielt das nächste Parkhaus ansteuern, würden sie enorm viel Zeit und Geld sparen."

Ralf Bender, CEO der APCOA PARKING Group

Um Verkehrsstaus zu vermeiden, wurde das Stadtzentrum von Rom für Fahrzeuge aller Art gesperrt und eine größere Anzahl von Straßen zu Einbahnstraßen erklärt.

Nach einer Verordnung von Julius Cäsar aus dem Jahre 45 v. Chr.



Quelle: Inrix-Studie Kosten des Autofahrens (inrix.com)

Klimaneutral Druckprodukt

V. i. S. d. P.: Bernd Leuthäusser - Bündnis 90 / Die Grünen Kreisverband Coburg-Stadt Steintor 1, 96450 Coburg