



Mobilität für Menschen.

Kreisgruppe Coburg
☎ 0160 / 9460 5819
E-Mail: weibelzahl1@aol.com



VCD KG Coburg, Forsthub 10, 96271 Grub am Forst

Per E-Mail an Kandidierende Oberbürgermeister /
Oberbürgermeisterin Stadt Coburg

Grub am Forst, 30.01.2020

Fragen an die Kandidierenden zur Position des Oberbürgermeisters / der Oberbürgermeisterin der Stadt Coburg zum Themengebiet „Mobilität“

Thema Bahnverkehr

Sehen Sie es als „Chefaufgabe“ an, tatkräftig auf den zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecke im Gebiet der Stadt Coburg zwischen Creidlitz und Dörfles-Esbach bis 2026 hinzuarbeiten?

- Ja.
 Nein.

Der zweigleisige Ausbau der Bahnstrecke zwischen Creidlitz und Dörfles-Esbach ist immens wichtig, wenn wir die Verkehrswende hin zu ökologischer Mobilität hinbekommen wollen. Nicht um alles muss sich die Oberbürgermeisterin aber selbst kümmern. Hier gilt es, die Zuständigkeit innerhalb der Verwaltung klar und passend zu regeln.

Werden Sie offensiv den Bahnlückenschluss nach Südthüringen, zu dem es bereits aus dem Jahr 2018 einen einstimmigen Beschluss des Stadtrates der Stadt Coburg, unterstützen, so dass bis Ende 2026 ein Planfeststellungsbeschluss gegeben ist?

- Ja.
 Nein.

Der Lückenschluss nach Südthüringen ist überfällig. In Absprache mit den beteiligten Landkreisen und Kommunen muss aus den Konzepten endlich ein umsetzbares Vorhaben werden. Diese regionale Anbindung gibt (neben den aktuellen bereits positiven Fahrgastzahlen) den ICE-Halten in Coburg darüber hinaus eine zusätzliche Bedeutung.

Welche Projekte außer den genannten sind Ihnen in den nächsten Jahren wichtig, um den Bahnverkehr in der Stadt Coburg voranzubringen?

Mit dem „Zukunftsbahnhof“ kann sich die Aufenthaltsqualität am Coburger Bahnhof endlich verbessern. Darüber hinaus müssen die Fahrtzeiten der Busse in das Stadtgebiet wie auch in den Landkreis ab dem ZOB besser an die Ankunftszeiten der Züge angepasst werden, um eine reibungslose Weiterfahrt zu gewährleisten. Eine Ausweitung der Buszeiten im Stadtgebiet sollte auch am Wochenende bessere Anschlüsse an Vormittagszüge ermöglichen.

Thema Fahrradverkehr

Werden Sie einen Radverkehrsplan, welcher die vorhandenen Mängel analysiert und Vorschläge zur Fortentwicklung des Radverkehrs in der Region, zusammen mit dem Landkreis Coburg vergeben? Anmerkung: Das letzte Radverkehrskonzept in Coburg datiert aus den 1990-er-Jahren

- Ja.
- Nein.

Coburg braucht einen neuen Mobilitätsplan, der den gesamten Verkehr neu organisiert. Der Radverkehr muss zusammen mit anderen Verkehrsarten geplant werden, um Prioritäten der verschiedenen Verkehrsträger zu setzen. Eine Abstimmung mit dem Landkreis ist dazu notwendig.

Wichtig ist jedoch, dass erste Maßnahmen, z.B. hinsichtlich der Sicherheit von Radfahrer*innen, zügig umgesetzt werden. Wo Probleme und Bedarfe bekannt sind, sollten wir auch schon mit der Umsetzung von Lösungen beginnen.

Sehen Sie es als erforderlich an, zum Ausbau des Radverkehrs in der Stadt Coburg mehr Planstellen in der Verwaltung einzurichten?

- Ja.
- Nein.

Eigene Stellen zur Mobilitätsplanung halte ich für notwendig. Ob diese als zusätzliche Stellen oder durch Neuorganisation von Aufgaben entstehen sollten, bleibt zu klären.

Sehen Sie es als erforderlich an, zum Ausbau des Radverkehrs in der Stadt Coburg ein Haushaltsbudget von ca. € 20 je Einwohner bereit zu stellen

- Ja.
- Nein.

Welches Budget benötigt wird und ob es als jährliche Gesamtsumme oder pro Einwohner*in berechnet wird, hängt von den Maßnahmen ab, die umgesetzt werden. In jedem Fall braucht der Ausbau des Radverkehrs ein festes und ausreichendes Budget.

Wären Sie bereit, für den Ausbau der Fahrradwege bisher für den Pkw-Verkehr nutzbare Flächen zu Gunsten des Radverkehrs umzuwidmen?

- Ja.
- Nein.

Dies ist schon aus Fragen der Sicherheit für Radfahrer*innen geboten: Wenn echte Radwege entstehen und diese breit genug sein sollen, wenn darüber hinaus nicht Fußgänger*innen weniger Raum erhalten sollen, ist eine Einschränkung der Flächen für den Pkw-Verkehr die logische Folge. Dies gilt im Straßenraum, aber auch hinsichtlich Parkflächen.

Welche sind die drei größten Prioritäten in Coburg um den Radverkehr attraktiver zu gestalten:

1. Oberste Priorität muss die Sicherheit von Radfahrer*innen haben. Das erfordert z.B. die Umwandlung von Schutzstreifen in echte Radwege, die farbige Kennzeichnung von

Radspuren (insbesondere an Kreuzungen) und an Ampeln entweder Fahrradtaschen oder eigene Fahrradampeln, um ein gefahrloses Überqueren der Kreuzung zu ermöglichen, etc.

2. Das Radwegenetz muss ausgebaut werden. Entlang von Hauptverkehrsstrecken müssen durchgehend echte Radwege vorhanden sein. Darüber hinaus muss es eine klare, einfache und verständliche Wegeführung von Radwegen geben, die Radfahrer*innen nicht zu Umwegen zwingen.

3. In der Innenstadt sowie an zentralen Orten (z.B. am Bahnhof) müssen genügend Fahrradabstellplätze, z.T. auch überdacht, vorhanden sein.

In Bamberg werden bereits 30 % der Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt? Ist dies auch für Coburg ein machbares Ziel? Was ist notwendig, um deutlich mehr Bürger zur Nutzung des Fahrrades zu gewinnen.

Neben den oben genannten Punkten (die z.B. in Bamberg deutlich besser umgesetzt sind), können Initiativen wie Stadtradeln, die in begrenzten Zeiträumen öffentlichkeitswirksam stattfinden und sinnvollerweise Arbeitgeber als Partner*innen haben, den Fokus auf das Fahrrad lenken.

Ein Anteil des Radverkehrs an der Mobilität in der Größenordnung von 30 % ist in jedem Fall möglich.

Thema Fußverkehr

Stimmen Sie dem Vorschlag zu, die Lichtsignalanlagen an der Kreuzung Ketschendorfer Str. / Schützenstr. / Berliner Platz (d.h. zwischen Kongreßhaus Rosengarten und ehemaliger Angerturnhalle) aufzulassen und darüber hinaus die Ketschendorfer Straße bis zur Kreuzung Max-Brose-Straße / Karchestraße als „Shared Space“, d.h. gleichberechtigter Nutzung von Radfahrern, Fußgängern und motorisierten Verkehrsteilnehmern, umzuorganisieren?

- Ja.
 Nein.

Shared Space setzt auf die gegenseitige Verständigung von Verkehrsteilnehmer*innen und den weitgehenden Verzicht auf Verkehrsregelungen. Umgesetzte Beispiele zeigen, dass auf diese Weise positive Effekte im Miteinander erzielt werden. Wenn man aber betrachtet, wie aktuell die eigentlich für Fußgänger reservierten und nur zeitweise für Lieferverkehr geöffneten Räume (z.B. der Steinweg) genutzt werden, sehe ich nicht, dass dieses Konzept in Coburg aktuell funktionieren würde. Insbesondere für den genannten Bereich bestünde darüber hinaus die Möglichkeit, Durchgangsverkehr gänzlich umzuleiten und nur noch Anwohner*innen die Einfahrt zu erlauben. Für den Bereich des Rosengartens ergäbe sich dadurch eine deutliche Aufwertung.

Werden Sie als Oberbürgermeister bzw. Oberbürgermeisterin Schließfächer an den wichtigsten Umsteigepunkten zum ÖPNV (= Theaterplatz + ZOB) aufstellen?

- Ja.
 Nein.
-

Würden Sie eine Patenaktion „Bürger spenden Bänke für Fußgänger“ ins Leben rufen?

- Ja.
 Nein
-

Meine Vorstellung von Aufenthaltsqualität in Innenstadtbereichen umfasst mehr als nur das Aufstellen von Bänken. Sitzgelegenheiten sollten in vielfältiger Form vorhanden sein und zum Verweilen einladen, die Räume in der Innenstadt dadurch (und mit deutlich mehr Begrünung) aufgewertet werden. Ob sich an der Finanzierung auch Bürger*innen über eine Spendenaktion beteiligen sollen oder können, kann im Zuge der Planung entschieden werden.

Würden Sie eine fußgängerfreundliche Umgestaltung der Kreuzung Bahnhofstraße / Heiligkreuzstraße / Hindenburgstraße, bei der aktuell kaum Querungsmöglichkeiten für Fußgänger gegeben sind, initiieren?

- Ja.
 Nein
-

Die vorhandenen Querungsmöglichkeiten an der genannten Kreuzung sind durch mehrere einzeln geschaltete Ampeln umständlich und erfordern für Fußgänger*innen unverhältnismäßig viel Zeit. Dies ergibt sich aus der Bevorzugung des Autoverkehrs, die man hier besonders gut sehen kann. Im Zuge eines umfassenderen Mobilitätskonzeptes, das die Verkehrsführungen in und um die Innenstadt neu gestaltet, könnten an dieser Kreuzung die Anzahl aufeinander treffender Verkehrsflüsse reduziert und dadurch Fußgänger*innen stärker berücksichtigt werden.

Die Steinwegsvorstadt wird das nächste große Stadtsanierungsprojekt in Coburg? Welche Ideen für die Verbesserung der Situation für Fußgänger und Radfahrer haben Sie?

Im unteren Steinweg kann die Aufenthaltsqualität durch Neugestaltung des Straßenraumes deutlich gesteigert werden. Davon profitieren Fußgänger*innen und Anwohner*innen. Die gemeinsame Nutzung für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen funktioniert aktuell gut, bleibt aber zu prüfen, wenn der Straßenraum neue Belebung erfährt.

Der Gemüsemarkt ist das flächengrößte Areal in Coburg, welches vollständig zur Abstellung von Pkw zur Verfügung steht. Sehen Sie die Notwendigkeit einer Umgestaltung? Wenn ja, dann bitten wir Nennung von Gestaltungsideen.

Die Umgestaltung des Gemüsemarkts muss im Zuge der gesamten Verkehrsplanung in und um die Innenstadt geplant werden. Mittelfristig wird sich das motorisierte Verkehrsaufkommen deutlich reduzieren, allein zur Erreichung der Klimaschutzziele. Für die Innenstadt bedeutet dies z.B. Durchfahrtsverkehr umzuleiten und Einfahrten auf ein Mindestmaß zu begrenzen. Parken muss außerhalb der Innenstadt bzw. an deren Rändern stattfinden. Für Anwohner*innen besteht die Möglichkeit, in den vorhandenen Parkhäusern mehr Flächen vorzuhalten. Der Gemüsemarkt kann dann zu einer Grünen Insel (die langfristig an andere neu entstehende Innenstadtbegrünungen anschließt) mit echter Aufenthaltsqualität werden.

Thema Öffentlicher Nahverkehr

Wären Sie bereit, ein Pilotprojekt „Gebührenfinanzierter ÖPNV“ zu initiieren. Dies bedeutet, dass die Stadt Coburg von jedem Bürger einen Beitrag für den ÖPNV einfordert und die Mittel zum Angebotsausbau und zur Schaffung günstiger Tarife verwendet?

- Ja.
- Nein.

Die Idee klingt charmant, weil so die Finanzierbarkeit in Aussicht steht, und funktionierte ähnlich wie die Rundfunkgebühren. Aus meiner Sicht würde dieses Modell jedoch die Akzeptanz der ÖPNV-Angebote nicht steigern, sondern eher verringern. Wir sollten zunächst nach anderen Wegen der Finanzierung suchen.

Die Regionalbuslinien verkehren teilweise auf gleichen Routen wie die Stadtbuslinien, aber nicht über den zentralen Busumsteigeplatz „Theaterplatz“. Daher werden diese von den Coburger Bürgern nicht als Alternative zum Stadtbusverkehr wahrgenommen. Würden Sie einer Führung aller Buslinien über den zentralen Korridor ZOB-Mohrenstraße-Theaterplatz zustimmen?

- Ja.
- Nein.

Durch die zeitliche Taktung der Busse mit Treff am Theaterplatz sehe ich nicht, wie zusätzliche Busse da sinnvoll eingebunden werden können. Die Anschlüsse am ZOB bzw. in der Hindenburgstraße liegen an sich auch günstig. Es wäre daher vielmehr darüber nachzudenken, wie die Angebote der Regionalbuslinien für die Bürger*innen sichtbar werden können. Hier könnte Coburg von anderen Städten lernen, wo die Verknüpfung verschiedener ÖPNV-Angebote an den Haltestellen und in Liniennetzplänen selbstverständlich dargestellt ist.

Würden Sie die Betriebszeiten des ÖPNV-Angebotes in Coburg an Sonntagen bis Donnerstag bis 24 Uhr und an Freitagen sowie Samstagen bis 2 Uhr bei Reduzierung des Taktangebotes im Vergleich zum Tagesverkehr auf einen Stundentakt erweitern?

- Ja.
- Nein.

Die Taktung im Tagesverkehr sollte nicht reduziert werden. Eine Erweiterung der Angebote in den Abend- und Nachtstunden müssen wir auf andere Weise ermöglichen.

Würden Sie eine Ringverbindung der Stadtteile von Schorkendorf über Scheuerfeld, Neuses und HUK nach Cortendorf einführen?

- Ja.
- Nein

Der Ausbau der ÖPNV-Angebote muss zuerst entlang der bestehenden Linien erfolgen, mit Ausdehnung der Fahrten nach vorn und hinten sowie einer höheren Taktung. Eine Ringverbindung ist sinnvoll, wenn sie Fahrtzeiten einspart und auf der Strecke nennenswerte Fahrgastaufkommen bedient werden. Zu prüfen wäre, ob die genannten Orte aktuell gut angebunden sind.

Der Stadtbusverkehr in Coburg hat seit Anfang der 2000-er-Jahre ca. 20 % an Fahrgästen eingebüsst. Dies steht dem Ziel der Verlagerung von Verkehren auf Busse und Bahnen sowie den nicht motorisierten Verkehr entgegen. Wie würden Sie dieser unbefriedigenden Entwicklung entgegen wirken?

Coburg ist auf den motorisierten Individualverkehr ausgelegt, darüber hinaus wird dessen Bedeutung und die Notwendigkeit von Parkplätzen von Verantwortlichen allenthalben öffentlich betont bzw. die Unattraktivität von ÖPNV-Angeboten beschworen. Insofern ist die Entwicklung nicht überraschend. Eine Stärkung des ÖPNV muss einhergehen mit einer positiven Rahmung, sei es als klimaverantwortlich oder als stressreduzierend. Langfristig wird es ohnehin Einschränkungen für den motorisierten Individualverkehr geben, z.B. durch geänderte Verkehrsführung, Reduktion des Parkplatzangebotes und Parkgebühren.

Thema motorisierter Individualverkehr

Würden Sie gleich zu Beginn Ihrer Amtszeit einen Arbeitskreis „Konversion des Individualverkehrs und Anpassung der regionalen Wirtschaft an die Mobilitätswende“ einrichten? In diesem Arbeitskreis sollten breite Schichten von den betroffenen Unternehmen über die IHK zu Coburg, die politisch Verantwortlichen, aber auch die Vertreter der Umwelt- und Fahrgastverbände beteiligt werden.

- Ja.
- Nein.

Relevante Institutionen und Personenkreise müssen in die Verkehrswende einbezogen werden. Breite Akzeptanz ist das notwendige Ziel. Ein Arbeitskreis kann eine Möglichkeit dazu sein, möglicherweise lassen sich aber auch agilere Formen der Beteiligung finden.

Damit geteilte Mobilität an Bedeutung gewinnt, benötigt man ein Grundangebot verfügbarer Verkehrsmittel. Wären Sie bereit, aus städtischen Mitteln eine Anschubfinanzierung zur flächendeckenden Verfügbarkeit von teilbaren Verkehrsmitteln (= Pkw, Fahrrad, E-Scooter) zu leisten, so dass es ein Angebot (quantitativ natürlich unterschiedlich nach Ortsgröße) für die Innenstadt, aber auch die Stadtteile gibt?

- Ja.
- Nein.

Meine Erfahrung zeigt, dass Radfahrer*innen gern das eigene Fahrrad benutzen. Leihfahrräder können aber für Pendler*innen aus dem Landkreis, die mit dem Zug nach Coburg kommen, einen guten Baustein der Mobilität darstellen. Hier wäre eine Kooperation mit der Deutschen Bahn zu sondieren.

Die breite Einführung von E-Scootern sollten wir vor dem Hintergrund der Erfahrungen anderer Städte generell kritisch prüfen. Ohne Ausweitung der Flächen für den Radverkehr wird es hier zu einer Konkurrenz mit Fußgänger*innen kommen, die nicht unser Ziel sein kann.

Car-Sharing-Angebote ermöglichen die Nutzung von Autos dann, wenn Wege anders nicht zu bewältigen sind. Ihr Vorhandensein macht es Bürger*innen leichter, auf ein eigenes Auto zu verzichten und z.B. keine Neuanschaffung zu tätigen. Das Angebot an Sharing-Autos muss daher stets etwas über dem Bedarf liegen, um die Bereitschaft zum Umstieg zu erhöhen. Ein Anschub durch öffentliche Mittel kann dies ermöglichen. Neben städtischen Mitteln sollten hier auch Fördergelder zum Einsatz kommen.

Sehen Sie es als erforderlich an, weitere Parkmöglichkeiten in der Innenstadt zu schaffen? Wenn ja, dann bitten wir um Nennung angedachter Standorte.

- Ja.
 - Nein.
-

Wo sehen Sie die größten Gefahren für Verkehrsteilnehmer in der Stadt Coburg? Welche Vorschläge haben Sie, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen?

Gefahren sehe ich in erster Linie für nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmer*innen. Die Sicherheit von Radwegen und dazu notwendige Maßnahmen wurden oben bereits erläutert. An nicht durch Ampeln gesicherten, aber dennoch stark befahrenen Kreuzungen sollten mehr Fußgängerüberwege zum Einsatz kommen. Finnland und Norwegen machen vor, wie dadurch das Miteinander von Autofahrer*innen und Fußgänger*innen deutlich verbessert werden kann.

Fußgängerampeln, die durch Drücken aktiviert werden, sollten schneller auf Grün schalten und keine minutenlange Wartezeit erfordern – so werden Fußgänger*innen motiviert, diese Ampeln auch zu nutzen und können sicher die Straße überqueren.

An breiteren Straßen können mehr Verkehrsinseln geschaffen werden, sodass Fußgänger*innen nur jeweils eine Fahrspur überqueren müssen.

Wie gestaltet sich die Situation individueller Mobilität in der Stadt Coburg am Ende Ihrer ersten Amtszeit. Hier ist Raum für Visionen:

Im Coburg 2026 hat die Verkehrswende nicht nur begonnen, sondern sichtbare Veränderungen bewirkt. Der motorisierte Individualverkehr hat abgenommen, die Coburger*innen nutzen vermehrt den ÖPNV oder das Fahrrad oder legen kürzere Wege zu Fuß zurück. Die Menschen sind dadurch weniger gestresst und gesünder unterwegs.

Einzelne Straßenräume in der Innenstadt haben sich zu begrünten Lebensräumen weiterentwickelt. Sie gehören nicht mehr dem motorisierten Verkehr, sondern dem öffentlichen Leben.
