



HANBRUCHER STRASSE 9

D-52064 AACHEN

TELEFON 0241 70550-0

TELEFAX 0241 70550-20

MAIL@BSV-PLANUNG.DE

WWW.BSV-PLANUNG.DE

UST-IDNR. DE 121 688 630

in Zusammenarbeit mit:

AGIMO

Adenauerallee 27

52066 Aachen

Tel.: 0241-55935579

E-Mail: info@agimo-reinartz.de

Mobilitätskonzept Landkreis Coburg

Kurzfassung zum Schlussbericht

Bearbeitung:

Dr.-Ing. Katja Engelen (BSV)
Rebecca Kleinjans M. Sc. (BSV)
Dipl.-Geogr. Angelika Reinartz (AGIMO)

Aachen, im September 2025

230580_MK_Coburg_Kurzfassung_2025-09-05.docx

Förderprojekt

Die Erstellung des Mobilitätskonzepts für den Landkreis Coburg mit dem Arbeitstitel „Erstellung Mobilitätskonzept Landkreis Coburg“ ist vom Bayerischen Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz im Rahmen der Förderrichtlinie KommKlimaFöR (Förderrichtlinie Kommunaler Klimaschutz) gefördert worden.

Gefördert durch:



gefördert durch
Bayerisches Staatsministerium für
Umwelt und Verbraucherschutz



Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage und Zielsetzungen	4
2	Bestandsanalyse – Allgemeine Rahmenbedingungen zur Mobilität im Landkreis Coburg	4
3	Beteiligung ausgewählter Zielgruppen	4
4	Prognose – zukünftige Rahmenbedingungen zur Mobilität im Landkreis	5
5	Darstellung der Mobilitätsbedürfnisse für relevante Zielgruppen	5
6	SWOT-Analyse	6
6.1	Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr)	7
6.2	ÖPNV/SPNV	9
6.3	Kfz-Verkehr (inkl. Wirtschaftsverkehr)	11
6.4	Intermodalität und Sharing	13
6.5	Allgemeine Rahmenbedingungen	14
7	Szenarienbetrachtung	16
8	Mobilitätsstrategie	16
9	Handlungskonzept	18
9.1	Handlungsfeld 1: Erreichbarkeit	19
9.2	Handlungsfeld 2: Fuß- und Radverkehr	19
9.3	Handlungsfeld 3: Öffentlicher Personennahverkehr	20
9.4	Handlungsfeld 4: Motorisierter Individualverkehr	20
9.5	Handlungsfeld 5: Multi- und Intermodalität	21
9.6	Handlungsfeld 6: Mobilitätsmanagement	21
9.7	Handlungsfeld 7: Kooperative Zusammenarbeit	21
9.8	Umsetzungsfahrplan	21
10	Verstetigung und Evaluierung	23
11	Ausblick	25

1 Ausgangslage und Zielsetzungen

In den vergangenen Jahren wurden für die Stadt und den Landkreis Coburg eine Vielzahl von Konzepten, Strategien oder Entwicklungsplänen zu einzelnen Mobilitätsformen erarbeitet. So bedeutsam und wichtig die einzelnen Konzepte für die jeweilige Mobilitätsform sind, fehlt dennoch ein gesamtheitliches Konzept zur nachhaltigen Entwicklung der Mobilität im Landkreis Coburg.

Um die Verantwortlichen aus Politik und Verwaltung zur Gestaltung einer nachhaltigen Mobilität im Landkreis zu befähigen, ist die Erstellung eines Mobilitätskonzepts für den Landkreis Coburg als strategisches Instrument notwendig.

Mithilfe des ganzheitlichen Mobilitätskonzepts soll die Verknüpfung verschiedener Mobilitätsformen untereinander optimiert und somit die Multi- und Intermodalität der Bevölkerung im Personenverkehr gefördert werden. Gleiches gilt in entsprechender Weise für den Waren- und Güterverkehr sowie für den Daten- und Wissensaustausch, der insbesondere auch in den Dienstleistungsbereichen der heimischen Wirtschaft eine wichtige Rolle spielt. Das Aufdecken von Entwicklungspotenzialen im regionalen Verkehrssystem ermöglicht zudem die Einbettung neuer, digitaler Mobilitätsformen und Mobilitätsangebote in die Region. Das Mobilitätskonzept zeigt hierfür den Bedarf und die Notwendigkeit von innovativen Mobilitätslösungen für die regionale Landkreismobilität.

Um das aktuelle Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger sowie der Unternehmen im Landkreis Coburg beurteilen zu können, wurde zu Beginn der Projektbearbeitung eine landkreisweite Mobilitätsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Einwohnenden sowie eine Unternehmensbefragung durchgeführt. Darüber hinaus wurden auch noch weitere Akteursgruppen aktiv eingebunden.

2 Bestandsanalyse – Allgemeine Rahmenbedingungen zur Mobilität im Landkreis Coburg

Im Rahmen der Bestandsanalyse wurden die allgemeinen Rahmenbedingungen zur Mobilität im Landkreis Coburg beleuchtet. Neben Aussagen zur räumlichen und strukturellen Ausgangslage (Verteilung der Einwohnenden sowie der Siedlungsfläche) wurde die Entwicklung der Bevölkerung und des Pkw-Bestands der vergangenen Jahre, die Verkehrsinfrastruktur für alle Verkehrsarten im Landkreis Coburg, das Unfallgeschehen (Verkehrssicherheit), die wirtschaftlichen Pendlerverflechtungen sowie das Mobilitätsverhalten¹ der Einwohnenden des Landkreises aufgezeigt.

Auf eine detaillierte Darstellung wird in der Kurzfassung verzichtet. Es wird auf die Zusammenfassung der Erkenntnisse aus der Bestandsanalyse in Form von identifizierten Stärken und Schwächen als Teil der sogenannten SWOT²-Analyse verwiesen (siehe Kap. 6).

3 Beteiligung ausgewählter Zielgruppen

Im Rahmen der Projektbearbeitung wurden verschiedene Zielgruppen zu unterschiedlichen Zeitpunkten im Projektverlauf beteiligt. Dazu gehören neben den kreisangehörigen Kommunen (Datenabfrage und Strategieworkshop) und der Stadt Coburg als verkehrlich bedeutender Quell-/Zielpunkt (kontinuierliche Einbindung im Rahmen der internen Abstimmungen und den weiteren Be-

¹ Es liegt ein separater Ergebnisbericht zur im Frühjahr 2024 durchgeführten Mobilitätsbefragung vor.

² SWOT steht für Stärken (strengths), Schwächen (weaknesses), Chancen (opportunities) und Risiken (threats). Während die Stärken und Schwächen aus dem Bestand resultieren, werden die Chancen und Risiken aus der Prognose (siehe Kap. 4) abgeleitet.

teilungsterminen) auch die Schulen (Befragung und Strategieworkshop) und Wirtschaftsunternehmen (Befragung) im Landkreis. Die Bürgerschaft wurde über die kreisweite Mobilitätsbefragung sowie über einen Maßnahmenworkshop beteiligt. Außerdem wurde die Politik über Präsentationen im Rahmen des Ausschuss für Umwelt, Energie und Mobilität und des Kreistags informiert und mitgenommen. Am 19.12.2024 hat der Kreistag die Mobilitätsstrategie als Arbeitsgrundlage für das Handlungskonzept beschlossen. Am 30.10.2025 wird ein Beschluss des Mobilitätskonzepts inklusive des Handlungskonzepts als Verwaltungsfahrplan für die nächsten zehn Jahre angestrebt.

4 Prognose – zukünftige Rahmenbedingungen zur Mobilität im Landkreis

Zur Verdeutlichung, warum eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung notwendig ist, erfolgt ein Blick in die Zukunft. Die Grundlage bilden die ortsspezifische Bevölkerungs- und Pkw-Bestandsprognose sowie die Darstellung der zu erwartenden Mobilitätstrends.

Die wichtigsten Ergebnisse sind nachfolgend stichpunktartig zusammengefasst:

- Bevölkerungszahl ist bis 2035 leicht rückläufig (-0,7 %),
- Bevölkerung altert im Durchschnitt bis 2035 (Anzahl Kinder unter 10 Jahren sowie Anzahl erwerbsfähiger Personen zwischen 19 und 60 Jahren sind rückläufig, Anzahl über 75-Jährigen steigt stark an),
- Spitze des Pkw-Bestands in 2025 sowie elektrischer Anteil am Pkw-Bestand (Hybrid und rein elektrisch) und die Motoreffizienz steigen kontinuierlich,
- Führerscheinbesitz steigt,
- Umweltbewusstsein steigt in der Bevölkerung,
- Fahrradtrend nimmt durch steigenden Pedelec-Anteil zu,
- Interesse an Sharing-Angeboten steigt,
- Mobilitätsverhalten zeigt leichte Veränderungen auf (z. B. Reduktion der Personenkilometer; weniger, aber dafür längere Pkw- und ÖPNV-Wege),
- Anteil des mobilen Arbeitens (Homeoffice und Videokonferenzen) ist gestiegen,
- Mobilitätskosten sind gestiegen (u. a. Kraftstoff, Parkgebühren, ÖPNV-Ticketpreise).

Auf eine detaillierte Darstellung wird in der Kurzfassung verzichtet. Es wird auf die Zusammenfassung der Erkenntnisse aus der Prognose in Form von identifizierten Chancen und Risiken als Teil der sogenannten SWOT³-Analyse verwiesen (siehe Kap. 6).

5 Darstellung der Mobilitätsbedürfnisse für relevante Zielgruppen

Im Hinblick auf die Aufstellung einer Mobilitätsstrategie wurden die Bedürfnisse der wesentlichen Zielgruppen – sogenannte „Personas“ – definiert und für sie Mobilitätsvisionen skizziert. Zu den wesentlichen Zielgruppen gehören Kinder- und Jugendliche, Berufspendelnde, Seniorinnen und Senioren, körperlich eingeschränkte sowie sinneseingeschränkte Personen und Touristen. Sie unterscheiden sich hinsichtlich des Wegeaufkommens und des Wegezwecks sowie aufgrund unterschiedlicher Mobilitätsmöglichkeiten und -ansprüche hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl.

³ SWOT steht für Stärken (strengths), Schwächen (weaknesses), Chancen (opportunities) und Risiken (threats). Während die Stärken und Schwächen aus dem Bestand resultieren, werden die Chancen und Risiken aus der Prognose (siehe Kap. 4) abgeleitet.

Auf eine detaillierte Darstellung wird in der Kurzfassung verzichtet. Es wird auf den Schlussbericht zum Projekt verwiesen.

6 SWOT-Analyse

Als Basis für die weitere Konzeptentwicklung (Mobilitätsstrategie, Maßnahmenkonzept) wurden die Erkenntnisse aus allen durchgeführten Analysen und Beteiligungen in einem SWOT-Format⁴ zusammengefasst, welches sich in fünf Themenfelder unterteilt:

- Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr)
- ÖPNV / SPNV
- Kfz-Verkehr (inkl. Wirtschaftsverkehr)
- Intermodalität und Sharing
- Allgemeine Rahmenbedingungen

⁴ Stärken (strengths), Schwächen (weaknesses), Chancen (opportunities) und Risiken (threats)

6.1 Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr)

Stärken	Schwächen
▪ Innerhalb der Landkreiskommunen sind 37% der Befragten zu Fuß (29%) oder mit dem Rad (8%) unterwegs. ▪ Kreisweites Radverkehrskonzept (2022) stellt aktuelle Planungsgrundlage mit flächendeckendem Radverkehrsnetz aus Alltags- und Freizeitradverbindungen und ergänzenden Maßnahmen dar. ▪ Derzeit stattfindende Digitalisierung des bestehenden Wegenetzes in Geoinformationssystem des Landkreises stellt gute Planungsgrundlage für Rad- und Fußverkehr dar. ▪ Landkreis stellt Kommunen über die <i>Richtlinie zur Förderung des Radverkehrs im Landkreis Coburg</i> jährlich Fördermittel für investive Qualitätssicherungsmaßnahmen und Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit zur Verfügung. ▪ Landkreis setzt sich als Gründungsmitglied der AGFK Bayern für die Verbesserung des Radverkehrs ein. 2023 Auszeichnung des Landkreises als fahrradfreundliche Kommune in Bayern. ▪ Gut ausgebaute Radverbindungen zwischen vielen Kommunen. ▪ Gutes Angebot an ausgewiesenen touristischen Themenradrouten. ▪ Gut ausgebautes und gepflegtes Wanderwegenetz. ▪ Geschwindigkeitsbegrenzungen schaffen in einigen Kommunen innerorts gute Voraussetzungen für einen sicheren und angenehmen Rad- und Fußverkehr. ▪ Die Einwohnenden bewerten die Infrastruktur des Fußverkehrs mit einer Durchschnittsnote von 2,5 als gut bis befriedigend. ▪ Der Großteil der Bevölkerung (86%) verfügt über einen sicheren Fahrradabstellplatz am Wohnort. ▪ 73% der Personen verfügen über eine Fahrradabstellplatz am Arbeits-/Ausbildungsplatz. ▪ Wachsendes Netz von öffentlichen E-Bike-Ladestationen (z. B. im Rahmen von Coburg.Rennsteig e.V.), die insbesondere für Radtouristen von Bedeutung sind, sowie vom Regionalmanagement initiiert Zertifizierungsprozess „Bett+Bike“. ▪ 34% aller Haushalte besitzen mindestens ein E-Bike/Pedelec ▪ Zusammenarbeit der kreisangehörigen Kommunen beim „Runden Tisch Radverkehr“ und weiteren themenspezifischen oder einberufenen Workshops. ▪ Schaffung des freizeitorientierten „Allianzradwegs“ (Gesamtlänge 82 km) der Gemeinden des Vereins Allianz B303+ (Eröffnung Sommer 2023). ▪ Angebot von Fahrradrikschas zur Nutzung durch Senioren und mobilitätseingeschränkter Personen im gesamten Kreisgebiet. ▪ Möglichkeit zum Dienstadleasing in einigen Kommunalverwaltungen und in der Landkreisverwaltung. ▪ Regelmäßige Teilnahme an der Kampagne „Stadtradeln“ in einigen Kommunalverwaltungen und in der Landkreisverwaltung.	▪ Nur 4% aller Wege im Landkreis werden mit dem Rad zurückgelegt (in vergleichbaren ländlichen Regionen sind es 7-9%). ▪ Mit Erreichen der Volljährigkeit und damit dem Zugang zum Führerscheinbesitz nimmt die Fahrradnutzung drastisch ab. ▪ Mängel bestehender Radverkehrsanalgen hinsichtlich erforderlicher Qualitätsstandards und Komfort (Details dazu im Radverkehrskonzept). ▪ Punktuell fehlende Radverkehrsanlagen an klassifizierten Straßen. ▪ Punktuell fehlende Querungshilfen an hochbelasteten Straßen. ▪ Anforderungssampeln für Fußgänger mit langen Wartezeiten unattraktiv. ▪ Fehlende Trennung Fuß-/Radverkehr. ▪ Fehlende anforderungsgerechte Fahrradabstellanlagen an Umsteigepunkten. ▪ Fehlende Wegweisung entlang Vorrang- und Haupttrouten. ▪ Fehlende Durchgängigkeit der Wander- und Radwandernetze über Ländergrenzen ▪ Fehlende Beschilderung vorhandener Abstellanlagen und Ladestationen. ▪ Dominanz des MIV im Landkreis führt zu Flächenkonkurrenzen, die Ausbau des Radverkehrs und die Schaffung von (Aufenthalts-)Flächen für den Fußgängerverkehr hemmen. ▪ Anstieg der Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern (2018-2022: +44%) ▪ Bürokratische Anforderungen bei Nutzung von Fördermitteln erfordern teilweise hohen Personaleinsatz, der die Nutzung der Programme einschränkt. ▪ Bestehende Sicherheitsdefizite auf Schulwegen.

Chancen	Risiken
▪ Sukzessive Umsetzung der Maßnahmen des kreisweiten Radverkehrskonzepts und Etablierung des Radfahrens als vollwertige Mobilitätsalternative. ▪ Kommunikation von geplanten und umgesetzten Radverkehrsmaßnahmen mit relevanten Akteuren und der Öffentlichkeit. ▪ Einhalten einheitlicher aktueller Qualitätsstandards bei Neu-/Umbau von Infrastrukturen. ▪ Steigerung Anteil Alltagsradverkehr in den Kommunen (Klimaschutz, Gesundheitsförderung, Reduktion Verkehrsbelastung durch MIV). ▪ Ausbau Freizeit- und Radtourismus als Chance für regionale Wirtschaftsförderung. ▪ Nutzung von Fördermöglichkeiten auf unterschiedlichen Ebenen (z. B. Bike+Ride-Offensive zum Auf- und Ausbau von Radabstellanlagen an Bahnhöfen, Kommunalrichtlinie und Sonderprogramm Stadt und Land für Infrastrukturen des fließenden und ruhenden Radverkehrs). ▪ Steigende Nutzung von Pedelecs/S-Pedelecs erweitert die Reichweite von Fahrrädern und erleichtert das Fahren in topografisch anspruchsvollem Gelände. ▪ Die Fahrradinfrastruktur wird von den Einwohnenden mit einer Durchschnittsnote von 3 bewertet. ▪ (E-)Lastenräder und E-Scooter sind (noch) nur in geringem Umfang vorhanden. ▪ MIV-Wegelängenverteilung im Landkreis Coburg bietet Potenziale für den Radverkehr. ▪ Möglichkeit zum Dienstradleasing in Kommunen und Unternehmen unterstützt Arbeitnehmer bei der Anschaffung kostenintensiver Fahrräder/Pedelecs. ▪ Förderung von Lastenrädern im betrieblichen Umfeld (z. B. zum Transport kleinerer Mengen auf kurzen Strecken). ▪ Unterstützung von Unternehmen durch den Landkreis bei der Förderung des Radverkehrs für Pendler. ▪ Erhöhung der Sicherheit auf Schulwegen. ▪ Bewusstseinsbildung für nachhaltige und eigenständige Verkehrsmittelnutzung für Schüler. ▪ Erhöhung der Lebens- und Aufenthaltsqualität durch Förderung von Nahmobilität.	▪ Als häufigste Hinderungsgründe gegen das Radfahren und Zufußgehen werden die langen Weglängen genannt. ▪ Hoher personeller und finanzieller Bedarf zum Aus-/Umbau des Radverkehrsnetzes (kurzfristig: 2,1 Mio €, mittelfristig: 4,6 Mio €, langfristig: 1,7 Mio €). ▪ Priorisierung von Radverkehrsmaßnahmen im Kontext der Straßenbaumaßnahmen fehlt. ▪ Teilweise hügeliges Gelände im Nordosten des Landkreises und große Entfernungen schränken die Fahrradnutzung im Alltagsverkehr ein. ▪ Steigende Pedelec-Nutzung führt zu höheren Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur, um höhere Risiken bei Verkehrssicherheit zu vermeiden. ▪ Bisherige Verhaltensgewohnheiten hinsichtlich dominierender MIV-Nutzung können nicht verändert werden.

6.2 ÖPNV/SPNV

Stärken	Schwächen
▪ Bei Wegen über die Landkreisgrenze hinweg nutzen 9% der Befragten den öffentlichen Verkehr. ▪ Kürzlich fertiggestellte Überarbeitung der Fortschreibung des Nahverkehrsplans in Zusammenarbeit von Stadt und Landkreis Coburg (2025). ▪ Bahnverkehr bildet Rückgrat für die an den Schienenstrecken gelegenen Kommunen. ▪ Nicht durch Schienenverkehr angebundene Kommunen werden stündlich mit Oberzentrum Coburg verbunden. ▪ Rufbusse ergänzen den Linienverkehr in zeitlichen Randlagen und weniger dicht besiedelten Räumen. ▪ Bestehende Fahrdienste für unterschiedliche Personengruppen (z. B. Senioren-, Bürger- Einkaufsbus) über Nachbarschaftshilfe oder soziale Träger. ▪ Anlassorientierter Einsatz des Partyexpresses in einigen Kommunen (z. B. Neustadt b. Coburg, Rödentel) sowie weitere Sonderverkehre (z. B. Samba-Festival, Zeltfasching Meeder). ▪ Nacht-AST-Angebot am Wochenende. ▪ Beitritt zum Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) seit Januar 2024 mit Einführung durchgängiger Tarife und Fahrten mit einem Ticket. ▪ VGN-App u.a. mit Möglichkeiten zur Routensuche, zu Ticketkauf, Zeitkartenverwaltung, Echtzeitinformation. ▪ Einführung Deutschland-Ticket hat u. a. zu Erholung der Fahrgastzahlen nach Corona-Pandemie beigetragen und bietet einfaches System und günstigen Preis zur Nutzung von ÖPNV und SPNV. ▪ Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern, wenn Platz im Fahrzeug dafür ausreicht (Beförderung von Fahrgästen, Kinderwagen und Rollstühlen hat stets Vorrang).	▪ Nur 5% aller Wege im Landkreis werden mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt. ▪ Der ÖV wird erst ab einer Distanz von 8 km häufiger genutzt. ▪ Die Einwohnenden bewerten das ÖPNV-Angebot mit einer Durchschnittsnote von 3,8 als negativ. ▪ Mit Erreichen der Volljährigkeit und damit dem Zugang zum Führerscheinbesitz nimmt die Nutzung des ÖV drastisch ab. ▪ Teilweise fehlende Barrierefreiheit an Bahnhöfen, Haltestellen und in Fahrzeugen (zu geringe Kapazität für Rollstühle). ▪ Teilweise fehlende Abstimmung der Fahrpläne von Bus und Bahn (Anschluss-sicherung) ▪ Starke Ausrichtung der Buslinien auf den Schulbusverkehr und eingeschränkte Verfügbarkeit für andere Nutzergruppen insbesondere in dünn besiedelten Räumen und Zeiten außerhalb des Schülerverkehrs. ▪ Unattraktives Reisezeitverhältnis ÖPNV/Kfz-Verkehr auf vielen Relationen ▪ Fehlende oder wenig attraktive ÖPNV-Anbindung von Gewerbegebieten und Unternehmensstandorten (v. a. im Hinblick auf verschiedene Schichtzeiten von Mitarbeitenden und Auszubildenden). ▪ Verspätungen und Fahrtenausfälle im ÖPNV/SPNV werden von Nutzenden als Unzuverlässigkeit empfunden (Anteil Verspätungen/Ausfälle ist bezogen auf das gesamte Fahrtenangebot gering). ▪ Unzureichende Kommunikation von Störungen im Betriebsablauf. ▪ Fehlende Flexibilität des Nahverkehrs, um auf kurzfristige Schulzeitanpassungen zu reagieren. ▪ ÖPNV insbesondere für ländlichen Raum hinsichtlich Taktung und Tarifstruktur unattraktiv. ▪ Keine einheitlichen länderübergreifenden Regelungen zur Kostenfreiheit der Fahrradmitnahme im SPNV (in Thüringen kostenlos, in Bayern nicht; Kostenfreiheit in Bayern gilt nur für Klappräder, Fahrräder bis 20 Zoll Reifengröße sowie Fahrradanhänger für den Transport von Kindern).

Chancen	Risiken
▪ Aktualisierung von Quell-Ziel-Beziehungen mit passenden ÖV-Angeboten in Aktualisierung Nahverkehrsplan ▪ Lückenschuss auf der Strecke Eisenach – Coburg mit Bedienung durch Regionalbahn würde Erschließung in der Region und Zugangsmöglichkeit zu Schienenfernverkehr verbessern und zu Reisezeitverkürzungen führen. ▪ Einführung Taktverkehr/Erhöhung der Taktung auf Relationen mit unzureichender Bedienung. ▪ 70% der Kinder und Jugendlichen bis 16 Jahre nutzen den ÖV (fast) täglich. ▪ Die Verkehrsverflechtungen im Landkreis konzentrieren sich auf die Stadt Coburg im Zentrum des Landkreises. Dies birgt Potenziale für die Stärkung von ÖV-Achsen. ▪ Kommunikation bestehender Angebote. ▪ Kommunikationsstruktur im überregionalen Schülerverkehr verbessern. ▪ Optimierung der Anbindung relevanter Ziele (z. B. Arztpraxen, Einkaufsmöglichkeiten, Bahnhöfe). ▪ Ausbau ÖPNV-Netz zur Optimierung von Erschließungs-, Bedienungs- und Verbindungsqualität). ▪ Schaffung flexibler Angebotsformen (z. B. On-Demand-Pilotprojekt) über digitale Zugänge. ▪ Zeitliche und saisonale Anpassung von ÖPNV-Kapazitäten an tatsächliche Nachfrage. ▪ Verknüpfung von ÖPNV und freigestelltem Schülerverkehr. ▪ Förderung ÖPNV-Nachfrage im Schülerverkehr durch Erhöhung Anzahl von Schülertickets. ▪ Ausweitung der Mitnahmemöglichkeiten (z. B. Fahrrad, E-Scooter, Familie am Wochenende). ▪ Modernisierung von Bahnhöfen zur Erhöhung von Komfort und Aufenthaltsqualität. ▪ Flächendeckende Umsetzung von Barrierefreiheit an Haltestellen und in Fahrzeugen. ▪ Einführung von nachfrageorientierten Shuttle-Verkehren für Unternehmen/Gewerbegebiete ▪ Umstellung Busflotte auf emissionsarme Antriebe. ▪ Zunahme des autonomen Fahrens im ÖPNV eröffnet effiziente Möglichkeiten für bedarfsorientierte Bedienungsformen.	▪ Rund die Hälfte der Befragten benennt die Inflexibilität als Grund gegen die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel. 46% empfinden die Anbindung des Ziels und die Häufigkeit des Umsteigens negativ. ▪ Kinder und Jugendliche zwischen 7 und 16 Jahren nutzen den ÖV mit 40% am häufigsten. Erwachsene ab 30 Jahren nutzen den ÖV dagegen kaum. ▪ Im Vergleich zum MIV höhere Reisezeiten (vor allem abseits der SPNV-Korridore) und geringerer Komfort veranlassen Personen zu Umstieg auf den MIV. ▪ Geringe/abnehmende Nachfrage im ÖPNV führt zu sinkenden Einnahmen und Reduktion von Fahrten/Linien. ▪ Fehlende Finanzierungsmöglichkeiten für zusätzliche Leistungen. ▪ Individualisierung öffentlicher Angebote durch flexible On-Demand-Produkte sind sehr teuer (Kostendeckungsgrad oftmals < 10 %) und haben damit ggf. Auswirkungen auf bestehende Angebote. ▪ Abkehr vom ÖPNV zugunsten des MIV in Zusammenhang mit Corona-Pandemie bleibt teilweise bestehen. ▪ Teilweise lange Wege für Schüler und Auszubildende zu weiterführenden Schulen verbunden mit langen ÖPNV-Reisezeiten befördern „Eltern-Taxi“ und späteren Umstieg auf MIV. ▪ Fehlende Anbindung bei Neuansiedlungen von Unternehmen.

6.3 Kfz-Verkehr (inkl. Wirtschaftsverkehr)

Stärken	Schwächen
▪ Dichtes Straßennetz mit hoher regionaler und überregionaler Erreichbarkeit. ▪ Kreisweites Elektromobilitätskonzept (2019) bietet u. a. Planungsgrundlagen für Konzeptionierung Ladeinfrastruktur, E-Carsharing, City-Logistiklösungen. ▪ Rund 5,5% der im Landkreis zugelassenen Pkw 2023 mit elektrischem Antrieb. ▪ 13% aller Haushalte verfügen über mindestens einen Elektro-Pkw. ▪ Vorhandener Abdeckungsgrad an Ladestationen stellt gute Ausgangsbedingungen für weitere Entwicklung der Elektromobilität dar. ▪ Ausstattung mit Schnellladepunkten ist hoch (LK Coburg: 40%, Bayern: 18%, Deutschland 19%). ▪ Umfangreiche Elektrifizierung der Fahrzeugflotte des Landkreises.	▪ 78% aller Wege im Landkreis werden mit dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegt, davon 15% Mitfahrer:in (in vergleichbaren ländlichen Regionen sind es 65-70%). ▪ Bei Wegen über die Landkreiskommunen hinweg nutzen über 90% den MIV. ▪ Die Pkw-Verfügbarkeit ist mit 1,7 Pkw/Haushalt vergleichsweise hoch. ▪ Bereits Wege ab 1 km Länge werden in über der Hälfte der Fälle (65%) mit dem MIV realisiert. ▪ Die Nutzung dominiert mit Ausnahme von Ausbildungswegen bei allen Wegezwecken. ▪ Dominanz des Kfz-Verkehrs mit negativen Auswirkungen auf Umwelt, Gesundheit, Lebens-/Aufenthaltsqualität. ▪ Auswirkungen der Kfz-Verkehre auf die weiteren Verkehrsträger: Verspätungen im ÖPNV, mangelnde Platzverhältnisse im Straßenraum mit Behinderungen/Gefährdungen für den Radverkehr (z.B. Ortsdurchfahrten), Gefährdungen für den Fußgängerverkehr. ▪ Teilweise unzureichende Gestaltung von Ortseinfahrten begünstigt überhöhte Geschwindigkeiten in Ortschaften. ▪ Teilweise bestehendes Konfliktpotenzial an Engstellen und Kreuzungsbereichen innerhalb der Ortschaften. ▪ Teilweise fehlende/unzureichende Wegweisung für Durchgangsverkehre ▪ Teilweise fehlende Parkraumkonzepte in der Kommunen⁵. ▪ Hoher Anteil an Elterntaxis führen zu hohem Kfz-Aufkommen an Schulen und Sicherheitsrisiken. ▪ Größere Entfernungen zu Ladestationen in kleineren Kommunen und ländlich geprägten Bereichen. ▪ Auslaufen der Förderung von E-Pkw durch Bund bewirkt rückläufigen Absatz von E-Pkw. ▪ Von 5,5% im Landkreis zugelassenen Pkw mit Elektroantrieb fahren 2023 nur rund 35% mit rein elektrischem Antrieb (Durchschnitt Deutschland: rund 60%). ▪ Fehlende Beleuchtung an Parkierungsanlagen (soziale Sicherheit).

⁵ Konzepte sind vor allem dann erforderlich, wenn das vorhandene Parkraumangebot überlastet ist. Dies trifft oftmals in dicht besiedelten Bereichen auf, in denen verschiedene Nachfragegruppen zeitgleich das öffentliche Parkraumangebot in Anspruch nehmen.

Chancen	Risiken
▪ Anstieg des Anteils an E-Fahrzeugen im Landkreis (Prognose: 20%). ▪ Förderung der Elektrifizierung der Fuhrparks von Kommunen und kommunalen Betriebe. ▪ Information und Kommunikation zu Elektromobilität. ▪ Kontinuierlicher Ausbau der Ladeinfrastruktur im Landkreis (auch an Umsteigepunkten zum ÖV). ▪ Optimierte Assistenzsysteme und deren Verbreitung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.	▪ Die Einwohnenden bewerten das Verkehrsangebot des MIV mit einer Durchschnittsnote von 1,9 als sehr positiv. ▪ Weiterer Ausbau der Kfz-Infrastruktur führt zu weiter steigendem Kfz-Verkehr. ▪ Bindung finanzieller Mittel und Flächeninanspruchnahme für Kfz-Verkehr verhindert konsequenten Ausbau des Umweltverbundes. ▪ Steigende Belastungen durch Schwerlastverkehr. ▪ Gute Straßenverbindungen führen im Landkreis zu vergleichsweise kurzen Reisezeiten und geringer Stauanfälligkeit. Dies erschwert den Wechsel zu alternativen Verkehrsmitteln. ▪ Zunehmende Motorisierung von Pkw führt zu steigendem Treibhausgasausstoß (Effizienzsteigerungen von Motoren können häufig nicht mit dem steigenden Gewicht von Fahrzeugen mithalten). ▪ Bewohner ländlicher Regionen halten überdurchschnittlich oft das Auto für persönliche Mobilität unverzichtbar.

6.4 Intermodalität und Sharing

Stärken	Schwächen
▪ Aktuelles Carsharing-Konzept im Rahmen der Allianz B303+. ▪ ,ARGE ÖPNV Stadt und Landkreis Coburg informieren gemeinsam auf <i>CoburgMobil-Website</i> zu ÖV, Fahrradverkehr und intermodalen Angeboten. ▪ Teilweise vorhandene intermodale Verknüpfung an einigen Bahnhaltepunkten (u. a. Neustadt bei Coburg, Coburg, Rödentel, Ebersdorf b.Coburg). ▪ Leitbild zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans enthält Handlungsfelder zu intermodaler Verknüpfung und Mobilitätsmanagement.	▪ Fehlende Sharing-Angebote (Car-, Bike-, E-Scooter-, Ridesharing) insbesondere in kleinen ländlich gelegenen Kommunen. ▪ Fehlende umfassende intermodale Verknüpfung an Bahn-/Bushaltstellen (z. B. fehlende Fahrradabstellanlagen). ▪ Teilweise unzureichende Qualität im ÖPNV/SPNV (z. B. fehlende Anschlüsse, fehlende Information) und Radverkehr (unzureichende Abstellanlagen an Haltestellen und Bahnhöfen) hemmen die intermodale Verkehrsmittelnutzung. ▪ Räumliche und zeitliche Engpässe bei der Fahrradmitnahme in Bus und Bahn. ▪ Keine einheitliche Regelung zur Mitnahme von E-Scootern in öffentlichen Verkehrsmitteln. ▪ Keine einheitlichen länderübergreifenden Regelungen zur Kostenfreiheit der Fahrradmitnahme (in Thüringen kostenlos, in Bayern nicht; Kostenfreiheit im VGN gilt nur für Klappräder, Fahrräder bis 20 Zoll Reifengröße sowie Fahrradanhänger für den Transport von Kindern).
Chancen	Risiken
▪ Ausbau Mobilitätsstationen mit Möglichkeiten zur Verknüpfung von Auto, ÖPNV/SPNV, Rad, Carsharing und PV-Anlagen in Zusammenhang mit der Bereitstellung von Lademöglichkeiten für Pkw und Rad. ▪ Modulares Bausteinsystem für Mobilitätsstationen Möglichkeit für bedarfsgerechte Gestaltung. ▪ Bestehendes Potential an Bahnhaltepunkten. ▪ Förderung Intermodalität vergrößert die Reichweite des ÖPNV (Stichwort „letzte Meile“). ▪ Förderung von Fahrgemeinschaften (z. B. für Pendler im Rahmen von betrieblichem Mobilitätsmanagement). ▪ Förderung von Sharing-Angeboten ermöglicht Reduzierung von Kosten und Flächeninanspruchnahme. ▪ Zunehmende Digitalisierung verbessert Möglichkeiten für intermodale Verkehrsmittelnutzung (u. a. Mobility-as-a-Service).	▪ Finanzielle Situation seitens der Kommunalverwaltungen steht der Einführung neuer Sharing-Angebote entgegen (z. B. fehlende Umsetzung des Carsharing-Konzepts der Allianz B303+). ▪ Fehlendes Interesse an Sharing- und intermodalen Angeboten seitens der Bevölkerung verhindert dauerhafte Etablierung durch Anbieter. ▪ Hohe Führerschein- und Pkw-Verfügbarkeit im ländlichen Raum.

6.5 Allgemeine Rahmenbedingungen

Stärken	Schwächen
▪ Personalstelle für Mobilität auf Landkreisebene gute Voraussetzung zur Kommunikation, Organisation und Umsetzung von (inter-)kommunalen Mobilitätsmaßnahmen. ▪ Bestehende Netzwerke (u. a. Allianz B303+, Interessengemeinschaft Schienenlückenschluss Coburg – Südthüringen, ARGE ÖPNV) fördern interkommunale Zusammenarbeit im Handlungsfeld Mobilität. ▪ Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort trotz Strukturwandel im Landkreis über letzten 15 Jahre nahezu konstant. ▪ Durch Zuwanderungsgewinne konnte der bis zum Jahr 2020 stattgefundene Bevölkerungsrückgang gestoppt werden.	▪ Im östlichen Landkreis gelegene Kommunen weisen durch Weiträumigkeit und geringe Einwohnerdichte ungünstige Voraussetzungen für ÖPNV und Radverkehr auf und verstärken bestehende Erreichbarkeitsengpässe von Versorgungseinrichtungen. ▪ Demografischer Wandel (Zunahme älterer und Rückgang jüngerer Personengruppen) erschwert Daseinsversorgung und Erschließung insbesondere kleiner ländlicher Kommunen. ▪ Umsetzung von Maßnahmen aus vorliegenden Konzepten oftmals schleppend. ▪ Angespannte Finanzlage von Landkreis und Kommunen, welche eine Umsetzung von Maßnahmen bereits jetzt verzögert bzw. ganz unmöglich macht (z. B. Carsharing Konzept Allianz B303+). ▪ Die allgemeine Erwartungshaltung an die Alternativen zum eigenen Auto ist hoch. Hier ist Aufklärungsarbeit erforderlich.
Chancen	Risiken
▪ Interkommunale, akteurs- und zielgruppenübergreifende Zusammenarbeit bei der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes für den Landkreis bietet Möglichkeit zur Etablierung neuer und bestehender Netzwerke. Diese können erfolgreiche Implementierung der zu erarbeitenden Handlungsempfehlungen unterstützen. ▪ Kreisweites Mobilitätskonzept bildet Grundlage für verbesserte Chancen für Zusage von Fördermitteln. ▪ Abstimmung des Mobilitätskonzeptes mit der Stadt Coburg und benachbarten Landkreisen und Einbindung bei Maßnahmenumsetzung. ▪ Durch Strukturwandel entstandene Gewerbebrachen bieten Möglichkeiten für eine integrierte, nachhaltige Innenentwicklung. ▪ Hohe Anzahl der Binnenpendler innerhalb des Kreisgebietes sowie starke Ausrichtung der Pendlerverflechtungen auf Coburg stellen Potenzial für eine vermehrte Nutzung nachhaltiger Mobilitätsformen dar. ▪ Touristische Standortvielfalt von Kreis und Region bietet Potenzial für weitere Förderung von Rad- und Wandertourismus. ▪ Erhalt der Erreichbarkeit und Versorgung insbesondere kleiner Kommunen durch flexible, bedarfsgerechte und nachhaltige Mobilitätsangebote. ▪ Schaffung hochwertiger Angebote für ÖPNV, Rad- und Fußverkehr als wichtige Standortfaktoren für Unternehmen. ▪ Anhaltender Trend zu flexibler Mischung zwischen Büro- und Homeoffice schwächt Verkehrsbelastungen zu morgendlichen und abendlichen Spitzen ab.	▪ Verschärfung der bestehenden Versorgungs- und Erreichbarkeitsdefizite mit einem Rückgang und zunehmenden Alterung der Bevölkerung insbesondere in den peripher gelegenen Kommunen. ▪ Verstärkter Trend zum Online-Handel im Zuge des demografischen Wandels (Zunahme der mit digitaler Technologie sozialisierten Jahrgänge) mit Folgen für lokalen Einzelhandel und Belastung durch Lieferverkehre. ▪ Fehlende finanzielle und personelle Ressourcen im Landkreis verhindern Ausbau attraktiver nachhaltiger Mobilitätsangebote und damit den Umstieg vom MIV.

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none">▪ Fortsetzung des Trends der Substitution von Präsenz- durch Videotermine im geschäftlichen Bereich mit entsprechenden Verkehrsreduktionen.▪ Steigende Preise für motorisierte Mobilität (u. a. Kraftstoff, CO₂-Abgabe) verstärken Interesse an umweltfreundlichen und kosteneffizienteren Mobilitätsformen. | |
|--|--|

7 Szenarienbetrachtung

Zur Darstellung der zu erwartenden Wirkungen der Mobilitätsstrategie und des zugehörigen Maßnahmenkatalogs erfolgt eine Gegenüberstellung des Mobilitätsverhaltens anhand der Analyse (Ist-Situation) und des zu erwartenden Mobilitätsverhaltens 2035.

Hinsichtlich des zu erwartenden Mobilitätsverhaltens wird zwischen dem Referenzfall ohne aktives Handeln des Landkreises (reiner Vergleichsfall), dem Planfall mit maximalem aktivem Handeln des Landkreises hinsichtlich einer nachhaltigen Verkehrsentwicklungsplanung sowie dem Realszenario mit aktivem Handeln des Landkreises unter Berücksichtigung des Aufwands in Bezug auf Personal und Finanzen differenziert.

Nachfolgend sind die Szenarienergebnisse gegenübergestellt.

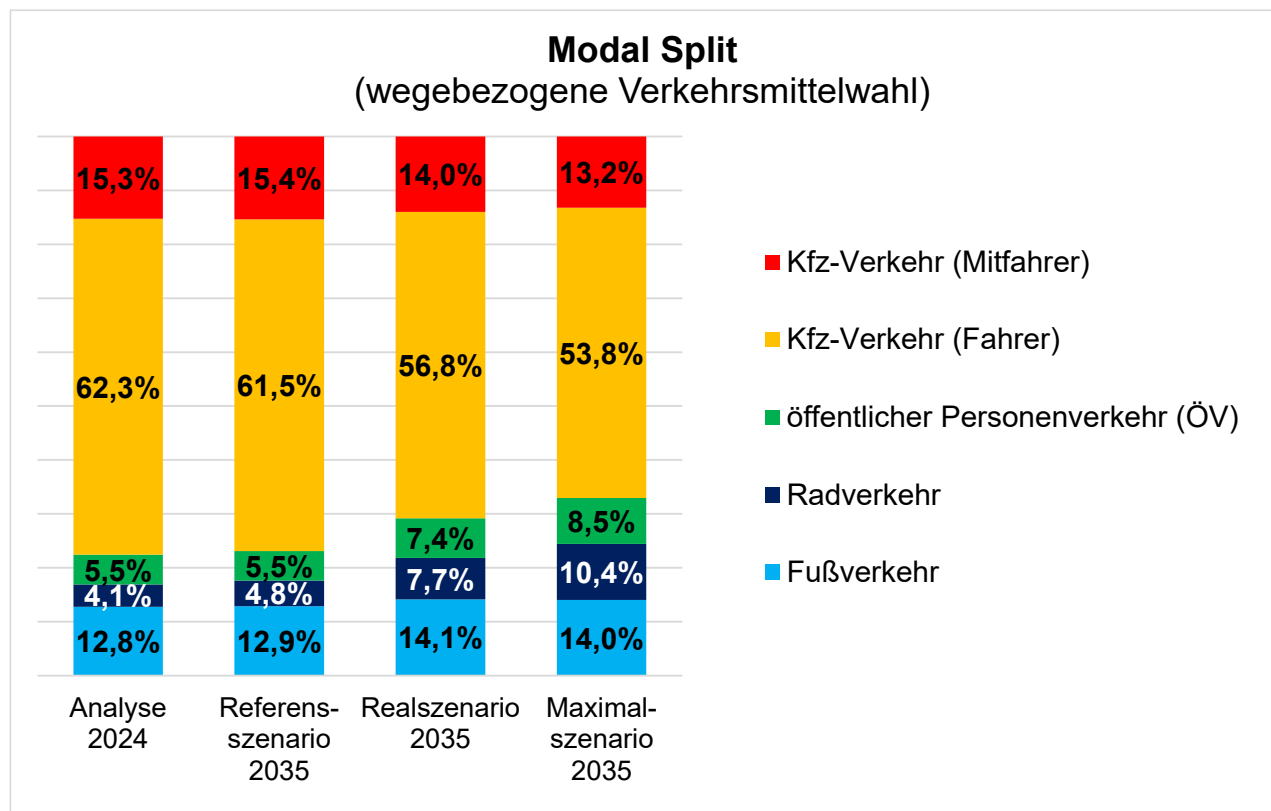


Bild 1: Szenarienbedingte Veränderung des Modal Splits

Im Hinblick auf den erforderlichen finanziellen und personellen Aufwand für die Umsetzung des Handlungskonzepts (siehe Kap. 9) wird vorgeschlagen, zunächst die Ergebnisse des Realszenarios als anvisierte Handlungsrichtung festzulegen. Zeigt sich im Rahmen der Evaluation frühzeitig, dass diese Zielwerte durch die bisherige Maßnahmenumsetzung erreicht sind, können im nächsten Schritt die Ergebnisse des Maximalszenarios als neue Zielwerte festgelegt werden.

8 Mobilitätsstrategie

Die Mobilitätsstrategie dient als Leitfaden für die strategische Planung und Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Mobilität im Landkreis Coburg. Mit dem Erreichen der darin enthaltenen Ziele werden nachhaltige, sichere und effiziente Strukturen geschaffen und optimiert. Die Strategie hat den Anspruch, den Bedürfnissen der definierten Zielgruppen (vgl. Kap. 5) ebenso wie dem Schutz von Natur und Umwelt zu entsprechen. Sie kann außerdem zur Kommunikation der

geplanten Inhalte für die Öffentlichkeit eingesetzt werden und fungiert zur Bewertung der darin enthaltenen Ziele.

Die Mobilitätsstrategie für den Landkreis Coburg setzt sich aus einem Oberziel („Motto“ der inhaltlichen Ausrichtung der zukünftigen Mobilität), sieben Handlungsfeldern (wichtige Schwerpunktthemen), neun Leitsätzen (Teilbereiche der Schwerpunktthemen) und Zielen (planerische Umsetzung) zusammen.

Das Oberziel der Mobilitätsstrategie beschreibt das langfristige Ziel bzw. den idealen Zustand, den der Landkreis Coburg mit der Umsetzung des Mobilitätskonzepts in den nächsten zehn Jahren anstrebt. Es gibt einen inspirierenden Ausblick auf die Zukunft und dient als Orientierung und Motto. Das visionäre Oberziel „*Lebenswerter Landkreis Coburg für alle – nachhaltig, vernetzt, mobil*“ kann auch im Rahmen der öffentlichen Kommunikation als Slogan für das Zukunftsthema Mobilität eingesetzt werden (Bild 2).



Bild 2: Oberziel und Handlungsfelder der Mobilitätsstrategie für den LK Coburg

Die Handlungsfelder konkretisieren das visionäre Oberziel zu Schwerpunktthemen bzw. grundlegenden Prinzipien in kurzer und verständlicher Form. Sie definieren in klarer Form den Zweck und die Kernaufgaben und leiten das Handeln der zukünftigen Mobilitätsplanung.

Die sieben Handlungsfelder mit ihren Leitsätzen⁶ sind:

- **Erreichbarkeit** – Die Erreichbarkeit aller wichtigen Ziele im Kreisgebiet wird gesichert und optimiert!
- **Fuß- und Radverkehr** – Der Anteil des Fuß- und Radverkehrs am kreisweiten Modal Split wird ausgebaut – insbesondere auf die kurzen Wege im Kreisgebiet!
- **Öffentlicher Personenverkehr** – Der Anteil des ÖV am kreisweiten Modal Split wird ausgebaut! Der ÖV wird barrierefrei ausgebaut!

⁶ Die Handlungsfelder „Öffentlicher Personenverkehr“ und „Motorisierter Individualverkehr“ verfügen jeweils über zwei Leitsätze.

- **Motorisierter Individualverkehr** – Der MIV wird durch den Ausbau der Elektromobilität klimafreundlicher gestaltet! Der MIV wird durch den Ausbau des Verkehrs(system)managements klimafreundlicher gestaltet!
- **Multi- und Intermodalität** – Durch die Förderung von Multi- und Intermodalität wird sich die Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes erhöhen!
- **Mobilitätsmanagement** – Das Mobilitätsmanagement wird im Landkreis aus- und ausgebaut!
- **Kooperative Zusammenarbeit** – Die nachhaltige Mobilität wird durch eine kooperative Zusammenarbeit in der Region optimiert!

Die detaillierten Ziele und Inhalte zu den handlungsfeldspezifischen Leitsätzen sind dem Schlussbericht zu entnehmen.

9 Handlungskonzept

Das Handlungskonzept besteht aus einem Maßnahmenkatalog, dessen Inhalte nach den sieben Handlungsfeldern der Mobilitätsstrategie (vgl. Kap. 8) gegliedert ist. Der Maßnahmenkatalog ist als eine maßnahmenorientierte Konkretisierung der Mobilitätsstrategie zu verstehen.

Die Maßnahmenansätze beschreiben in allgemeiner Form den Handlungsbedarf, um die angestrebte nachhaltige Mobilitätsentwicklung zu stärken. Sie werden tabellarisch als Übersicht zusammengestellt. Für einen schnellen inhaltlichen Vergleich der Maßnahmenansätze werden Steckbriefe mit einer Kurzbeschreibung und ausgewählten bewerteten Aspekten zur Charakterisierung erstellt (Bild 3). Die Bewertung erfolgte dabei im Zusammenspiel mit den handlungsfeldspezifischen Zielsetzungen in der Mobilitätsstrategie des Landkreises Coburg (vgl. Kap. 8) und dem aufgestellten Evaluationskonzept (siehe Kap. 10). Die Bedeutung der Maßnahmenansätze wurde stets im Vergleich zueinander abgeschätzt und berücksichtigt zwei Kriterien, die miteinander regelbasiert verknüpft wurden: Nutzen und Kosten. Die Nutzen-Kosten-Bewertung wurde bei der Aufstellung des Umsetzungsfahrplans (siehe Kap. 9.8) in Bezug auf die zeitliche Reihenfolge der Abarbeitung berücksichtigt (primärer Umsetzungsschwerpunkt liegt auf Maßnahmen mit einer hohen Nutzen-Kosten-Bewertung).

Die nachfolgende Darstellung beschränkt sich auf die tabellarische Übersicht der 35 Maßnahmenansätze. Die Steckbriefe mit den Maßnahmendetails sind dem Anhang des Schlussberichts zu entnehmen.

Zu beachten ist:

- Die Nummerierung der Maßnahmenansätze stellt keine Priorisierungsreihenfolge dar. Sie hat sich aus dem Entwicklungsprozess des Maßnahmenkatalogs und der Reihenfolge der Handlungsfelder ohne inhaltliche Wertung ergeben.
- Einzelne Maßnahmen sind mehreren Handlungsfeldern zugeordnet und werden daher auch mehrfach in der Gesamtübersicht aufgeführt.

Insgesamt zeigt sich, dass der Landkreis Coburg grundlegende Konzeptarbeit bereits durchgeführt hat bzw. gerade durchführt (u. a. Radverkehrskonzept, Elektromobilitätskonzept, Fortschreibung Nahverkehrsplan) und hier in den nächsten Jahren keine weitere Konzeptarbeit erforderlich sein wird. Vielmehr geht es um die Umsetzung vorliegender Konzepte, die Ausweitung der interkommunalen Zusammenarbeit sowie die Verbesserung der gesellschaftlichen Akzeptanz für eine nachhaltige Mobilitätskultur. Letzteres wird als zentrales Element verstanden und erfordert die aktive Einbindung der Bürgerinnen und Bürger, da diese ihr Mobilitätsverhalten ändern müssen. Hierzu sind alle Zielgruppen zu erreichen und über Ziele, Kosten, Nutzen und Wirkungen zu informieren.

Hierbei sollen analoge und digitale Kommunikationskanäle gleichermaßen genutzt werden. Auch Formate, die die Vorteile einer neuen Mobilitätskultur erlebbar machen, sind von Bedeutung.

Maßnahmentitel					
1	Umsetzung des kreisweiten Radverkehrskonzepts				
Maßnahmenansatz					
Kurzbeschreibung					
Das kreisweite Radverkehrskonzept wurde 2022 fertiggestellt und beschlossen. Das Konzept enthält ein Maßnahmenkataster, das abgearbeitet werden sollte. Eine regelmäßige Information über den Sachstand ist als Zwischenbilanz und Arbeitsleitfaden von Bedeutung.					
Zuordnung zur Mobilitätsstrategie					
Handlungsfeld(er):	1	Erreichbarkeit			
	2	Fuß- und Radverkehr			
Leitziel(e):	1.1	Die Erreichbarkeit aller wichtigen Ziele im Kreisgebiet wird gesichert und optimiert!			
	2.1	Den Anteil des Fuß- und Radverkehrs am kreisweiten Modal Split wird ausgebaut – insbesondere in Bezug auf die kurzen Wege im Kreisgebiet!			
adressierte Zielgruppen		Maßnahmenstatus			
Kinder und Jugendliche	☒	läuft bereits	☒		
Berufspendelnde	☒	noch nicht gestartet	☐		
Seniorinnen und Senioren	☒	Daueraufgabe	☐		
mobilitätseingeschränkte Personen	☐	Querbezug zu ...			
Touristen	☒	Handlungsfeld 1, 2 und 7			
Zuständigkeit und Beteiligung					
Kreisverwaltung:	Fachbereich 23 – Bildung, Mobilität, Kultur und Sport				
Externe Akteure:	kreisangehörige Kommunen; Straßenbaulasträger in Abhängigkeit der zu bearbeitenden Einzelmaßnahme				
Aufgabe(n) des Landkreises					
Durchführung des Controllings zur Erfassung des Umsetzungsstands; Berichterstattung über den aktuellen Sachstand; Anstoßen der nächsten Maßnahmen					
Maßnahmenbewertung					
Nutzen (N)		Kosten (K)		Personal	N-K-Bew.
Vermeidung	☆☆☆☆	gering	☐	allgemein abgedeckt durch bestehendes Personal Fachbereich FB 23	gering
Verlagerung	★★★★	mittel	☐		
Effizienzsteigerung	☆☆☆☆	hoch	☒		
				20,0 – 30,0 Wochenstunden	

Bild 3: Beispiel eines Steckbriefs eines Maßnahmenansatzes

9.1 Handlungsfeld 1: Erreichbarkeit

Zur Sicherung und Optimierung der Erreichbarkeit aller wichtigen Ziele im Kreisgebiet liegen insgesamt vier Maßnahmenansätze vor. Diese sind in Tabelle 1 angegeben.

Tabelle 1: Maßnahmenansätze zum Handlungsfeld „Erreichbarkeit“

Nr.	Maßnahmenansatz (Titel)
1	Umsetzung des kreisweiten Radverkehrskonzepts
2	Umsetzung der Inhalte der Leitsätze/ Maßnahmen der Fortschreibung NVP
3	Unterstützung bei Durchführung standortspezifischer Erreichbarkeitsanalysen (für alle Verkehrsmittel) und Entwicklung nachhaltiger Mobilitätskonzepte für vorhandene und neue Gewerbestandorte
4	Unterstützung bei der Aufrechterhaltung der Nahversorgung in ländlichen Bereichen

9.2 Handlungsfeld 2: Fuß- und Radverkehr

Zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs und damit zur Erhöhung des Anteils am Modal Split liegen insgesamt sieben Maßnahmenansätze vor. Diese sind in Tabelle 2 angegeben.

Tabelle 2: Maßnahmenansätze zum Handlungsfeld „Fuß- und Radverkehr“

Nr.	Maßnahmenansatz (Titel)
1	Umsetzung des kreisweiten Radverkehrskonzepts
5	Überprüfung des Bedarfs und der Qualität von Querungsstellen an Kreisstraßen (bei Bedarf dann Neubau bzw. Umbau)
6	Fortsetzung des interkommunalen runden Tisches „Radverkehr“ unter Einbeziehung der Themen für den Fußverkehr
7	Initiierung von regelmäßigen Austausch- und Abstimmungsgesprächen mit den Nachbarkreisen zu verkehrsrelevanten Themen
8	Unterstützung der kreisangehörigen Kommunen bei der Akquise von Fördermitteln zur Stärkung des Fuß- und Radverkehrs
9	Erhöhung der Verkehrssicherheit (v. a. für Fuß- und Radverkehr) - Vermeidung/Behebung von unfallauffälligen Bereichen, Intensivierung von Geschwindigkeitskontrollen und Parkraumkontrollen
33	Initiierung einer gemeinsamen Kampagne „Fahrradfreundliche Radregion Coburg“

9.3 Handlungsfeld 3: Öffentlicher Personennahverkehr

Zur Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs und damit zur Erhöhung seines Anteils am Modal Split liegen insgesamt acht Maßnahmenansätze vor. Diese sind in Tabelle 3 angegeben.

Tabelle 3: Maßnahmenansätze zum Handlungsfeld „Öffentlicher Personennahverkehr“

Nr.	Maßnahmenansatz (Titel)
2	Umsetzung der Inhalte der Leitsätze/ Maßnahmen der Fortschreibung NVP
10	Initiierung von Mobilitätstrainings und Begleitservices, um die Nutzung des ÖPNV zu sichern
11	Prüfung der Möglichkeiten zur Ausweitung des bedarfsorientierten Angebots "Nacht-Anruf-Sammeltaxi" (Nacht-AST)
12	Verbesserung von Information, Kommunikation und ÖPNV-Marketing - analog und digital
13	Maßnahme zur Etablierung autonomer Shuttlebusse als ergänzendes ÖPNV-Angebot
14	Unterstützung der kreisangehörigen Kommunen bei der Priorisierung des barrierefreien Haltestellenausbaus
15	Erarbeitung von Maßnahmen zur Erleichterung der ÖPNV-Nutzung für körperlich eingeschränkten und sinneseingeschränkten Personen
16	Initiierung einer finanziellen Unterstützung der Kommunen beim Ausbau barrierefreier Haltestellen durch den Landkreis

9.4 Handlungsfeld 4: Motorisierter Individualverkehr

Aufgrund der vorhandenen ländlich geprägten Raumstrukturen wird die Kfz-Nutzung, trotz der den Umweltverbund fördernden Maßnahmen, auch in Zukunft weiterhin seine Bedeutung im Landkreis Coburg haben. Vor diesem Hintergrund sollen die Maßnahmenansätze im Handlungsfeld „Motorisierter Individualverkehr“ sowohl der Stärkung der Förderung des Umweltverbunds als auch der Verstärkung des Verkehrsflusses des verbleibenden Kfz-Verkehrs dienen. Letzteres soll die Kfz-bedingten Emissionen und die daraus resultierenden Lärm- und Luftschadstoffbelastungen auf ein Minimum beschränken.

In Bezug auf den motorisierten Individualverkehr liegen insgesamt vier Maßnahmenansätze vor. Diese sind in Tabelle 4 angegeben.

Tabelle 4: Maßnahmenansätze zum Handlungsfeld „Motorisierter Individualverkehr“

Nr.	Maßnahmenansatz (Titel)
17	Umsetzung des kreisweiten Elektromobilitätskonzepts
18	Initiierung einer finanziellen Unterstützung für die Anschaffung von E-Fahrzeugen (z. B. Pedelecs, E-Lastenräder, E-Roller, E-Motorrädern) durch den Landkreis
19	Initiierung und Umsetzung eines Mobilitätsdashboard auf der Homepage der Mobilitätsregion Coburg mit aktuellen Informationen über Staus, Parkplätze, Busfahrpläne, Lade- und Leihstationen für E-Fahrzeuge
20	Nutzung von Floating Car Data in der Verkehrsplanung

9.5 Handlungsfeld 5: Multi- und Intermodalität

Zur Förderung der Verkehrsmittelverknüpfung und damit zur Stärkung des Umweltverbunds liegen insgesamt drei Maßnahmenansätze vor. Diese sind in Tabelle 5 angegeben.

Tabelle 5: Maßnahmenansätze zum Handlungsfeld „Multi- und Intermodalität“

Nr.	Maßnahmenansatz (Titel)
21	Schaffung und Umsetzung eines modularen Bausteinsystems für Mobilstationen mit Corporated Design für die bedarfsgerechte Gestaltung in den Kommunen in Abstimmung mit den Vorgaben des Freistaats Bayern und des VGN
22	Beauftragung und Finanzierung einer Machbarkeitsstudie für ein kreisweites Fahrradverleihsystem für den Alltags- und Freizeitradverkehr (ggf. auch in Verbindung mit weiteren Sharing-Fahrzeugen)
23	Unterstützung VGN bei (Tiefen-)Integration aller verfügbaren regionalen Mobilitätsangebote (inkl. intermodalem Routing) in VGN-App

9.6 Handlungsfeld 6: Mobilitätsmanagement

Zur nachhaltigen Gestaltung und Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens über weiche Maßnahmen (Information, Kommunikation, Austausch) liegen insgesamt acht Maßnahmenansätze vor. Diese sind in Tabelle 6 angegeben.

Tabelle 6: Maßnahmenansätze zum Handlungsfeld „Mobilitätsmanagement“

Nr.	Maßnahmenansatz (Titel)
24	Durchführung von Impulsberatungen zum betrieblichem Mobilitätsmanagement in Unternehmen
25	Ausweitung und Bewerbung von Pedelec-Sicherheitstrainings für Senioren
26	Umsetzung von Aktionen zur Stärkung eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens an (weiterführenden) Schulen
27	Erstellung eines Leitfadens „Elterntaxi“ zur Reduzierung des Kfz-Aufkommens an Schulen (Adressat sind hier die Eltern)
28	Initiierung und Finanzierung einer kreisweiten Kommunikationskampagne zum Thema "nachhaltiger Mobilität"
29	Bewerbung der Mitfahrbörse
30	Fortbildung von einem oder mehreren Mitarbeitenden des Landkreises und ggf. der kreisangehörigen Kommunen zu dem Thema Mobilitätsmanagement (kommunal, betrieblich, schulisch, zielgruppenspezifisch)
31	Personalstelle "Mobilitätsmanagement"

9.7 Handlungsfeld 7: Kooperative Zusammenarbeit

Zur Stärkung der Zusammenarbeit innerhalb des Landkreises sowie mit den benachbarten Landkreisen liegen insgesamt sechs Maßnahmenansätze vor. Diese sind in Tabelle 7 angegeben.

Tabelle 7: Maßnahmenansätze zum Handlungsfeld „Kooperative Zusammenarbeit“

Nr.	Maßnahmenansatz (Titel)
6	Fortsetzung des interkommunalen runden Tisches „Radverkehr“ unter Einbeziehung der Themen für den Fußverkehr
7	Initiierung von regelmäßigen Austausch- und Abstimmungsgesprächen mit den Nachbarkreisen zu verkehrsrelevanten Themen
32	Durchführung einer kreisweiten Mobilitätsbefragung sowie von Straßenverkehrszählungen in regelmäßigen Zeitabständen
33	Initiierung einer gemeinsamen Kampagne „Fahrradfreundliche Radregion Coburg“
34	Durchführung von Mobilitätstagen in den kreisangehörigen Kommunen zur Förderung klimafreundlicher Mobilität
35	Ausweitung der ARGE ÖPNV zu ARGE Mobilität sowie der Zusammenarbeit bei der Maßnahmenplanung

9.8 Umsetzungsfahrplan

Die Inhalte des Umsetzungsfahrplans für die nächsten 10 Jahre (bis 2035, Prognosehorizont) hängen von drei Faktoren ab.

Intensität des Handelns

Die Festlegung der angestrebten Intensität des Handelns ist eine politische Entscheidung, die noch getroffen werden muss. Aus fachgutachterlicher Sicht wird eine Orientierung an der mittleren Ausschöpfungsquote empfohlen. Dies bestätigt zum einen den politischen Willen für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung, lässt aber auch noch Spielraum, um auf die finanzielle Haushaltslage zu reagieren. Zeigt sich bei der Evaluierung, dass die angestrebten Zielwerte früher als erwartet erreicht werden, kann frühzeitig die hohe Ausschöpfungsquote als neuer Zielwert festgelegt werden.

Personelle Mittel für die Umsetzung

Hinsichtlich der personellen Mittel umfasst der Fachbereich 23 „Bildung, Mobilität, Kultur und Sport“ derzeit zwei Personalstellen in Vollzeit, deren Aufgabengebiet die Umsetzung der Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept umfasst. In Teilen ist die ARGE ÖPNV als Ergänzungsoption mit einzubeziehen, jedoch schafft dies keine weiteren zeitlichen Kapazitäten. Die 35 im Maßnahmenkatalog enthaltenen Maßnahmen erfordern für deren Umsetzung in Summe ein Gesamtvolumen von 94,0 (Minimum) bis 159,5 (Maximum) Wochenstunden. Realistisch liegt der tatsächliche Arbeitsaufwand zwischen dem Minimum und dem Maximum. Er wurde mit Unterstützung der Projektleitung des Landkreises Coburg mit 120 Wochenstunden abgeschätzt.

Es wird demnach deutlich, dass die bestehende Personaldecke für eine vollumfängliche Maßnahmenumsetzung im anvisierten Zeitraum bis 2035 nicht ausreicht. Beschränkt auf die beiden bestehenden Personalstellen in Vollzeit ist im Wesentlichen lediglich eine Optimierung des Tagesgeschäfts möglich, während Ansätze zur Optimierung des Verkehrsmanagements (Lenkung/Steuerung des Kfz-Verkehrs) sowie die themenübergreifenden Ansätze des Mobilitätsmanagements nicht angegangen werden können. Vor allem Letzteres ist wichtig, um eine gesellschaftliche Akzeptanz für eine neue Mobilitätskultur zu erreichen, die wiederum Grundlage für eine Verhaltensänderung der Bürgerinnen und Bürger ist.

Nachfolgend ist der Umsetzungsfahrplan ohne und mit aufgestockter Personaldecke dargestellt.

Nr.	Maßnahmentitel	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
1	Umsetzung kreisweiten Radverkehrskonzepts										
2	Umsetzung Fortschreibung NVP										
3	Erreichbarkeitsanalysen/Mobilitätskonzepte Gewerbestandorte	kontinuierlich im Zuge der Impulsberatungen und des BMM									
4	Aufrechterhaltung Nahversorgung in ländlichen Bereichen										
5	Überprüfung Bedarf/Qualität von Querungsstellen (Kreisstraßen)	im Zuge der Umsetzung von Maßnahme 1									
6	Runder Tisch „Radverkehr“ mit Themen Fußverkehr	mind. zweimal im Jahr									
7	Austausch/Abstimmung mit Nachbarkreisen zu Mobilitätsthemen	mind. einmal im Jahr									
8	Unterstützung der kreisangehörigen Kommunen bei Fördermittelakquise										
9	Erhöhung der Verkehrssicherheit (v. a. für Fuß- und Radverkehr)										
10	Initiierung Mobilitätstrainings und Begleitservices für ÖPNV-Nutzung			eigenständige Fortsetzung durch Partner							
11	Prüfung Ausweitung "Nacht-Anruf-Sammeltaxi" (NAST)										
12	Verbesserung Information, Kommunikation und ÖPNV-Marketing										
13	Etablierung autonomer Shuttlebusse als ergänzendes ÖPNV-Angebot										
14	Unterstützung der kreisangehörigen Kommunen bei Priorisierung "barrierefreie Haltestellen"										
15	Erleichterung ÖPNV-Nutzung für körperlich eingeschränkte und sinneseingeschränkte Personen										
16	finanzielle Unterstützung für Ausbau barrierefreie Haltestellen	sofern finanzielle Mittel verfügbar									
17	Umsetzung des kreisweiten Elektromobilitätskonzepts										
18	finanzielle Unterstützung für Anschaffung E-Fahrzeuge	sofern finanzielle Mittel verfügbar									
19	Mobilitätsdashboard mit aktuellen Verkehrs-/Mobilitätsinformationen										
20	Nutzung von Floating Car Data in Verkehrsplanung										
21	modulares Bausteinsystem für Mobilstationen										
22	Machbarkeitsstudie kreisweites Fahrradverleihsystem für Alltags- und Freizeitradverkehr										
23	Unterstützung bei (Tiefen-)Integration regionaler Mobilitätsangebote in VGN-App										
24	Impulsberatungen zum betrieblichem Mobilitätsmanagement	auf Anfrage kontinuierlich im Zuge des BMM									
25	Ausweitung/Bewerbung von Pedelec-Sicherheitstrainings für Senioren										
26	Aktionen "nachhaltige Mobilität" an (weiterführenden) Schulen										
27	Leitfaden „Elterntaxi“ (Adressat sind hier die Eltern)										
28	kreisweiten Kommunikationskampagne "nachhaltiger Mobilität"										
29	Bewerbung der Mitfahrbörse										
30	Fortbildung Mobilitätsmanagement (kommunal, betrieblich, schulisch, zielgruppenspezifisch)	kontinuierlich mit Personalwechsel									
32	kreisweiten Mobilitätsbefragung (B) sowie Verkehrszählungen (VZ)	VZ		VZ		B		VZ		VZ	
33	Initiierung einer gemeinsamen Kampagne „Fahrradfreundliche Radregion Coburg“										
34	Mobilitätstage in den kreisangehörigen Kommunen										
35	Ausweitung ArGe ÖPNV zu ArGe Mobilität	mind. zweimal im Jahr									
■ Umsetzung mit bestehendem Personal		Anzahl Maßnahmen im Jahr: 19 16 15 12 11 12 12 12 12 12									
■ Umsetzung mit einer zusätzlichen Personalstelle		Anzahl Maßnahmen im Jahr: 28 26 24 21 20 20 19 19 19 18									

Bild 4: Umsetzungsfahrplan mit bestehender Personaldecke und als Variante mit aufgestockter Personaldecke

10 Verstetigung und Evaluierung

Zur Gewährleistung des anvisierten Erfolgs des Mobilitätskonzepts, ist nach Aufstellung des Konzepts eine Verstetigung der Arbeiten sowie eine Umsetzung mit einer kontinuierlichen Evaluierung des Umsetzungsstands und der erzielten Wirkungen erforderlich. Hierbei ist zu beachten, dass hierfür entsprechende personelle und finanzielle Ressourcen bereitgestellt werden müssen. Auch eine transparente Berichterstattung über die Ergebnisse der Evaluierung ist notwendig, um diese mit allen relevanten Akteuren rückkoppeln zu können.

In Abstimmung mit der Politik ist das im Mobilitätskonzept ausgearbeitete Handlungskonzept (vgl. Kap. 9) zur Erreichung der in der Mobilitätsstrategie verankerten Ziele sukzessive umzusetzen. Für die Koordinierung und Umsetzung des kreisweiten Mobilitätskonzepts ist der Fachbereich 23 „Bildung, Mobilität, Kultur und Sport“ zuständig und bereits mit der entsprechenden Personalstelle ausgestattet. Die Personalstelle war als Projektleitung seitens des Landkreises Coburg bereits im Arbeitsprozess zur Erstellung des Mobilitätskonzepts mit eingebunden. Damit wird gewährleistet, dass die verantwortliche Person eine ausreichende Kenntnis über das notwendige Hintergrundwissen verfügt. Innerhalb der Landkreisverwaltung hat die für die Umsetzungs koordinierung des Mobilitätskonzepts zuständige Person eine bündelnde Funktion.

Da die Zusammenstellung des Personalbedarfs zur Umsetzung der im Maßnahmenkatalog enthaltenen Maßnahmenempfehlungen aufgezeigt hat, dass die bestehende Personaldecke für eine vollumfängliche Maßnahmenumsetzung im anvisierten Zeitraum bis 2035 nicht ausreicht (vgl.

Kap. 9.8) berücksichtigt der Maßnahmenkatalog die Empfehlung, eine neue Personalstelle („Personalstelle „Mobilitätsmanagement“, Maßnahmenansatz 31) zu schaffen. Sie soll vor allem für die Ansätze zur Optimierung des Verkehrsmanagements (Lenkung/Steuerung des Kfz-Verkehrs) und die themenübergreifenden Ansätze des Mobilitätsmanagements bearbeiten.

Es sollte geprüft werden, ob die neue Personalstelle über eine projektbezogene Förderung (z.B. LEADER-Förderung) eingerichtet werden kann. Ist eine Förderung möglich, wird empfohlen, die Personalstelle auch nach Ablauf der Förderung beizubehalten.

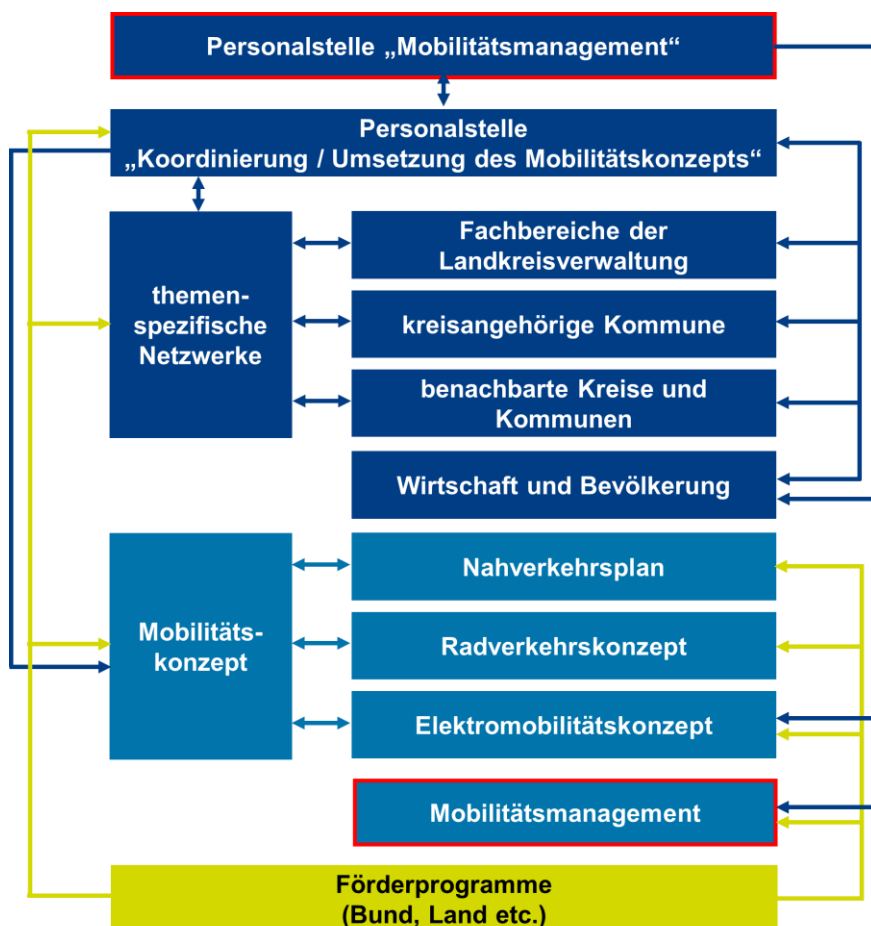


Bild 5: Arbeitsstruktur zur Verstetigung von relevanten Begleitaktivitäten

Zur Erfassung des Umsetzungsstands ist ein Wissensaustausch zwischen der Projektleitung des Mobilitätskonzepts und den für die Maßnahmenumsetzung zuständigen Verwaltungsabteilungen und relevanten externen Akteuren erforderlich. Da es sich um eine wiederkehrende Aufgabe handelt – Durchführung für jede Maßnahme aus dem Maßnahmenkatalog und wiederholt in regelmäßigen Zeitabständen – sollte der Wissensaustausch zur Minimierung des Arbeitsaufwands möglichst standardisiert durchgeführt werden. Es wird daher der Einsatz eines strukturierten Erhebungsbogens (beispielhafter Evaluationsbogen für den Landkreis Coburg ist im Schlussbericht dargestellt) sowie ein zeitlicher Rhythmus von zwei bis drei Jahren empfohlen.

Zur Erfassung der bisher erreichten Wirkungen sind die in der Mobilitätsstrategie verankerten Ziele (u. a. Veränderung des Modal Splits zu Gunsten des Umweltverbunds; vgl. Kap. 8) mit Hilfe von regelmäßigen Datenerhebungen zu kontrollieren. Spätestens in 2035 sind die erreichten Wirkungen kritisch zu reflektieren und die Zielwerte entsprechend anzupassen bzw. fortzuschreiben.

Folgende Zielindikatoren und Datenerhebungen werden für relevant erachtet:

- Mobilitätskennwerte (mit Hilfe von eigener Mobilitätsbefragung, deutschlandweiten Mobilitätsbefragung oder Verkehrszählungen an ausgewählten Referenzstellen im Straßennetz),

- Klimabilanzierung (Bilanzierung des Endenergieverbrauchs und der Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors; Derzeit verfügt der Landkreis Coburg jedoch über keine Klimabilanzierung, auch nicht zum Verkehrssektor. Diese wäre zunächst zu erstellen.),
- Verkehrssicherheit (Datenerfassung und -analyse der Kreispolizeibehörde).

Weitere Details sind dem Schlussbericht zu entnehmen.

11 Ausblick

Mit dem ausgearbeiteten kreisweiten Mobilitätskonzept liegen eine Darstellung der Ist-Situation sowie eine Darstellung der zu erwartenden weiteren Entwicklungen vor. Darauf aufbauend wurden unter Berücksichtigung der im Beteiligungsprozess gesammelten Anmerkungen eine Mobilitätsstrategie und ein Handlungskonzept ausgearbeitet.

Es zeigt sich, dass der Landkreis Coburg bereits viele konzeptionelle Grundlagen geschaffen hat und auch viele Themenfelder einer nachhaltigen Mobilität bereits bespielt. Das Handlungskonzept greift daher zum einen eine Optimierung des Tagesgeschäfts auf und zum anderen eine punktuelle Ergänzung von neuen Themenfeldern (z. B. Mobilitätsmanagement).

Es wird empfohlen die Ergebnisse des Realszenarios (vgl. Kap. 7) als anvisierte Handlungsrichtung und damit als angestrebte Intensität des Handelns für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung anzusetzen.

Darauf aufbauend ist die Auswahl der umzusetzenden Maßnahmenansätze zu tätigen. Hierbei unterstützt die durchgeführte Bewertung der Maßnahmenansätze (vgl. Kap. 9) und der grob skizzierte Umsetzungsfahrplan (vgl. Kap. 9.8). Diesbezüglich wurde aufgezeigt, dass eine vollständige bzw. wirkungsvolle Umsetzung des Handlungskonzepts die Aufstockung der bestehenden Personaldecke im Fachbereich 23 „Bildung, Mobilität, Kultur und Sport“ erfordert, weshalb hierzu ein eigener Maßnahmenansatz im Handlungskonzept integriert wurde (Maßnahmenansatz Nr. 31). Wird sich gegen die Personalaufstockung entschieden, erfolgt im Wesentlichen lediglich eine Optimierung des Tagesgeschäfts. Die Ansätze zur Optimierung des Verkehrsmanagements (Lenkung/Steuerung des Kfz-Verkehrs) sowie die themenübergreifenden Ansätze des Mobilitätsmanagements können dann nicht angesprochen werden. Vor allem Letzteres ist wichtig, um eine gesellschaftliche Akzeptanz für eine neue Mobilitätskultur zu erreichen, die wiederum Grundlage für eine Verhaltensänderung der Bürgerinnen und Bürger ist.