

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

Schlussbericht

Bearbeitung:

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

Aachen, im September 2025 MN_230580_MK_Coburg_SB_2025-09-10.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:





Inhaltsverzeichnis

1	Aus	gangslage und Zielsetzungen	6
2	Best Cob	tandsanalyse – Allgemeine Rahmenbedingungen zur Mobilität im L	andkreis. 7
	2.1		7
	2.2		9
		Entwicklung des Pkw-Bestands (retroperspektiv)	10
		Verkehrsinfrastruktur	13
	۷.4	2.4.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV)	13
		2.4.2 Straßengebundener und schienengebundener öffentlicher Personenv	
		(ÖPNV und SPNV)	16
		2.4.3 Radverkehr	
			20
		2.4.4 Fußverkehr	21
	0 E	2.4.5 Weitere Mobilitätsangebote	22
		Verkehrssicherheit	23
	2.6	Wirtschaft und Bildung	24
		2.6.1 Wirtschaftsstruktur	24
		2.6.2 Pendlerverflechtungen	27
		2.6.3 Tourismus, Freizeit	29
		2.6.4 Bildung	30
		2.6.5 Erschließungsqualität sozialer und kultureller Infrastrukturen	30
	2.7	Mobilitätsverhalten	32
		2.7.1 Wegeanzahl	32
		2.7.2 Modal Split (Verkehrsmittelwahl)	32
		2.7.3 Wegelänge	33
		2.7.4 Verkehrsleistung	34
3	Bete	eiligung ausgewählter Zielgruppen	35
	3.1	Landkreisangehörige Kommunen	35
		3.1.1 Schriftliche Datenabfrage	35
		3.1.2 Workshop	41
	3.2	Schulen	41
	·	3.2.1 Kurzfragebogen	41
		3.2.2 Workshop	43
	3.3	Wirtschaftsunternehmen	44
	3.4		51
	J. T	3.4.1 Mobilitätsbefragung	51
		3.4.2 Öffentliche Veranstaltung	51
	3.5	Politik	52
			52 52
	3.6	Laufende Praxisprojekten anderer Kommunalverwaltungen	52
4		gnose – zukünftige Rahmenbedingungen zur Mobilität im Landkreis	53
	4.1	Bevölkerungsentwicklung	53
	4.2	Entwicklung Pkw-Bestand	54
	4.3	Allgemeine Entwicklungstrends mit Einfluss auf das Themenfeld Mobilität	56
		4.3.1 Umweltbewusstsein	56
		4.3.2 Fahrradtrends	57
		4.3.3 Technikentwicklungen	59
		4.3.4 Sharing-Economy	64
		4.3.5 Führerschein- und Pkw-Besitz	65
		4.3.6 Mobilitätsverhaltensänderungen infolge der Corona-Pandemie	65
		4.3.7 Entwicklung von Lebenshaltungs- und Mobilitätskosten	67
	4.4	Nachhaltige Mobilitätsaktivitäten in den kreisangehörigen Kommunen	68
_			
5	Dars	stellung der Mobilitätsbedürfnisse für relevante Zielgruppen	72





			_
	5.1	Mobilitätsverhalten (Ist-Situation) 5.1.1 Kinder und Jugendliche 5.1.2 Berufspendelnde 5.1.3 Seniorinnen und Senioren 5.1.4 Körperlich eingeschränkte und sinneseingeschränkte Personen 5.1.5 Touristen Mobilitätsvisionen (mögliche Zielbilder) 5.2.1 Kinder und Jugendliche 5.2.2 Berufspendelnde 5.2.3 Seniorinnen und Senioren	72 72 73 73 74 74 75 76
		5.2.4 Körperlich eingeschränkte und sinneseingeschränkte Personen5.2.5 Touristen	78 79
6	SWO	OT-Analyse	80
	6.1	Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr)	82
	6.2 6.3	ÖPNV/SPNV Kfz-Verkehr (inkl. Wirtschaftsverkehr)	84 86
	6.4	Intermodalität und Sharing	88
	6.5	Allgemeine Rahmenbedingungen	89
7	Szei	narienbetrachtung	91
-	7.1	Referenzszenario – Prognose ohne aktives Handeln des Landkreises	91
	7.2	Maximalszenario – Prognose mit aktivem Handeln des Landkreises	93
	7.3	Realszenario – Prognose mit Handeln des Landkreises unter Berücksichtigung d Aufwands (Personal, Finanzen)	des 95
8	Mob	vilitätsstrategie	98
	8.1	Entwicklungshergang	98
	8.2 8.3	Aufbau Oberziel und Handlungsfelder	99 100
	8.4	Leitsätze und Ziele	100
	• • •	8.4.1 Handlungsfeld 1: Erreichbarkeit	101
		8.4.2 Handlungsfeld 2: Fuß- und Radverkehr	102
		8.4.3 Handlungsfeld 3: Öffentlicher Personenverkehr	103 104
		8.4.4 Handlungsfeld 4: Motorisierter Individualverkehr 8.4.5 Handlungsfeld 5: Multi- und Intermodalität	102
		8.4.6 Handlungsfeld 6: Mobilitätsmanagement	107
		8.4.7 Handlungsfeld 7: Kooperative Zusammenarbeit	108
9	Han	dlungskonzept	110
	9.1	Inhaltlicher Aufbau	110
	9.2	Handlungsfeldspezifische Maßnahmenansätze	110
		9.2.1 Handlungsfeld 1: Erreichbarkeit 9.2.2 Handlungsfeld 2: Fuß- und Radverkehr	110 110
		9.2.3 Handlungsfeld 3: Öffentlicher Personennahverkehr	111
		9.2.4 Handlungsfeld 4: Motorisierter Individualverkehr	111
		9.2.5 Handlungsfeld 5: Multi- und Intermodalität	112
		9.2.6 Handlungsfeld 6: Mobilitätsmanagement	112
		9.2.7 Handlungsfeld 7: Kooperative Zusammenarbeit 9.2.8 "Merkliste"	112 113
	9.3	Kurzbeschreibung des Steckbriefaufbaus	113
	9.4	Maßnahmenbewertung	114
	9.5	Umsetzungsfahrplan	116
10		stetigung und Evaluierung	121
	10.1	Verstetigung 10.1.1 Personalstelle "Koordinierung und Umsetzung des Mobilitätskonzepts"	121 121
		10.1.1 1 ersonaistelle "Noordinierung und Omsetzung des Mobilitatskonzepts	14





Anh	nang	131
11	Ausblick	130
	10.1.4 Einbindung von relevanten Akteuren 10.2 Evaluierung 10.2.1 Erfassung des Umsetzungsstands 10.2.2 Erfassung der bisher erreichten Wirkungen	124 126 126 127
	10.1.2 Neue Personalstelle "Mobilitätsmanagement" 10.1.3 Themenspezifische Netzwerke	122 123
		5

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

2.1 Räumliche und strukturelle Ausgangslage

Der Landkreis Coburg liegt im Nordwesten des Regierungsbezirks Oberfranken und ist Teil der Metropolregion Nürnberg. Das Kreisgebiet umfasst eine Fläche von rund 590 km² und umschließt die kreisfreie Stadt Coburg. Es grenzt im Norden an die thüringischen Nachbarkreise Hildburghausen und Sonneberg, die als Vorläufer des Thüringer Waldes Mittelgebirgscharakter aufweisen. Weiter im Uhrzeigersinn schließen sich die Landkreise Kronach im Osten, Lichtenfels und Bamberg im Süden und Haßberge im Westen an.

Der Landkreis Coburg besteht aus vier Städten und dreizehn Gemeinden. Das Landratsamt liegt in der freien Kreisstadt Coburg. Die beiden Mittelzentren Neustadt bei Coburg und Rödental übernehmen neben dem Oberzentrum Coburg Versorgungsfunktionen für die umliegenden Grundzentren (Tabelle 1).

Die Gemeinden Grub a. Forst und Niederfüllbach bilden eine Verwaltungsgemeinschaft. 1 Sie gelten im Regionalplan Oberfranken-West ebenso wie die Gemeinden Dörfles-Esbach/Lautertal und Sonnefeld/Weidhausen b.Coburg als zentrale Doppelorte.² Die Kommune Weitramsdorf wird im Landesentwicklungsprogramm (LEP) Bayern als besonders strukturschwache Gemeinde eingestuft.3

In der "Laufenden Raumbeobachtung" durch das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung werden die Kommunen nach ihrer Siedlungsstruktur und Lage kategorisiert. Hiernach sind die drei Orte Bad Rodach, Ebersdorf b.Coburg und Weitramsdorf mit einer Einwohnerzahl von jeweils mehr als 5.000 Einwohnern als "kleine Kleinstädte" eingestuft, die Versorgungsfunktionen für die umliegenden ländlich geprägten Gemeinden haben.

Im Landkreis Coburg leben rund 87.300 Einwohnende, davon rund 30% in den beiden Mittelzentren Neustadt bei Coburg und Rödental. Die mittlere Bevölkerungsdichte von 149 Einwohnern/km² entspricht nahezu dem Wert des Regierungsbezirks Oberfranken (148 EW/km²). Im Vergleich mit den Nachbarkreisen Kronach (102 EW/km²) und Lichtenfels (129 EW/km²) ist der Landkreis Coburg erheblich dichter besiedelt.⁴ Innerhalb des Kreisgebietes zeigen sich deutliche Unterschiede: Die im Osten des Kreises und an Coburg angrenzenden Kommunen weisen tendenziell höhere Dichten auf als die westlich gelegenen. Besonders gering mit unter 100 EW/km² sind die Dichten der Kommunen zu den westlich gelegenen Kreisen Hildburghausen und Haßberge hin (Bild 1, Tabelle 1).



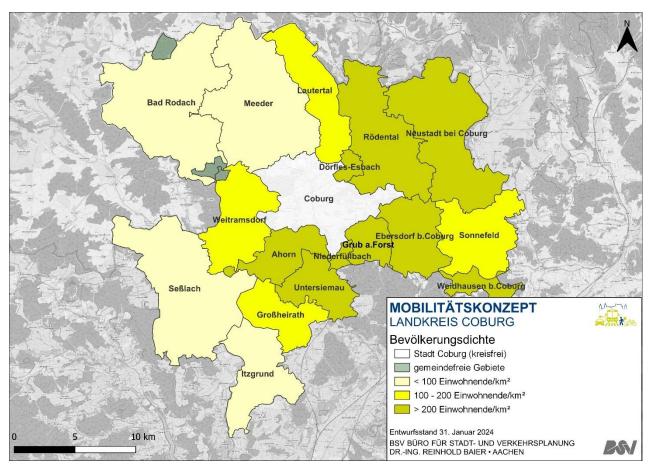


¹ https://www.landkreis-coburg.de

² https://www.oberfranken-west.de/Regionalplan

³ https://www.stmwi.bayern.def

⁴ https://www.regierung.oberfranken.bayern.de



Bevölkerungsdichte im Landkreis Coburg (eigene Darstellung; Datenstand Oktober 2022) Bild 1:

Tabelle 1: Ausgewählte Kennwerte zur Beschreibung der Siedlungsstruktur^{5, 6, 7}

		Stadt-/	Ein	Fläche		
Kommune	Zentralität	Gemeindetyp	Anzahl [EW]	Anteil [EW]	Dichte [EW/km²]	[km²]
Neustadt bei Coburg, Stadt	Mittelzentrum	Größere Kleinstadt	15.076	17%	244	61,89
Rödental, Stadt	Mittelzentrum	Größere Kleinstadt	13.037	15%	261	49,97
Bad Rodach, Stadt	Grundzentrum	Kleine Kleinstadt	6.630	8%	85	77,65
Ebersdorf b.Coburg	Grundzentrum	Kleine Kleinstadt	6.280	7%	238	26,36
Weitramsdorf	Grundzentrum	Kleine Kleinstadt	5.158	6%	153	33,7
Sonnefeld	Grundzentrum	Landgemeinde	4.562	5%	132	34,69
Lautertal	Grundzentrum	Landgemeinde	4.521	5%	149	30,35
Untersiemau	Grundzentrum	Landgemeinde	4.270	5%	208	20,49
Ahorn	-	Landgemeinde	4.161	5%	210	19,83
Seßlach, St	Grundzentrum	Landgemeinde	3.927	4%	54	72,53
Meeder	Grundzentrum	Landgemeinde	3.634	4%	49	73,58
Dörfles-Esbach	Grundzentrum	Landgemeinde	3.614	4%	944	3,83
Weidhausen b.Coburg	Grundzentrum	Landgemeinde	3.183	4%	331	9,61
Grub a.Forst	Grundzentrum	Landgemeinde	2.782	3%	232	11,97
Großheirath	-	Landgemeinde	2.621	3%	118	22,27
Itzgrund	-	Landgemeinde	2.356	3%	71	33,08
Niederfüllbach	Grundzentrum	Landgemeinde	1.505	2%	581	2,59
LK Coburg		Landkreis	87.317		149	584,39

⁷ Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung: Laufende Raumbeobachtung des BBSR, Stand 17.11.2023





⁵ gemeindefreie Gebiete (6 km²) nicht enthalten

⁶ Bayerisches Landesamt für Statistik, Fürth 2023, Stand: 11.01.2024

Die Übersichtskarte zu den Siedlungsflächen (hier beschränkt auf Wohnbauflächen sowie Industrie- und Gewerbeflächen, Bild 2) zeigt, dass sich die Siedlungsflächen vor allem im zentralen sowie im nord- und südöstlichen Teil des Kreisgebiets konzentrieren. Eine weitere kleinere Agglomeration bildet der nordwestlich gelegene Kern von Bad Rodach. Im übrigen Teil des Landkreises sind die Siedlungsflächen dispers verteilt. Dies ist neben der grundsätzlich ländlich geprägten Struktur auch auf die teilweise bewegte Topografie zurückzuführen.

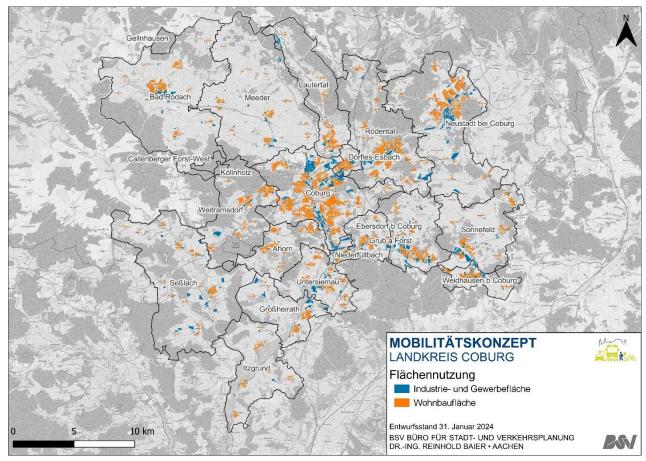


Bild 2: Siedlungs- und Gewerbeflächen im Landkreis Coburg

2.2 Bevölkerungsentwicklung (retroperspektiv)

Bezogen auf die letzten 30 Jahre zeigt sich für die Jahre 1990 bis 1999 eine kontinuierliche Bevölkerungszunahme von 85.833 auf 92.304 Einwohnende, während danach die Bevölkerung bis zum Jahr 2021 stetig abnimmt (Bild 3). Seit diesem Tiefstand ist bis 2023 ein leichter Zuwachs von rund 0,9 % zu verzeichnen, der vor allem durch Zuwanderung begründet ist.

Die Altersstruktur und deren Entwicklung in den letzten zwanzig Jahren zeigen den typischen sich für Deutschland vollziehenden demografischen Wandel. Der Anteil der Kinder und Jugendlichen (unter 18 Jahre) sowie der Anteil der jüngeren Personen im erwerbstätigen Alter war rückläufig, während die ältere Bevölkerung der geburtenstarken Jahrgänge (50 Jahre und älter) zunahm und die Lebenserwartung anstieg. Der Anteil der Seniorinnen und Senioren (über 65 Jahre) ist bereits im Jahr 2022 auf knapp ein Viertel angestiegen. Das Durchschnittsalter der Bevölkerung stieg im Betrachtungszeitraum von 42,1 auf 46,3 Jahre an (Bild 4).

Mit einer sich ändernden Altersstruktur der Bevölkerung gehen auch andere Mobilitätsverhalten einher. Abhängig von der jeweiligen Lebensphase, dem Alter und damit verbundenen Faktoren (z. B. Gesundheit/Fitness, Führerscheinbesitz und -nutzung, Änderung von Wegezwecken, Transporterfordernisse, Familienmodelle und damit verbundene Mobilitätsanforderungen) ändert sich in der Regel der Bedarf an Mobilität und die Wahl des Verkehrsmittels. Durch eine Zunahme älterer



Altersgruppen und einem Rückgang Jüngerer gewinnen ältere Menschen für die Gestaltung von Mobilitätsangeboten immer mehr an Bedeutung. Dies ist bei der Planung der zukünftigen Mobilität im Landkreis adäquat zu berücksichtigen.

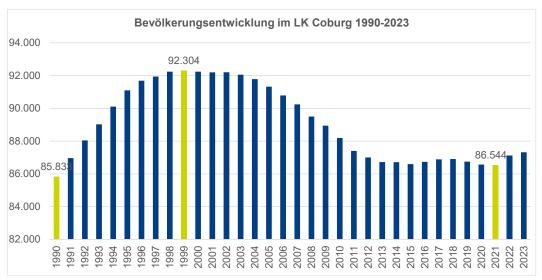


Bild 3: Bevölkerungsentwicklung 1990-2023⁸

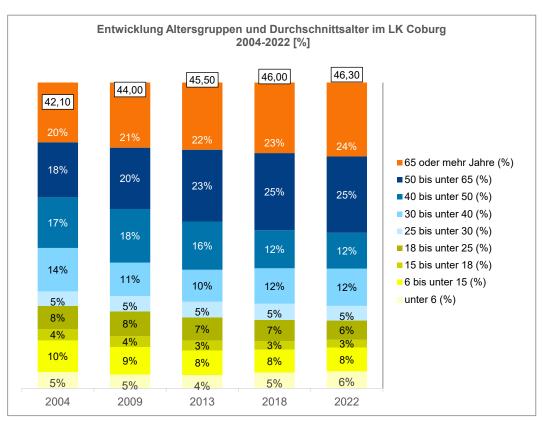


Bild 4: Bevölkerungsentwicklung nach Altersklassen im Kreis Coburg, in Oberfranken und Bayern 2004-2022 [%]9

2.3 **Entwicklung des Pkw-Bestands (retroperspektiv)**

Der Pkw-Bestand stieg in der Vergangenheit im Landkreis Coburg ebenso wie im gesamten Bundesgebiet stetig an. Im Zeitraum von 2018-2023 hat sich die Anzahl von 56.926 auf 59.883 um





⁸ Bayerisches Landesamt für Statistik, Fürth 2023, Stand: 11.01.2024

https://www.statistikdaten.bayern.de/genesis, Stand: 11.01.2024

rund 5 % erhöht. (Bild 5). Die Pkw-Dichte liegt im Jahr 2023 im Landkreis mit 686 Pkw/1.000 Einwohnenden über den Werten für Oberfranken (652 Pkw/1.000 EW) und Bayern (2022: 619 Pkw/1.000 EW).10

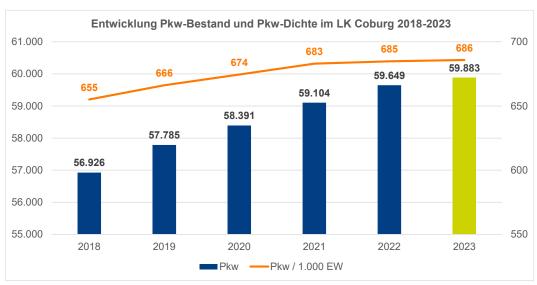


Bild 5: Entwicklung Pkw-Bestand und Pkw-Dichte (2018-2023)¹¹

Bedeutsam für die Bestandsentwicklung im Pkw-Verkehr ist die Marktdurchdringung von Pkw mit alternativen Antrieben (u. a. Hybrid, reiner Elektroantrieb). Im Landkreis Coburg waren 2023 rund 3.300 Pkw mit elektrischem Antrieb auf den Straßen unterwegs (1.145 mit reinem Elektro-, 2.167 mit Hybridantrieb, Bild 6). In der Summe entspricht das einem Anteil von rund 5,5% aller zugelassenen Pkw im Landkreis. Im Regierungsbezirk Oberfranken ist der Anteil an Elektrofahrzeugen mit rund 5,8% ähnlich hoch (Hybrid: 3,6%, rein Elektro:1,9%). In Bayern liegt der Anteile mit 7,5% (Hybrid: 5,2%, rein Elektro: 2,3%) etwas höher.

Der im gesamten Bundesgebiet verzeichnete Anstieg von E-Pkw ist vor allem in Zusammenhang mit der Förderung von Elektromobilität (u. a. Kaufprämien für E-Pkw im Zeitraum 05/2016-12/2023) zu sehen. Nach Wegfall der Förderung ging der Absatz neuer E-Pkw bundesweit im Vergleich zum Vorjahr um rund 29 % zurück. 12

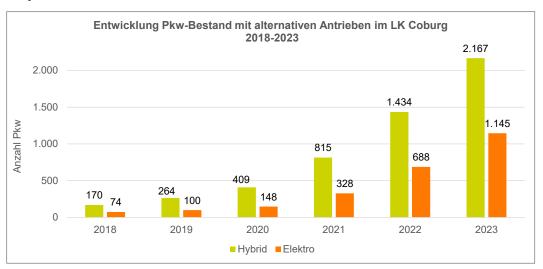


Bild 6: Entwicklung Pkw-Bestand mit alternativen Antrieben 2018-2023 im Landkreis Coburg¹³





¹⁰ http://www.kba.de, Stand: 05.04.2024

¹¹ http://www.kba.de, Stand: 05.04.2024

¹² https://www.kba.de/, Stand 10.04.2024

¹³ Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg, http://www.kba.de

Für die Funktionsfähigkeit von E-Fahrzeugen ist auch im Hinblick auf den Markthochlauf der flächendeckende Ausbau einer attraktiven Ladeinfrastruktur eine entscheidende Voraussetzung.

Im Landkreis und Stad Coburg setzt sich die Ladeinfrastruktur aus 53 Ladestationen mit insgesamt 154 Ladepunkten zusammen (Stand Februar 2024, Tabelle 2, Bild 7). An rund 60 % der Ladepunkte kann auf eine Ladeleistung von bis zu 11 kW zugegriffen werden, die restlichen rund 40 % der Ladepunkte bieten das schnellere Stromtanken mit mindestens 22 kW an.

Der Abdeckungsgrad an Ladestationen stellt gemäß des Elektromobilitätskonzepts quantitativ und qualitativ gute Ausgangsbedingungen für die weitere Entwicklung der Elektromobilität im Landkreis Coburg dar. 14

Entsprechend der Siedlungsstruktur im Landkreis konzentrieren sich die Ladeinfrastrukturen in der Mitte und im östlichen Landkreis. Vor allem in den kleineren Kommunen und in ländlich geprägten Bereichen sind die Entfernungen zu öffentlichen Ladestationen größer (Bild 7).

Zur Abdeckung des zukünftigen Ladebedarfs wurden im Elektromobilitätskonzept 15 Mikrostandorte mit insgesamt 100 Ladepunkten als Potenziale aufgezeigt und analysiert.

Ladeinfrastruktur im Landkreis Coburg (inkl. Stadt Coburg)^{15, 16} Tabelle 2:

Kommune	Anzahl Standorte	Anzahl Ladesäulen	Anzahl Ladepunkte (AC / DC)
Ahorn	3	4	8 (6 / 2)
Bad Rodach, Stadt	3	3	6 (6 / 0)
Coburg, Stadt	18	27	58 (38 / 20)
Dörfles-Esbach	1	1	3 (3 / 0)
Ebersdorf b.Coburg	4	5	9(5 / 4)
Großheirath	1	1	3 (0 / 3)
Grub a.Forst	1	1	2 (2 / 0)
Itzgrund	0	0	0 (0 / 0)
Lautertal	1	3	4 (2 / 2)
Meeder	0	0	0 (0 / 0)
Neustadt bei Coburg	11	14	30 (21 / 9)
Niederfüllbach	1	1	1 (1 / 0)
Rödental, Stadt	2	6	12 (0 / 12)
Seßlach, Stadt	3	3	5 (2 / 3)
Sonnefeld	2	2	3 (3 / 0)
Untersiemau	1	2	4 (0 / 4)
Weidhausen b.Coburg	0	0	0 (0 / 0)
Weitramsdorf	1	2	6 (6 / 0)
Summe	53	75	154 (95 / 59)

¹⁶ Hinweis: Die Liste beinhaltet die Ladeeinrichtungen aller Betreiberinnen und Betreiber, die das Anzeigeverfahren der Bundesnetzagentur zum Zeitpunkt der Aktualisierung vollständig abgeschlossen und einer Veröffentlichung im Internet zugestimmt haben. Die Zahl der öffentlich zugänglichen Ladeeinrichtungen ist daher größer als hier dargestellt.





¹⁴ Mobilitätswerk GmbH: Kommunales Elektromobilitätskonzept für den Landkreis Coburg 2019.

¹⁵ https://www.bundesnetzagentur.de (abgerufen am 26.02.2024)

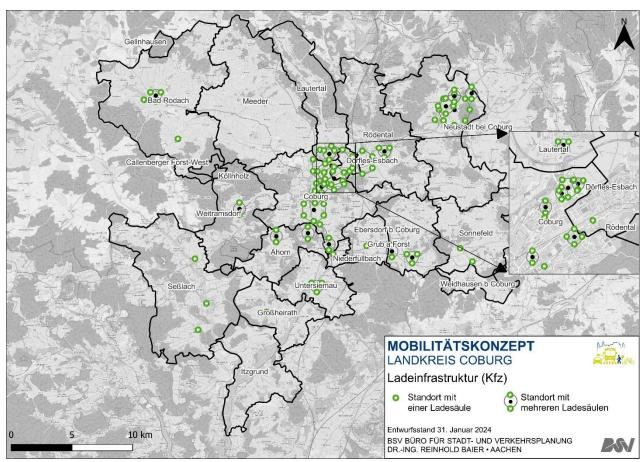


Bild 7: Ladeinfrastruktur im Landkreis Coburg^{15, 16}

2.4 Verkehrsinfrastruktur

Die nachfolgende Darstellung bietet einen Überblick zu den bestehenden Infrastrukturen für den motorisierten Individualverkehr (MIV), straßengebundenen und schienengebundenen öffentlichen Personenverkehr (ÖPNV/SPNV), den Rad- und Fußverkehr und weitere Mobilitätsangebote. Die Inhalte stützen sich auf Informationen allgemein zugänglicher Plattformen und vorliegender Konzepte. Eine georeferenzierte Aufnahme und Bewertung der verschiedenen Verkehrsnetze ist nicht Gegenstand des vorliegenden Konzeptes. Ergänzende Inhalte für die kommunale Ebene wurden im Rahmen der Kommunalbefragung erhoben (siehe Kap. 3.1.1).

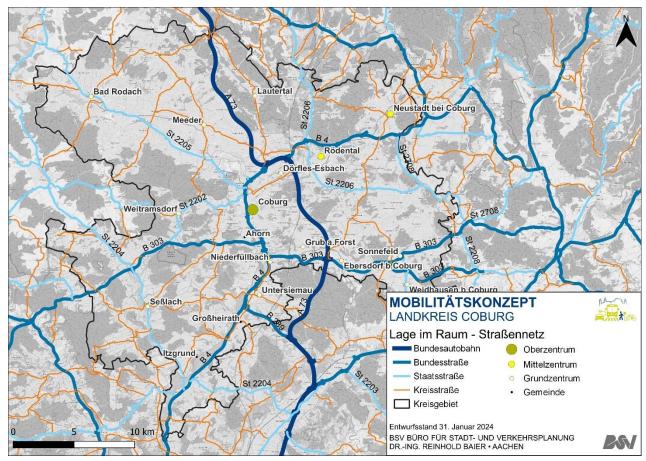
2.4.1 **Motorisierter Individualverkehr (MIV)**

Die Region ist sehr gut an das (über-)regionale Straßennetz angebunden. Die Bundesautobahn A73 verläuft zentral in Nord-Süd-Richtung (Thüringen-Coburg-Nürnberg) mit den vier im Landkreis liegenden Anschlussstellen Coburg, Neustadt bei Coburg, Rödental und Ebersdorf b.Coburg (Bild 8¹⁷). Sie schließt im Norden an die A71 nach Erfurt an und verbindet den Landkreis mit dem Nachbarland Thüringen. Südlich werden darüber Bamberg und der Verdichtungsraum Nürnberg-Fürth-Erlangen erreicht.

¹⁷ Die Anschlussstelle "Untersiemau" hat ebenfalls einen Bezug zum Landkreis Coburg, liegt aber außerhalb des Landkreisgebiets.







Straßennetz im Landkreis Coburg

Ein Großteil der Kommunen wird durch Bundesstraßen B4/B289 (Nord-Süd-Achse) sowie die B303 (Ost-West-Achse) an das Fernstraßennetz angebunden. Zahlreiche Staatsstraßen (73,1 km) und Kreisstraßen (196,5 km) ergänzen dieses Netz und gewährleisten die Anbindung aller kreisangehörigen Kommunen.¹⁸

In Bezug auf die Weiterentwicklung des klassifizierten Straßennetzes sind die Planungen aus dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP 2030) zu berücksichtigen. Im vordringlichen Bedarf ist hier zwischen Coburg und Weichengereuth die Erweiterung der B4 auf vier Fahrstreifen enthalten, die insbesondere Bedeutung für die Gemeinde Ahorn hat. Ein Stadtratsbeschluss der Stadt Coburg aus dem Jahr 2020 lehnte den Ausbau jedoch ab. Im Frühjahr 2024 gab es eine Podiumsdiskussion zum Thema und im Oktober 2024 hat die IHK eine repräsentative Umfrage beauftragt. Es zeigte sich eine mehrheitliche Befürwortung des Ausbaus in der Bevölkerung. Die Durchführung eines ergebnisoffenen Mediationsverfahrens/Vermittlungsausschusses durch die Regierung von Oberfranken hat schließlich zu einer finalen Kompromisslösung geführt:

- Ausbau beschränkt auf 17 m Breite ohne Mitteltrennung mit vier Fahrspuren sowie einem gemeinsamen Geh- und Radweg im Zweirichtungsbetrieb,
- dauerhafte Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h mit stationären Blitzern zur Absicherung der Einhaltung des Tempolimits,
- Ersatz der Südzufahrt durch einen Neubau mit Vollanschluss,
- Herstellung einer Nord-Süd-Radwegeverbindung an der Itz,

AGIMO 7



¹⁸ https://www.landkreis-coburg.de

- Fuß- und Radwegebrücke über B4 und Bahngelände zur Anbindung der Stadtteile westlich von B4 und Bahn an die Nord-Süd-Radwegeverbindung an der Itz,
- zweigleisiger Ausbau der Bahnlinie im Bereich Weichengereuth.

Eine Sanierung der B4 im Bereich Weichengereuth hat bereits im Dezember 2024 stattgefunden.

Einen Überblick über die Verkehrsstärken im Landkreis liefert die bundesweit im 5-Jahrsrythmuss durchgeführte Straßenverkehrszählung (Bild 9). Die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) auf den klassifizierten Straßen zeigt die größten Verkehrsstärken (> 15.000 Kfz/Tag) auf der nordsüdlich verlaufenden B4 und A73 im zentralen Bereich rund um Coburg. Stark belastet mit Werten zwischen 10.000 und 15.000 Kfz/Tag sind zudem die südöstlich verlaufende B303 sowie die Staatsstraße 2205 in Richtung Bad Rodach. Der überwiegende Teil der weiteren Staats- und Kreisstraßen wird von 1.000 – 5.000 Kfz/Tag befahren. Lediglich in den kleineren Kommunen, vor allem im Nord und Südwesten des Kreisgebietes liegen die täglichen Belastungen darunter. Punktuell zeigen sich aber auch höhere Belastungen (z. B. CO29 in Dörfles-Esbach).

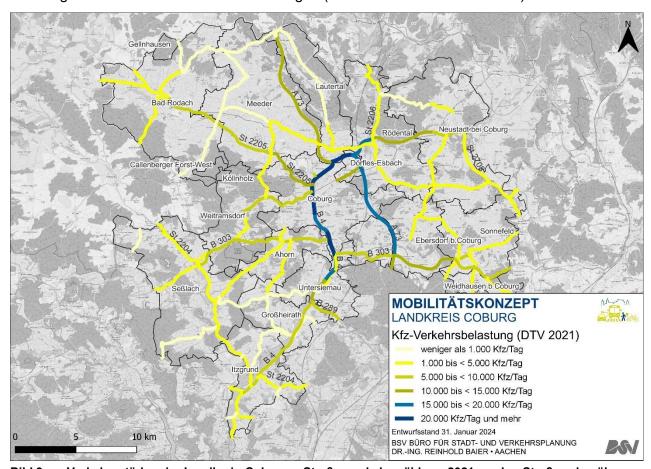


Bild 9: Verkehrsstärken im Landkreis Coburg – Straßenverkehrszählung 2021 an den Straßen des übergeordneten Verkehrs

Insgesamt hat der MIV innerhalb des Landkreises und zur regionalen Vernetzung eine hohe Bedeutung. Für automobile Bürgerinnen und Bürger sind durch das dichte Straßennetz Arbeitsplatz, Einkaufs-, Freizeit- und sonstige Ziele gut zu erreichen. Mit der guten Standorterreichbarkeit für den Kfz-Verkehr gehen allerdings die entsprechenden Verkehrsbelastungen mit den negativen Auswirkungen auf die Umwelt- und Lebenssituation einher.

2.4.2 Straßengebundener und schienengebundener öffentlicher Personenverkehr (ÖPNV und SPNV)

Der Landkreis Coburg ist Aufgabenträger des ÖPNV im Landkreis. Weiterer Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist der Freistaat Bayern bzw. die Bayrischen Eisenbahngesellschaft mbH. Das Leitbild der aktuell laufenden Fortschreibung des Nahverkehrsplans von Stadt und Landkreis Coburg zielt darauf ab, dass der ÖPNV und der SPNV von Stadt und Landkreis Coburg als integriertes Gesamtsystem verstanden und weiterentwickelt werden. Im Stadt-Umland-Verkehr sollen Regionalbus- und Stadtbusverkehr in der Aufgabenteilung optimal koordiniert werden. Das Leitbild zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans setzt sich aus 10 Handlungsfeldern zusammen, die neben den unmittelbar auf den öffentlichen Verkehr bezogenen Zielen auch die Themen der intermodalen Verknüpfungen und des Mobilitätsmanagements beinhalten. 19

SPNV

Schon heute findet an den vorhandenen Bahnhaltepunkten in unterschiedlichem Umfang eine Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern statt (u. a. Neustadt bei Coburg, Coburg, Rödental). Über Bushaltestellen, Fahrradabstellanlagen und Pkw-Parkplätze bestehen Angebote zum Umstieg auf Bus, Fahrrad und Pkw. In Coburg befindet sich neben dem Bahnhof der Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB), der Bahn, Stadt- und Regionalbusse miteinander verknüpft.

Auf der Internetseite der "Mobilitätsregion Coburg"²⁰ informieren Stadt und Landkreis Coburg zusammen zu Bus und Bahn (u. a. Fahrplanauskunft, Infos zu Rufbus, Anruf-Sammel-Taxis) und zum Fahrradverkehr (u.a. touristische Radrouten, Informationen zur Radverkehrsplanung) in der Stadt und im Landkreis (Arbeitsgemeinschaft über die ÖPNV-Zusammenarbeit im Nahverkehrsraum Coburg, ARGE ÖPNV-Coburg). Seit Januar 2024 sind beide dem Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) beigetreten. Durch die dadurch geltenden Tarife und Tarifbestimmungen des VGN sind Fahrten mit einem Ticket im gesamten Verbundgebiet möglich. Die Nutzerfreundlichkeit durch die Einführung durchgängiger Tarife konnte damit erhöht werden.²¹

Die Erschließung des Nahverkehrsraums durch den Schienenpersonennahverkehr erfolgt über die beiden Kursbuchstrecken (KBS)

- Nürnberg Bamberg Lichtenfels Coburg Sonneberg (Thü)/Erfurt (KBS 820) und
- Bad Rodach Coburg (KBS 831).

Für die an den Schienenstrecken gelegenen Kommunen bildet der Bahnverkehr mit dem Bahnhof Coburg als Knotenpunkt das Rückgrat der Anbindung an die benachbarten Orte und an das Oberzentrum Coburg (Bild 10, Bild 11). Die Kursbuchstrecke 820 verbindet den östlichen Teil des Landkreises mit den umliegenden Ober- und Mittelzentren. Die KBS 831 bindet mit der RB28 das westlich gelegene Bad Rodach an Coburg an. Durch die Angebote von Regionalexpress und Regionalbahn wird auf den Strecken im Landkreis ein Grundtakt von 60 Minuten erreicht. Auf einigen Abschnitten (Coburg – Ebersdorf b.Coburg) ergibt sich durch Überlagerungen auch ein dichteres Angebot (Tabelle 3).

Seit dem Fahrplanwechsel im Juni 2024 wird mit dem RE29 der Franken-Thüringen-Express von Coburg weiter bis Erfurt geführt. Fünf Zugpaare verkehren hier auf der neuen Schnellfahrstrecke Nürnberg-Erfurt. Die umstiegsfreie Fahrt dauert lediglich 36 Minuten und bedeutet eine erhebliche Angebotsverbesserung. Mit dieser direkten Nahverkehrsverbindung von Nürnberg über Coburg





¹⁹ Stadt und Landkreis Coburg. Fortschreibung Nahverkehrsplan. Ausschuss für Umwelt, Energie und Mobilität 30.06.2022.

²⁰ https://www.coburg.de/microsite/mobil/index.php. Abgerufen am 05.03.2025

²¹ https://www.suec.de

nach Erfurt wurde ein deutlicher Angebotssprung im länderübergreifenden Schienenpersonennahverkehr zwischen Bayern und Thüringen realisiert.

Am Coburger Bahnhof bestehen durch den Anschluss an die ICE-Strecke Nürnberg – Erfurt Verbindungen zum Fernverkehr (derzeit acht ICE-Halte/Tag). Der seitens Stadt und Landkreis geforderte Systemhalt in Coburg ist aufgrund damit verbundener Reisezeitverlängerungen laut Angaben der DB-Fernverkehr wirtschaftlich nicht tragfähig.

Eine aktuelle Erhebung der Bayrischen Eisenbahngesellschaft hat ergeben, dass sich der SPNV 2023 von den Auswirkungen der Corona-Pandemie erholt hat. Der Regierungsbezirk Oberfranken verzeichnete den deutlichsten Anstieg bei Fahrgästen, die mindestens wöchentlich mit dem Schienenpersonennahverkehr unterwegs sind. Der Anteil der Vielnutzer stieg dort von 5 % im Jahr 2022 auf 9 % im Jahr 2023. Beigetragen zum wachsenden Anteil der SPNV-Nutzer in Bayern hat das im Mai 2023 eingeführte Deutschlandticket samt dem vom Freistaat vier Monate später zusätzlich etablierten Ermäßigungsticket^{22,23}.



Liniennetzplan Bayern, Regionalzüge und S-Bahnen im Landkreis Coburg²⁴

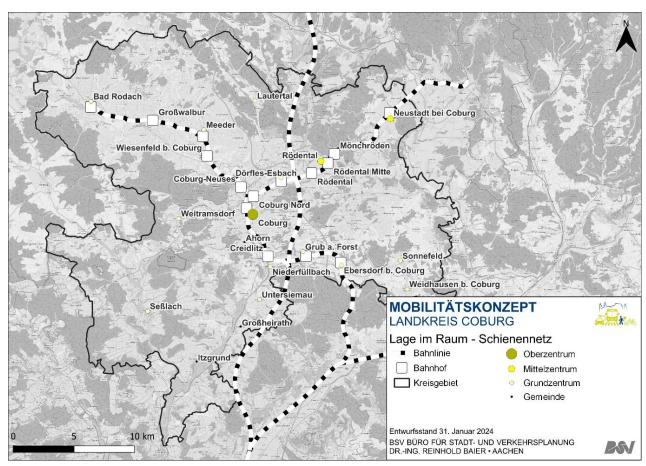




²² Im Freistaat Bayern können Auszubildende, Freiwilligendienstleistende und Beamtenanwärter:innen ein ermäßigtes D-Ticket bestellen. Es kostet 29 Euro pro Monat, ist nicht übertragbar und kann in ganz Deutschland im Nahverkehr verwendet werden

²³ https://www.dmm.travel/

²⁴ https://bahnland-bayern.de



Schienennetz im Landkreis Coburg

Tabelle 3: Übersicht SPNV-Angebot im Landkreis Coburg (Fahrplanstand Dezember 2023)

KBS	Verlauf	Bahnhöfe und Haltepunkte	Produkt/Angebot MoFr.	Betreiber
820	Nürnberg - Bamberg - Lichtenfels - Coburg - Sonneberg (Thür)	Ebersdorf b.Coburg Grub a.Forst Creidlitz Coburg Coburg Nord Dörfles-Esbach Rödental Rödental Mitte Mönchröden Neustadt b.Coburg	RE19: Nürnberg-Fürth-Erlangen-Forchheim-Bamberg-Coburg-Dörfles-Esbach-Rödental-Mönchröden-Neustadt (b.Coburg)-Sonneberg (Thü): 120 Min RB24: Coburg-Creidlitz-Grub a.Forst-Ebersdorf-Lichtenfels-Kulmbach-Bayreuth: 60 Min RE28*: Nürnberg-Fürth-Erlangen-Forchheim-Bamberg-Lichtenfels-Coburg-Creidlitz-Grub a.Forst-Ebersdorf- Sonneberg (Thü): 120 Min + Verstärkerfahrten morgens RE32*: Nürnberg-Bayreuth-Lichtenfels-Ebersdorf-Coburg: 120 Min	DB agilis DB
831	Coburg - Bad Rodach	Coburg Coburg Baiersdorf Coburg - Neuses Wiesenfeld b.Coburg Meeder Großwalbur Bad Rodach	RB18: Coburg - Bad Rodach: 60 Min	agilis

^{*}Schienenersatzverkehr 10.12.2023-8.6.2024



Schienenlückenschluss Coburg - Südthüringen

Seit Jahrzenten setzen sich Politik und Wirtschaft in den Wirtschaftsräumen Coburg und Südthüringen für den Lückenschluss der ehemaligen Werrabahn zwischen dem Bahnhof Eisfeld und Coburg ein. Das Vorhaben wurde jedoch nicht in den Bundesverkehrswegeplan übernommen, da es vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) als reines Nahverkehrsprojekt eingestuft wurde.

Im Gutachterentwurf des Deutschlandtaktes ist eine Reaktivierung der Strecke Eisenach – Coburg als Regionalbahn im Zweistundentakt vorbehaltlich der in Bayern geltenden Reaktivierungskriterien vorgesehen. Auch im LEP Thüringen 2025 wird der Lückenschluss benannt und als grundsätzlich sinnvolle Infrastrukturmaßnahme gewertet. Hervorgehoben wird insbesondere, dass mit der erfolgten Inbetriebnahme der Neubaustrecke (Nürnberg) – Ebensfeld – Erfurt im Falle dieses Schienenlückenschlusses auch die Zugangsmöglichkeit zum Schienenfernverkehr aus Südwestthüringen bestünde. Dies würde eine deutliche Verbesserung der Erreichbarkeit und zu Reisezeitverkürzungen führen, Metropol- und Agglomerationsräume würden schneller erreicht. Der Coburger Stadtrat hat den Lückenschluss in einem Stadtratsbeschluss aus dem Jahr 2021 einstimmig gefordert und die Stadt Bad Rodach erhofft sich durch die Maßnahme einen deutlichen wirtschaftlichen Impuls.

Das Gutachten zur Reaktivierung von Eisenbahnstrecken in Thüringen wertet den länderübergreifenden Schienenlückenschluss aufgrund der hohen verkehrspolitischen Bedeutung als bedeutsam und empfiehlt für die weitere Betrachtung die Variante A2 (Südumfahrung Rodach). Voraussetzung für die weitere Betrachtung sei die strategische Entscheidung der Freistaaten Bayern und Thüringen zur langfristigen Bestellung von Leistungen im SPNV auf dieser Strecke.²⁵

ÖPNV

Im OPNV wird der Landkreis durch zehn Hauptlinien und ergänzende Rufbuslinien erschlossen, die aktuell von der Omnibusverkehr Franken GmbH betrieben werden. Vier der Hauptlinien verkehren im Stundentakt und verbinden u. a. die Gemeinden ohne Schienennetzanbindung – Itzgrund, Seßlach, Großheirath, Ahorn, Weitramsdorf, Untersiemau, Lautertal, Weidhausen b.Coburg und Sonnefeld – mit dem Oberzentrum Coburg. Die übrigen Buslinien sind stark auf den Schulbusverkehr ausgerichtet und stehen anderen Nutzergruppen damit nur eingeschränkt zur Verfügung (Tabelle 4).

Zusätzliche Fahrtenangebote bestehen durch die Stadtbusse in Rödental und Neustadt bei Coburg sowie grenzüberschreitende Verkehre der Nachbarkreise.

Die Rufbusse ergänzen den Linienverkehr in zeitlichen Randlagen (abends, am Wochenende, an Feiertagen) und in weniger dicht besiedelten Räumen mit geringer Nachfrage. Sie sind in der Regel auf die häufig stark auf den Schulbusverkehr angelegten Hauptlinien ausgerichtet und gewährleisten durch eine passende Vertaktung entsprechende Anbindungen.

Zudem bestehen in verschiedenen Kommunen Bürgerbus-, Seniorenbus- oder Einkaufsbusangebote.

Die unterschiedliche Siedlungsstruktur innerhalb des Kreisgebiets stellt den ÖPNV vor große Herausforderungen. Während die eher urbane und dichte Besiedlung in Coburg und den angrenzenden Kommunen gut zu bedienen ist, ergibt sich durch die dünn besiedelten und dispers verteilten Siedlungsflächen im weiteren Landkreis eine geringe Fahrgastnachfrage verbunden mit weiten Strecken. Der ÖPNV muss einerseits durch eine Flächenbedienung im ländlichen Raum seiner

²⁵ Freistaat Thüringen Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft 2023: Gutachten Reaktivierung von Eisenbahnstrecken in Thüringen – Endbericht.





Aufgabe der Daseinsvorsorge gerecht werden, andererseits führt der demografische Wandel (u. a. Abwanderung und Rückgang des Anteils der jüngeren Personen im erwerbstätigen Alter) sowie die anhaltende steigende Pkw-Mobilität im ländlichen Raum zu mangelnder Nachfrage und den damit verbundenen finanziellen Defiziten.

Detaillierte Analysen zur Bewertung der Erschließungs-, Bedienungs- und Verbindungsqualität durch den ÖPNV sind nicht Gegenstand des vorliegenden Konzepts. Diese wurden für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans (Stand Mai 2025²⁶) durchgeführt.

Tabelle 4: Übersicht bedeutender ÖPNV-Linien im Landkreis Coburg (Fahrplanstand Dezember 2023)27

Linie	Verlauf	Angebot MoFr.	Betreiber
А	Sonneberg-Neustadt bei Coburg	unterschiedliche Fahrwege mit unterschiedlichem Takt rot: ca. 60 Minuten-Takt blau: 4 Fahrten am Vormittag und 5 Fahrten am Nachmittag grün: 5 Fahrten am Tag	OVG
1451	Coburg-Seßlach	ca. 60 Minuten-Takt + Verstärker	OVF
1452	Coburg-Neustadt bei Coburg-Sonneberg	1-2 Nachtfahrten	OVF
1454	Coburg-Ebersdorf-Mitwitz-Kronach	ca. 60 Minuten-Takt, unterschiedliche Fahrwege	OVF
1465	Coburg-Lange Berge-Bad Rodach	auf Schüler ausgerichtet, unregelmäßig, überwiegend als Rufbus	OVF
1467	Coburg-Gestungshausen-Sonnefeld	1 Fahrtenpaar an Schultagen	OVF
1468		ca. 60 Minuten-Takt	OVF
1469	Coburg-Untersiemau-Lichtenfels/ ltzgrund	ca. 60 Minuten-Takt, unterschiedliche Fahrwege	OVF
1475	Rödental-Neustadt bei Coburg	5 Fahrtenpaare, nur an Schultagen, unterschiedliche Fahrwege	OVF
1478	Steinach-Mitwitz-Neustadt	3 Fahrtenpaare, nur an Schultagen, unterschiedliche Fahrwege	OVF
1479	Weidhausen-Sonnefeld-Neustadt bei Coburg	3 Fahrtenpaare, nur an Schultagen, unterschiedliche Fahrwege	OVF
1481	Rödental-Bahnhof-SpittelsteinBlumenrod- Thierach-Kipfendorf-Rothenhof-Einberg- Mönchröden-Waldachsen-Oeslau	2 x je Stunde, unterschiedl. Fahrwege	Babucke Stadtbus Rödental
1482	Stadtbus Rödental	2x je Stunde, unterschiedl. Fahrwege	Babucke Stadtbus Rödental

OVF Omnibusverkehr Franken GmbH

2.4.3 Radverkehr

Durch die stark angewachsene Nutzung von Pedelecs haben sich die Voraussetzungen für den Radverkehr auch in topografisch anspruchsvollem Gelände deutlich verbessert. Die vorhandenen Höhenunterschiede im Landkreis können dadurch leichter bewältigt und längere Distanzen komfortabler zurückgelegt werden. Das Fahrrad gewinnt damit nicht nur im Freizeitverkehr, sondern zunehmend auch im Alltagsverkehr an Bedeutung und bietet Potenziale für den Umstieg vom Pkw auf das Rad. Nach dem Grundsatzbeschluss des Kreistages vom 16.07.2020 strebt der Landkreis eine deutliche und nachhaltige Steigerung des Radverkehrsanteils an. Das Radfahren soll als vollwertige Mobilitätsalternative vor allem im Alltagsverkehr etabliert werden.





OVG Omnibus Verkehrs Gesellschaft mbH Sonneberg/Thür.

²⁶ https://www.vgn.de/media/nahverkehrsplan-stadt-lk-coburg.pdf, zuletzt abgerufen am 22.08.2025

²⁷ https://www.vgn.de/, zuletzt abgerufen am 23.02.2024

Um attraktive und sichere Infrastrukturen anzubieten, soll in den kommenden Jahren das Radverkehrsnetz im Landkreis deutlich ausgebaut werden. Die Basis hierfür stellt das im Jahr 2022 erstellte und vom Kreistag beschlossene Radverkehrskonzept für den Landkreis Coburg dar. Kern des Konzepts ist ein flächendeckendes Alltagsradverkehrsnetz. Das Netz setzt sich aus Vorrangrouten, Haupt- und Nebenrouten mit unterschiedlichen Qualitätsstandards zusammen. Vorrangrouten dienen als Radschnellverbindungen für den überörtlichen Alltagsradverkehr, die ein durchgängig schnelles Radfahren über längere Distanzen ermöglichen. Hierbei handelt es sich um direkte und möglichst geradlinige Radwege, die den Landkreis mit der Coburger Innenstadt verbinden. Hauptrouten verbinden die Vorrangrouten und binden alle Landkreiskommunen an das Radverkehrsnetz an. Die nahräumige Radverkehrsanbindung in alle kleineren Ortschaften sowie die Anbindung von Natur- und Nebenwegen erfolgt über Nebenrouten.²⁸

Im Rahmen der Erstellung des Radverkehrskonzepts wurden zudem Maßnahmen zu Abstellanlagen erarbeitet und eine Kommunikationsstrategie entwickelt. Das Konzept enthält eine Priorisierung in lang-, mittel- und kurzfristige Maßnahmen, die bis zum Jahr 2030 umgesetzt werden sollen.

Um die kreisangehörigen Kommunen bei der Umsetzung von Maßnahmen im Zuständigkeitsbereich der Landkreiskommunen finanziell zu unterstützen, stellt der Landkreis über die Richtlinie zur Förderung des Radverkehrs im Landkreis Coburg jährlich Fördermittel zur Verfügung. Hierüber werden investive Maßnahmen, Qualitätssicherungsmaßnahmen und Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit in den Kommunen bezuschusst. Erste Mittel wurden bereits 2023 für den Ausbau einer Hauptroute in der Landkreiskommune Neustadt bei Coburg bewilligt.²⁹ Personelle Unterstützung erfolgt über den Fachbereich 23 "Bildung, Mobilität, Kultur und Sport" und den dort angesiedelten Mitarbeiter für Mobilität und Radverkehr.

Stadt und Landkreis Coburg sind Gründungsmitglied der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen Bayern (AGFK Bayern). Anfang 2023 hat die AGFK beide als fahrradfreundliche Kommune ausgezeichnet.30

Derzeit erfolgt im Landkreis Coburg die Digitalisierung des bestehenden Wegenetzes über das im Landkreis eingeführte Geoinformationssystem. Dieses steht dann auch für den Radverkehr als weitere Planungsgrundlage zur Verfügung. Die vorhandenen Standorte zur Wegweisung werden dort integriert. In Abstimmung mit der Stadt Coburg soll das bestehende Beschilderungssystem entsprechend der umgesetzten Routen aus dem Radverkehrskonzept ergänzt und fortgeschrieben werden.

2.4.4 Fußverkehr

Da die Planungshoheit zum Themenfeld Fußgängerverkehr bei den kreisangehörigen Kommunen liegt, sind die Einflussmöglichkeiten des Landkreises hier gering. Lediglich im Bereich des ÖPNV, wo der Landkreis Aufgabenträger ist, bestehen gewisse Handlungsmöglichkeiten. Insbesondere in Zusammenhang mit der Erreichbarkeit und Barrierefreiheit von Haltestellen können seitens des Landkreises in Abstimmung mit der jeweiligen Kommune gewünschte Standards umgesetzt werden. Zielsetzungen und Vorgaben dazu beinhaltet die beschlossene Fortschreibung des Nahverkehrsplans (2025). Als Leitlinie ist hier die "Schaffung einer vollständigen Barrierefreiheit im Nahverkehrsraum" enthalten.31 Diese Leitlinie entspricht auch den gesetzlichen Vorgaben vom Bund

³¹ https://www.coburg.de/microsite/mobil/themen/politisches/region-coburg/index.php (abgerufen am 22.08.2025)





²⁸ Radverkehrskonzept 2022 für den Landkreis Coburg- Abschlussbericht. BOREGIO – Büro für Stadt- und Regionalentwicklung 2022.

²⁹ Landkreis Coburg: Richtlinie zur Förderung des Radverkehrs im Landkreis Coburg. Beschluss vom 27.04.2023.

³⁰ https://www.coburg.de/microsite/mobil/index.php (abgerufen am 23.02.2024)

und Freistaat Bayern nach Barrierefreiheit im öffentlichen Raum und öffentlichen Personennahverkehr.

Um die Ziele, Strategien und Maßnahmen der Kommunen zum Fußverkehr zumindest nachrichtlich in das Mobilitätskonzept aufzunehmen und bei interkommunalen Planungen zu berücksichtigen (z. B: im Bereich des Tourismus), werden diese im Rahmen der kommunalen Befragung recherchiert und einbezogen (siehe Kap. 3.1.1).

2.4.5 Weitere Mobilitätsangebote

Aktuell wurde für die Mitgliedskommunen der Allianz B303+ ein Carsharing-Konzept erarbeitet. 3233 Eine im Rahmen des Konzepts durchgeführte Bürgerbefragung zeigt in den kreisangehörigen Kommunen eine grundsätzliche Nutzungsbereitschaft für Carsharing. Überwiegend werden sowohl von befragten Bürgern als auch von Gemeindevertretern E-Fahrzeuge gewünscht. Das Konzept beinhaltet u. a. Standortvorschläge für Carsharing-Stationen, Aussagen zur erforderlichen Ladeinfrastruktur, zu Technologieplattformen und Kundenbetreuung sowie zu Kosten und Finanzierung und möglichen Anbietern. Die gemeinsame Initiierung von Carsharing-Angeboten in mehreren Kommunen bietet sowohl Vorteile finanzieller Art als auch hinsichtlich gemeinsamer Nutzungsmöglichkeiten. Bei einer möglichen Umsetzung des Carsharing-Konzepts mit E-Fahrzeugen würden die beteiligten Kommunen Vorbildfunktion hinsichtlich unterschiedlicher Aspekte übernehmen: niederschwelliger Zugang zu batterieelektrischen Pkw, Konzept des "Auto-Teilens" und emissionsfreies Fahren.

Das Carsharing-Konzept wurde allerdings mehrheitlich, u. a. aus Kostengründen, in den Kommunen abgelehnt. Bei etwaiger zukünftiger Entspannung der Haushaltslage kann es jedoch zu einem späteren Zeitpunkt nochmals aufgegriffen werden.

In begrenztem Umfang besteht bereits ein Carsharing-Angebot. Es gibt das städtische Carsharing-Angebot "Coburg-Flitzer"34 und ein Angebot über den Verein Autoparat e. V. Hier stehen Vereinsmitgliedern Fahrzeuge unterschiedlicher Größe zur Verfügung. Seit 2020 kooperiert der Verein mit dem Bamberger Carsharing Anbieter "Mei Audo" und somit mit dem Unternehmen Flinkster (Carsharing-Angebot der Deutschen Bahn).35

Das Radverkehrskonzept für den Landkreis Coburg empfiehlt zur Förderung des Radverkehrs die im Landkreis vorhandenen Bahnhöfe und Haltepunkte zu Mobilitätsstationen zu entwickeln. Hier sollen durch vernetze Angebote verschiedene Verkehrsträger verknüpft und so an günstigen Standorten der intermodale Verkehr³⁶ gefördert und erleichtert werden. Prädestiniert sind Verknüpfungspunkte des ÖPNV/SPNV, an denen hochwertige, wettergeschützte Fahrradabstellanlagen, Bushaltestellen und ggf. Leihstationen privater und öffentlicher Verleih- und Sharingsysteme für Mietfahrräder oder E-Roller konzentriert werden sollten. Die Integration von Serviceangeboten wie Packstationen, Schließfächer und Ladestationen bietet zusätzliche Zeit- und Flexibilitätsvorteile für die Nutzer, da ggf. zusätzliche Wege eingespart werden können. Die Parkmöglichkeiten für Fahrräder sollten ausgeschildert und Hinweisschilder für Lademöglichkeiten für Pedelecs und zur Nutzung von Fahrradboxen installiert werden.²⁸

³⁶ Intermodaler Verkehr: Nutzung verschiedener Verkehrsmittel (z. B. Bahn und Fahrrad) auf einem Weg.





³² Der interkommunale Zusammenschluss besteht aus zehn Kommunen entlang der Bundesstraße B303, zu dem aus dem Landkreis die Kommunen Ebersdorf b.Coburg, Weidhausen b.Coburg, Grub a.Forst, Niederfüllbach, Untersiemau, Großheirath und Sonnefeld, https://allianz-b303plus.de, zuletzt abgerufen am 26.03.2024

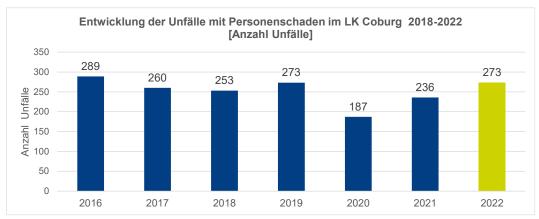
³³ New Urban Transport Solutions: Mobilitätskonzept zur Vorbereitung eine Carsharing-Angebots in den 10 Kommunen der ILE Allianz B303+. Berlin, 05/2024.

³⁴ https://www.suec.de/coburg-flitzer

³⁵ https://www.autoparat.de/carsharing/

2.5 Verkehrssicherheit

Die Entwicklung der Unfälle mit Personenschäden gibt einen Hinweis auf die Verkehrssicherheit im Landkreis. Es zeigt sich im Betrachtungszeitraum nach einem leichten Rückgang von 289 auf 253 Unfälle im Jahr 2018 ein erneuter Anstieg vor dem pandemiebedingten Tiefstand auf 187 Unfälle im Jahr 2020. Danach hat der Wert infolge der wieder angestiegenen Mobilität ebenfalls wieder zugenommen (Bild 12).



Entwicklung der Unfälle mit Personenschaden im Landkreis Coburg 2018-2022³⁷

Die Betrachtung der Unfälle nach der Art der Beteiligten vermittelt einen Eindruck zu der Betroffenheit von Radfahrern und Fußgängern. Während der Anteil der Fußgänger nur geringe Schwankungen zeigt, ist bei den Unfällen mit der Beteiligung von Radfahrern ein Anstieg zu verzeichnen (Bild 13). Möglicherweise spielen auch hier Veränderungen im Mobilitätsverhalten während der beiden Corona-Jahre eine Rolle. Durch Homeoffice und Kontaktbeschränkungen ging die Mobilität grundsätzlich zurück und die Nutzung individueller Verkehrsmittel (Auto und Fahrrad) nahm zu. Ein Rückgang der beteiligten Radfahrer im Jahr 2022 nach der Pandemie zeichnet sich allerdings nicht ab. Eine Auswertung der Unfallschwere zeigte, dass die Zahl der getöteten Fußgänger und Radfahrer erfreulicherweise im Betrachtungszeitraum nicht angestiegen ist.

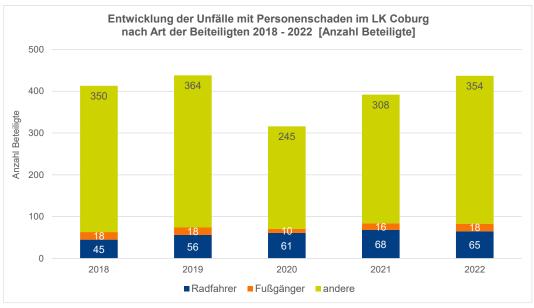


Bild 13: Entwicklung der Unfälle mit Personenschaden im Landkreis Coburg nach Art der Beteiligten 2018-2022³⁷

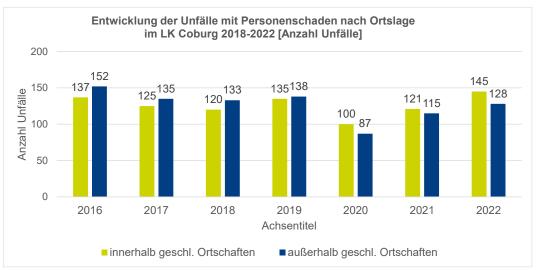
Mobilitätskonzept Landkreis Coburg





³⁷ Bayerisches Landesamt für Statistik, Fürth 2024, abgerufen am 11.01.2024

Die Entwicklung der Unfälle nach Ortslage zeigt von 2016 – 2022 eine leichte Umkehrung. Die Unfälle innerhalb geschlossener Ortschaften haben leicht zu-, die außerhalb leicht abgenommen (Bild 14).



Entwicklung der Unfälle mit Personenschaden im Landkreis Coburg 2018-2022³⁸

2.6 Wirtschaft und Bildung

2.6.1 Wirtschaftsstruktur

Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Wohnort ist im Landkreis von 2018 – 2022 trotz des Bevölkerungsrückgangs um rund 13% angestiegen. Die Anzahl der am Arbeitsort Beschäftigten war im gleichen Zeitraum nahezu unverändert (Bild 15).

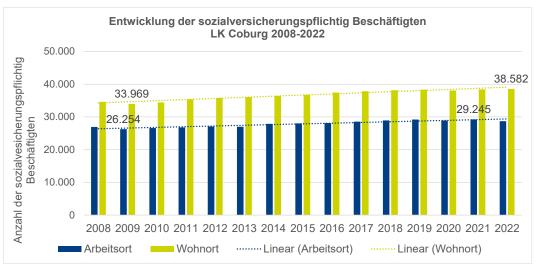


Bild 15: Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Landkreis Coburg 2008-202238

Eine Auswahl der wichtigsten Wirtschaftsbereiche im Landkreis zeigt, dass mit 42 % immer noch ein Großteil der Beschäftigten im verarbeitenden Gewerbe tätig ist (Tabelle 5). Rund 55 % des Gesamtumsatzes im Landkreis werden hier erwirtschaftet. Mit rund einem Viertel des Umsatzes und einem Fünftel der Beschäftigten nehmen Handel, Instandhaltung und Kfz-Reparatur die zweitgrößte Kategorie ein. Aufgrund der teilweise geringeren Größe dieser Unternehmen stellen sie mit 585 (20 %) die größte Anzahl der Betriebe.

Mobilitätskonzept Landkreis Coburg





³⁸ Bayerisches Landesamt für Statistik, Fürth 2024, abgerufen am 11.01.2024

Einige Kommunen des Landkreises sind noch immer geprägt durch die Auswirkungen des Strukturwandels infolge des starken Rückgangs in den Produktionsbereichen Polstermöbel, Spiel- und Korbwaren. Für die hierdurch entstandenen großen Gewerbebrachen gilt es mit Hilfe geeigneter Instrumente der Innenentwicklung dauerhafte Lösungen zu entwickeln.

Tabelle 5: Betriebe, Beschäftigte und Umsatz ausgewählter Industriebetriebe im Landkreis Coburg 202139

Wirtschaftsbereich	Anz. sozialvers pflichtig Besch.				Umsatz [Tsd. €]	Umsatz [%]
Verarbeitendes Gewerbe	11.354	42%	313	11%	2.846.242	55%
Handel, Instandhaltung und Reparatur von Kfz	5.817	21%	585	20%	1.367.246	26%
Baugewerbe	1.954	7%	339	11%	277.650	5%
Verkehr und Lagerei	1.093	4%	95	3%	149.321	3%
Gesundheits- und Sozialwesen	3.410	13%	191	6%	85.874	2%
Gastgewerbe	417	2%	160	5%	28.486	1%
Summen	27.204	88%	2.966	57%	5.217.624	91%

Eine Übersicht der größeren Unternehmen im Landkreis verdeutlicht, dass von den rund 27.000 Beschäftigten nur ein knappes Drittel in größeren Unternehmen mit mehr als 200 Mitarbeitenden beschäftigt ist. Der Wirtschaftsraum Coburger Land ist vor allem durch zahlreiche Klein- und mittelständische Betriebe mit 20-50 Mitarbeitenden geprägt.

Die größten Betriebe befinden sich in Bad Rodach (HABA Familygroup B.V. & Co.KG, Valeo Klimasysteme) und in Ebersdorf b.Coburg (Mondi Pack Solution GmbH40, Martin Metallverarbeitung GmbH), gefolgt von Neustadt bei Coburg (Tabelle 6).





³⁹ Bayerisches Landesamt für Statistik, Fürth 2024, abgerufen am 11.01.2024, enthalten sind alle Betriebe der ausgewählten Industriezweige

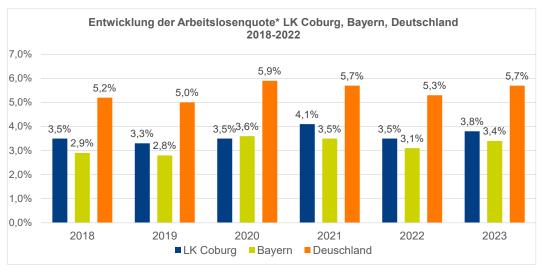
⁴⁰ ehemals Schumacher Packing GmbH

Tabelle 6: Größere Arbeitsplatzstandorte im Landkreis Coburg: mitarbeiterstärkste Unternehmen, Stand 202541

Standort (Kommune)	mitarbeiterstärkste Unternehmen	Arbeitsplätze
Ahorn	Wefa GmbH (ca. 140 Mitarbeiter)	140
Bad Rodach	HABA Familygroup B.V. & Co KG (ca. 760 Mitarbeiter)	1.900
	Medical Park Bad Rodach GmbH & Co. KG (ca. 420 Mitarbeiter)	
	Valeo Klimasysteme GmbH (ca. 720 Mitarbeiter)	
Dörfles-Esbach	Coburger Kartonagenfabrik GmbH & Co. KG (ca.130 Mitarbeiter)	130
Ebersdorf b.Coburg	Mondi Pack Solution (ca. 900 Mitarbeiter)*	1.300
	Martin Metallverarbeitung GmbH (ca. 400 Mitarbeiter an allen	
	Standorten)	
Meeder	Milchwerke Oberfranken West eG (ca. 440 Mitarbeiter)	440
Neustadt bei Coburg	D+S Logistic GmbH (ca. 140 Mitarbeiter)	2.000
	Diepa Drahtseilwerk Dietz GmbH & Co. KG (ca. 320 Mitarbeiter)	
	Fishbull Franz Fischer Qualitätswerkzeuge GmbH (ca. 300 Mitarbeiter)*	
	Prysmian Kabel und Systeme GmbH (ca. 510 Mitarbeiter)	
	Sauer GmbH & Co. KG (ca. 730 Mitarbeiter) (an den Standorten:	
	Neustadt und Föritztal (Nachbarstandort in Thüringen))	
Rödental	Saint-Gobain Industriekeramik (ca. 270 Mitarbeiter)	490
	Wöhner GmbH & Co. KG (ca. 220 Mitarbeiter)	
Untersiemau	Angermüller Bau GmbH (ca. 200 Mitarbeiter)	200
Sonnefeld	Max Schultz GmbH & Co. KG (ca. 210 Mitarbeiter)*	210
Weidhausen	Verpa Folie Weidhausen GmbH (ca. 650 Mitarbeiter)	650
Summe		7.460

^{*}keine aktuelle Daten vorliegend; Schätzungswerte für 2025

Die Entwicklung der Arbeitslosenquote zeigt im Landkreis im Betrachtungszeitraum von 2018 – 2023 einen leichten Anstieg der Arbeitslosenquote um 0,3 Prozentpunkte (Bild 16). Im Freistaat Bayern und in ganz Deutschland ist die Arbeitslosenquote im gleichen Zeitraum um 0,5 Prozentpunkte angestiegen. Während die Quote im Landkreis in der gesamten Zeit im Vergleich zu Bayern etwas höher liegt, liegt sie deutlich unter dem Bundesdurchschnitt.



^{*} Arbeitslosenquote bez. auf alle zivile Erwerbspersonen

Entwicklung der Arbeitslosenquote im Landkreis Coburg, in Bayern und in Deutschland 2018-2022^{42, 43}





⁴¹ Landkreis Coburg, Stabstelle P1 Wirtschaftsförderung 2025

⁴² Bayerisches Landesamt für Statistik, Fürth 2024, abgerufen am 17.01.2024

⁴³ https://statistik.arbeitsagentur.de, abgerufen am 27.02.2024

2.6.2 Pendlerverflechtungen

In der Summe weist der Landkreis im Jahr 2022 ein negatives Pendlersaldo von -11,3 % auf (Tabelle 7). Gegenüber den rund 23.000 Berufsauspendlern, die täglich den Kreis verlassen, stehen nur ca. 13.600 Beschäftigte, die ihren Arbeitsplatz im Landkreis haben und täglich von außerhalb einpendeln.

Auch die Betrachtung der kreisangehörigen Kommunen zeigt mit Ausnahme von Bad Rodach (+20,5 %), Ahorn (+3,3 %) und Sonnefeld (+1,7 %) negative Pendlersaldi. Besonders deutlich sind die Werte in Weitramsdorf (-35,1 %), Itzgrund (-34,7 %) und Lautertal (-33,9 %).

Ein Großteil der Beschäftigten (15.335) pendelt allerdings auch innerhalb des Kreisgebiets.

Tabelle 7: Pendlerdaten Landkreis Coburg, Stand 202244

Kommune	Berufseinpendler	Berufsauspendler	Innergemeindliche Berufspendler	Pendlersaldo (relativ)
Neustadt bei Coburg	2.847	4.177	2.503	-8,8%
Rödental, Stadt	2.431	4.596	1.106	-16,6%
Bad Rodach, Stadt	2.972	1.620	1.243	20,5%
Ebersdorf b.Coburg	2.066	2.175	593	-1,8%
Dörfles-Esbach	1.306	1.481	180	-4,9%
Grub a.Forst	543	1.183	124	-22,8%
Lautertal	433	1.967	123	-33,9%
Meeder	823	1.478	159	-18,0%
Niederfüllbach	402	619	53	-14,5%
Seßlach, Stadt	752	1.410	394	-16,8%
Sonnefeld	1.699	1.621	438	1,7%
Untersiemau	1.032	1.385	216	-8,4%
Weidhausen b.Coburg	777	1.195	264	-13,2%
Weitramsdorf	331	2.134	139	-35,1%
Ahorn	1.748	1.610	170	3,3%
Großheirath	515	1.083	113	-21,5%
Itzgrund	121	945	80	-34,7%
LK Coburg	13.361	23.242	15.335	-11,3%,

Die Betrachtung der zehn stärksten Pendlerverflechtungen zeigt eine deutliche Ausrichtung auf die Stadt Coburg. Sowohl bei den Auspendlern (58 % der Pendler) als auch bei den Einpendlern (27 %) steht die zentral im Kreisgebiet gelegene kreisfreie Stadt an erste Stelle (Tabelle 8, Bild 17). Vergleichsweise starke Pendlerbeziehungen und damit starke verkehrliche Verflechtungen bestehen nach Sonneberg, Hildburghausen und Lichtenfels. Ein Zusammenhang zwischen der Stärke der Pendlerverflechtungen über die Kreisgrenze hinaus besteht erwartungsgemäß hinsichtlich der Entfernungen zwischen Quelle und Ziel sowie der Größe bzw. Zentralität der Zielorte.

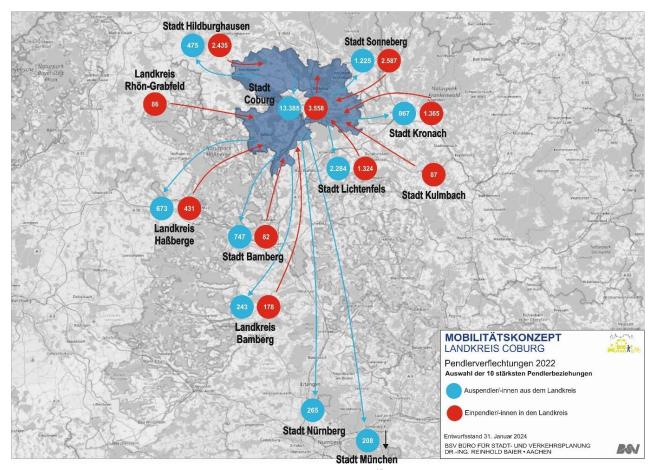
⁴⁴ Quelle Erwerbstätige: Bayerisches Landesamt für Statistik, Fürth 2024, abgerufen am 11.01.2024 Quelle Pendlerdaten: https://pendleratlas.de/bayern/landkreis-coburg/ Stand 2022, abgerufen am 23.01.2024





Tabelle 8: Auswahl der zehn stärksten Pendlerverflechtungen für den Landkreis Coburg, Stand 2022⁴⁵

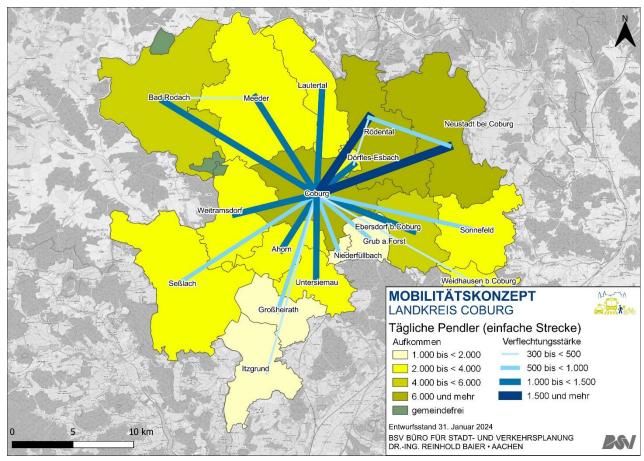
TOP 10 Einper	ndler		Entfernung	TOP 10 Auspe	ndler		Entfernung
1. Coburg, Stadt	3.558	27%	-	1. Coburg, Stadt	13.385	58%	-
2. Sonneberg	2.587	19%	22 km	2. Lichtenfels	2.284	10%	15 km
3. Hildburghausen	2.435	18%	25 km	3. Sonneberg	1.225	5%	22 km
4. Kronach	1.365	10%	27 km	4. Kronach	867	4%	27 km
5. Lichtenfels	1.324	10%	15 km	5. Bamberg, Stadt	747	3%	41 km
6. Haßberge	431	3%	41 km	6. Haßberge	673	3%	41 km
7. Bamberg	178	1%	41 km	7. Hildburghausen	475	2%	25 km
8. Kulmbach	87	1%	39 km	8. Nürnberg, Stadt	265	1%	91 km
9. Rhön-Grabfeld	86	1%	55 km	9. Bamberg	243	1%	41 km
10. Bamberg, Stadt	82	1%	41 km	10. München	208	1%	240 km
Summe der zehn				Summe der zehn			
stärksten Relationen	12.133	91%		stärksten Relationen	20.372	88%	
LK Coburg	13.361				23.242		



Pendlerverflechtungen Landkreis Coburg, Stand 2022⁴⁵

Die Stärke der auf die Kommunen bezogenen Pendlerbewegungen (Ein- und Auspendler) korrespondiert mit der Größe der Orte: Von und zu den Mittelstädten Neustadt bei Coburg und Rödental finden mit über 6.000 Bewegungen pro Tag die meisten Wege, bezogen auf die kleinen Landgemeinden Grub a.Forst, Großheirath, Itzgrund und Niederfüllbach mit 1.000 bis 2.000 die wenigsten Wege statt (Bild 18). Innerhalb des Kreises bestehen die größten Verflechtungen zwischen Coburg und den beiden Mittelzentren Neustadt bei Coburg und Rödental (mehr als 1.500 Wege/Tag).

⁴⁵ https://pendleratlas.de/bayern/landkreis-coburg/ Stand 2022, abgerufen am 23.01.2024



Pendlerverflechtungen innerhalb des Landkreises Coburg, Stand 2022⁴⁶

2.6.3 Tourismus, Freizeit

Der Landkreis Coburg gehört zur Tourismusregion Coburg.Rennsteig e. V., eine länderübergreifende Marketingorganisation für den Tourismus im Landkreis, der Stadt Coburg und der Thüringer Nachbarkommunen. Die Zusammenarbeit zielt auf eine Verzahnung der einzelnen touristischen Angebote ab, um die Bedeutung des Tourismus in der Region zu steigern und damit die Wettbewerbsfähigkeit zu erhöhen.

Die Region bietet durch die abwechslungsreiche Landschaft vielseitige Angebote für den Wanderund Radwandertourismus sowie zahlreiche kulturelle touristische Attraktionen (u. a. historische Ortskerne, Burgen, Schlösser, Museen, Veranstaltungen, Feste, Märkte). Wenngleich der Anteil des Gastgewerbe 2021 lediglich 1% des Gesamtumsatzes betrug (vgl. Tabelle 5), wird der Tourismus im Landkreis als wertvoller Wirtschaftsfaktor eingestuft, der Arbeitsplätze schafft und sichert.47,48

Die Anzahl der Übernachtungen als Kennzahl für die Bedeutung des Tourismus im Landkreis lässt im Betrachtungszeitraum 2016 – 2023 deutlich den infolge von Corona entstandenen Einbruch in den Jahren 2020/2021 erkennen (Bild 19). Seit 2022 steigt der Wert wieder an. Der Verlauf der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer⁴⁹ verhält sich umgekehrt: Während der Pandemie stiegen die Aufenthaltsdauern, verbunden mit vermehrten Urlaubsreisen innerhalb Deutschlands tendenziell eher an und sind seit 2021 wieder rückläufig.

⁴⁹ Berechneter Wert aus Summe Übernachtungen dividiert durch Summe Ankünfte.

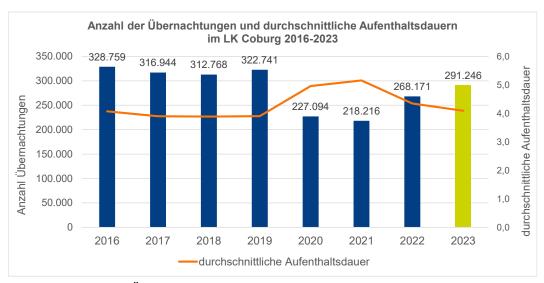




⁴⁶ https://www.regionalstatistik.de/genesis/online (Stand 30.06.2022, abgerufen am 23.01.2024)

⁴⁷ https://www.coburg-rennsteig.de, abgerufen am 27.02.2024

⁴⁸ Bayerisches Landesamt für Statistik, Fürth 2024, abgerufen am 27.02.2024



Anzahl der Übernachtungen und durchschnittliche Aufenthaltsdauer im Landkrei-Bild 19: ses Coburg 2018-2023⁵⁰

2.6.4 **Bildung**

Im Landkreis Coburg befinden sich derzeit 26 allgemeinbildende Schulen (18 Grundschulen, 8 Mittel-/Hauptschulen, 1 Realschule, 1 Gymnasium, 2 Förderzentren). Weitere vier Gymnasien, zwei Realschulen sowie berufsbildende und Wirtschaftsfachschulen sind in der Stadt Coburg angesiedelt.51 Während mit Ausnahme von Lautertal und Niederfüllbach alle Ortschaften über eine Grundschule verfügen, müssen zu den weiterführenden Schulen teilweise auch längere Wege zurückgelegt werden.

Die Entwicklung der Schülerzahlen zeigt im Betrachtungszeitraum nach einem leichten Rückgang bis zum Schuljahr 2020/2021 wieder eine steigende Tendenz (Bild 20).

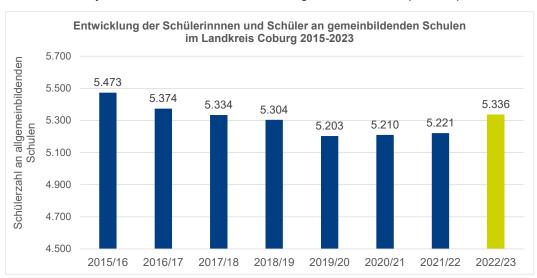


Bild 20: Entwicklung der Schülerinnen und Schüler an allgemeinbildenden Schulen im Landkreises Coburg 2015-2023 52

2.6.5 Erschließungsqualität sozialer und kultureller Infrastrukturen

Im Rahmen der Fortschreibung des Regionalplans der Region Oberfranken-West wurde eine Analyse der Versorgung mit Einrichtungen und Dienstleistungsangeboten der sozialen und kulturellen

⁵² Bayerisches Landesamt für Statistik, Fürth 2024, abgerufen am 17.01.2024





⁵⁰ Bayerisches Landesamt für Statistik, Fürth 2024, abgerufen am 17.01.2024

⁵¹ https://www.landkreis-coburg.de

Infrastruktur durchgeführt. 53 Hierbei wurden u. a. die Pkw- und ÖPNV-Erreichbarkeiten relevanter Einrichtungen auf Basis der Gemeinden analysiert und bewertet, um bestehende und zukünftig drohende Versorgungslücken zu identifizieren. Für das vorliegende Mobilitätskonzept werden ausgewählte Ergebnisse aufgegriffen, um Angebotsdefizite der Pkw- und ÖPNV-Erreichbarkeitsanalysen als Hinweise für erforderliche Handlungsansätze zu nutzen.

Nach dem LEP Bayern kann eine flächendeckende Versorgung als gegeben angesehen werden, wenn relevante Infrastrukturen der Grundversorgung innerhalb von 20 Minuten mit dem MIV oder 30 Minuten mit dem ÖPNV zu erreichen sind. Die zumutbare Erreichbarkeit von Mittelzentren liegt bei einer Fahrzeit von 30 Minuten mit dem MIV oder einer Fahrzeit von 45 Minuten mit dem ÖPNV. U. a. unter Berücksichtigung dieser Orientierungswerte wurden in sechs Kommunen Defizite in ausgewählten Einrichtungen identifiziert, die in Tabelle 9 aufgeführt sind.

Tabelle 9: Defizite der Pkw- und ÖPNV-Erreichbarkeit für ausgewählte Einrichtungen und zentrale Orte in Kommunen im Landkreis Coburg⁵³

		Gymnasium	Realschule	Mittelschule	Grundschule	Kinderarzt	Krankenhaus	Mittelzentrum
Ahorn	Pkw							
AHOH	ÖPNV		31-40					
Bad Rodach	Pkw	26-30	26-30			51-60	31-35	
Dau Rouacii	ÖPNV	>60	51-60				46-60	
Dörfles-Esbach	Pkw							
Dollies-Espacii	ÖPNV						31-45	
Ebersdorf b.Coburg	Pkw							
Energaon n.Conurg	ÖPNV		31-40			31-40	31-45	
CroChairath	Pkw							
Großheirath	ÖPNV		31-40			31-40	31-45	
Grub a.Forst	Pkw							
Giub a.roist	ÖPNV		31-40					
Itaarund	Pkw							
Itzgrund	ÖPNV		41-50	41-50	>30	41-50	31-45	
Lautantal	Pkw							
Lautertal	ÖPNV	31-40	31-40				31-45	
Meeder	Pkw						21-30	
Meedel	ÖPNV	41-50	41-50	31-40		31-40	31-45	
Neustadt bei Coburg	Pkw							
iveustaut bei Cobuig	ÖPNV					31-40		
Niederfüllbach	Pkw							
Medendilbach	ÖPNV		31-40					
Rödental	Pkw							
Nouemat	ÖPNV	31-40	31-40				31-45	
Seßlach	Pkw		21-25			23-26	21-30	
Sepiden	ÖPNV	51-60	41-50			51-60	61-75	51-60
Sonnefeld	Pkw		21-25				21-30	
Johnsteil	ÖPNV	41-50	41-50			51-60	31-45	
Untersiemau	Pkw							
Unterstelliau	ÖPNV		31-40			31-40		
Weidhausen b.Coburg	Pkw	41-50	21-25			23-26	21-30	
weiniiduseii b.Cobulg	ÖPNV		51-60			51-60	46-60	
Weitramsdorf	Pkw							
vveitidilisuuli	ÖPNV	31-40					31-45	

Rot hervorgehoben sind Werte, die die im LEP Bayern verankerte zumutbare Erreichbarkeit (30 min mit dem MIV und 45 min mit dem ÖPNV) überschreiten.

Auffällig viele Erreichbarkeitsengpässe mit hohen Reisezeiten bestehen in den westlich, dünn besiedelten Kommunen des Kreisgebietes (Bad Rodach, Meeder, Seßlach, Itzgrund) sowie in den Landgemeinden Sonnefeld und Weidhausen b.Coburg am östlichen Kreisrand. Die Entfernungen zu Coburg oder zu den Mittelzentren Neustadt bei Coburg oder Rödental mit den entsprechenden

AGIMO 💳



⁵³ Spickermann & Wegener, Stadt- und Regionalforschung: Analyse der Versorgung mit Einrichtungen und Dienstleistungsangeboten der sozialen und kulturellen Infrastruktur in der Planungsregion Oberfranken-West. Dortmund 2020.

Versorgungseinrichtungen sind weit entfernt und die Erschließung durch den ÖPNV nicht ausreichend. Insbesondere die Erreichbarkeit von Realschulen und Krankenhäusern, die sich in der Regel auf wenige Standorte in zumeist zentralen Orten konzentrieren, sind ungenügend.

Einrichtungen zur Kinderbetreuung, Grund- und Mittelschulen, Hausärzte sowie Lebensmittelmärkte, Bank- und Postfilialen sind flächendeckend und wohnortnah im Landkreis verteilt. Hier besteht eine an die siedlungsstrukturellen und zentralörtlichen Gegebenheiten angepasst flächendeckend Versorgungsstruktur.⁵³

2.7 Mobilitätsverhalten

Im Rahmen der Erstellung des Mobilitätskonzepts wurde im Zeitraum 11.03. - 25.04.2024 eine kreisweite Befragung zum Mobilitätsverhalten im Landkreis durchgeführt (schriftliche, telefonische und Online-Stichprobenbefragung).⁵⁴ Es liegen Daten zu 2.177 Personen aus 928 Haushalten vor, die wichtige Erkenntnisse zum werktäglichen Verkehrsverhalten liefern. Mit einer Quote von 2,5 % der Bevölkerung im Landkreis Coburg ist die Befragung als statistisch gesichert und repräsentativ anzusehen.

Hinweis: Es liegt ein separater Projektbericht zur durchgeführten Mobilitätsbefragung vor. Nachfolgend sind ausgewählte Informationen zum Mobilitätsverhalten im Landkreis Coburg zusammengefasst dargestellt.

Wichtige Kennziffern zur Beschreibung der Mobilität sind die Wegeanzahl, Verkehrsmittelwahl (Modal Split) und Wegelänge.

2.7.1 Wegeanzahl

An einem normalen Werktag verlassen 88 % der Bevölkerung im Landkreis Coburg das Haus. Es werden am Tag durchschnittlich 3,1 Wege und Fahrten pro Person unternommen (3,5 Wege pro Tag und Person bei alleiniger Betrachtung der mobilen Personen).

Aus der deutschlandweiten Mobilitätsbefragung "Mobilität in Deutschland" (MiD, Datenstand 2017) geht hervor, dass die Wegeanzahl in allen Raumtypen auf einem gleichen Niveau ist (Wert zwischen 3,1 und 3,2)55. Die durchschnittliche Wegeanzahl des Landkreises Coburgs ist identisch mit der durchschnittlichen Wegeanzahl vergleichbaren ländlichen Regionen⁵⁶.

2.7.2 Modal Split (Verkehrsmittelwahl)

Nur 22 % aller Wege werden im Landkreis Coburg mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds (Fußverkehr, Radverkehr, ÖV) zurückgelegt. Das "Zu Fuß gehen" macht dabei einen Wegeanteil von 13 % aus. Die öffentlichen Verkehrsmittel (ÖV) werden für 5 % der Wege und das Rad wird für 4 % aller Wege gewählt. 78 % aller Wege entfallen auf den motorisierten Individualverkehr (MIV), entweder als Selbst- oder Mitfahrende (Bild 21).

⁵⁶ Die Kommunen des Landkreises Coburg sind den Raumtypen "Ländliche Region – Mittelstadt, städtischer Raum" und "Ländliche Region – kleinstädtischer, dörflicher Raum" zugeordnet.





⁵⁴ Ingenieurbüro Helmert: Mobilitätsbefragung 2024 zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung im Landkreis Coburg. Aachen, August 2024.

⁵⁵ Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV): Mobilität in Deutschland MiD 2017 – Ergebnisbe-

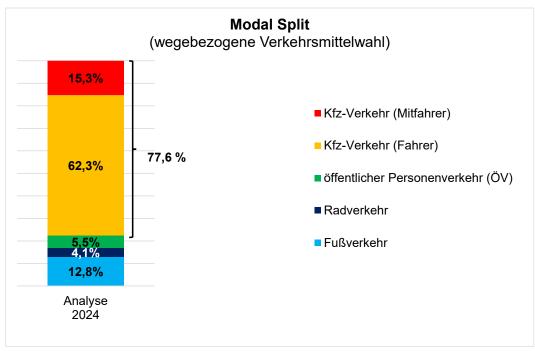


Bild 21: Modal Split [%] nach Verkehrsart, Analyse 2024⁵⁷

Im Gegensatz zur Wegeanzahl (vgl. Kap. 2.7.1) zeigt die wegebezogene Verkehrsmittelwahl räumliche Unterschiede (MiD 2017). Die Kfz-Nutzung ist in ländlichen Räumen durch das defizitäre Angebot des öffentlichen Verkehrs (resultiert aus der geringeren Nachfrage) und das größere Angebot an Privatflächen zum Abstellen des Kfz stärker ausgeprägt als in urbanen Räumen. Differenziert nach den Raumtypen variiert der Kfz-Anteil (Fahrer und Mitfahrer) bei der Verkehrsmittelwahl zwischen 38 % (Stadtregion – Metropole) und 70 % (Ländliche Region – kleinstädtischer, dörflicher Raum)⁵⁸. Daraus ergibt sich, dass der MIV-Anteil des Landkreises Coburgs (78 %) über dem Anteil vergleichbarer ländlicher Regionen liegt (Ländliche Region – Mittelstadt, städtischer Raum 65 %; Ländliche Region – kleinstädtischer, dörflicher Raum 70 %).

2.7.3 Wegelänge

Die mittlere Tagesstrecke einer Person liegt im Landkreis Coburg bei 32 km. Analog zum Modal Split (vgl. Kap. 2.7.2) variiert dieser Wert nach den regionalstatistischen Raumtypen. In der deutschlandweiten Mobilitätsbefragung zeigen sich Werte zwischen 36 km (Stadtregion – Regiopole und Großstadt sowie Ländliche Region – zentrale Stadt) und 44 km (Stadtregion – kleinstädtischer, dörflicher Raum sowie Ländliche Region - kleinstädtischer, dörflicher Raum). Die Wege sind in ländlichen Räumen durch die geringere Siedlungs- und Zieldichte länger als in urbanen Räumen. Der Wertevergleich zeigt auf, dass die mittlere Tagesstrecke im Landkreis Coburg kürzer ist als die Werte vergleichbarer ländlicher Regionen (Ländliche Region – Mittelstadt, städtischer Raum 37 km; Ländliche Region – kleinstädtischer, dörflicher Raum 44 km). Dies lässt sich auf die hohe Zahl der auf die kreisfreie Stadt Coburg bezogenen Wege (rund 30 %) zurückführen.

Heruntergebrochen auf einen Weg bzw. eine Fahrt ergibt sich im Landkreis Coburg eine durchschnittliche Wegelänge von 10,2 km. Analog zur mittleren Tagesstrecke zeigen sich in der deutschlandweiten Mobilitätsbefragung auch bei der durchschnittlichen Wegelänge räumliche Unterschiede (Werte zwischen 11 und 14 km). Der ortsspezifische Wert für den Landkreis Coburg liegt

⁵⁸ Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV): Mobilität in Deutschland MiD 2017 – Ergebnisbericht. Bonn 2019





⁵⁷ Ingenieurbüro Helmert: Mobilitätsbefragung 2024 zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung im Landkreis Coburg. Aachen, August 2024.

auch hier niedriger als die Werte vergleichbarer ländlicher Regionen (Ländliche Region - Mittelstadt, städtischer Raum 12 km; Ländliche Region – kleinstädtischer, dörflicher Raum 14 km). Auch hier begründet sich dies durch die hohe Zahl der auf die kreisfreie Stadt Coburg bezogenen Wege (rund 30 %).

Aufgrund der verkehrsmittelspezifischen Aktionsradien variiert die durchschnittliche Wegelängen in Abhängigkeit des Verkehrsmittels (Werte zwischen 1,1 km und 21,7 km; Bild 22).

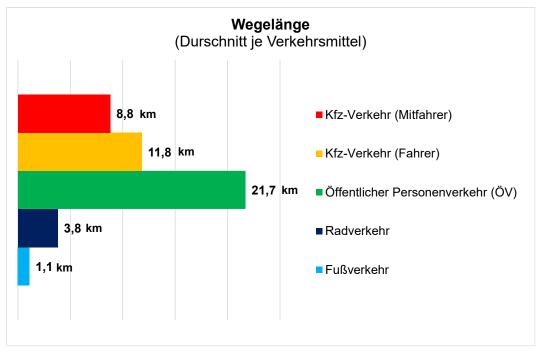


Bild 22: Wegelänge [km] nach Verkehrsmittel, Analyse 2024⁵⁹

2.7.4 Verkehrsleistung

Die personenbezogene Verkehrsleistung (Personen-Kilometer) ergibt sich auf Grundlage der Einwohnerzahl, Wegeanzahl, Verkehrsmittelwahl und der Wegelänge je Verkehrsmittel (Tabelle 10).

Tabelle 10: Verkehrsleistung [Pers.-km], Analyse 2024

	Analyse 2024		
Einwohnerzahl	87.317		
Mobilitätsrate (Anzahl Wege pro Person und Tag)	3,10		
Wegeanzahl pro Tag (gesamt)	270.487		
	Modal Split	Wegelänge	Verkehrsleistung
	[%]	[km]	[Perskm]
Fußverkehr	12,8	1,1	38.034
Radverkehr	4,1	3,8	42.593
öffentl. Personenverkehr (ÖV)	5,5	21,7	322.399
Kfz-Verkehr (Fahrer)	62,3	11,8	1.988.931
Kfz-Verkehr (Mitfahrer)	15,3	8,8	363.366
		Summe	2.755.324





⁵⁹ ebd.

3 Beteiligung ausgewählter Zielgruppen

Im Rahmen der Projektbearbeitung wurden verschiedene Zielgruppen zu unterschiedlichen Zeitpunkten im Projektverlauf beteiligt.

3.1 Landkreisangehörige Kommunen

Die im kreisweiten Mobilitätskonzept verankerte Mobilitätstrategie (siehe Kap. 8) sowie auch das zugehörige Handlungskonzept (siehe Kap. 9) zur Erfüllung der Mobilitätsstrategie können nur dann erfolgreich umgesetzt werden, wenn die Inhalte von den kreisangehörigen Kommunen akzeptiert und mit getragen werden.

Vor diesem Hintergrund hat die frühzeitige Beteiligung der kreisangehörigen Kommunen eine hohe Bedeutung.

3.1.1 Schriftliche Datenabfrage

Zu Projektbeginn wurde eine schriftliche Datenabfrage in Form eines Fragebogens bei den 17 kreisangehörigen Kommunen durchgeführt. Ziel dieser Abfrage war es, alle verkehrsrelevanten Informationen zu Daten und Materialien, aber auch zu Strategien und Zielsetzungen zusammenzutragen. Das Themenfeld Öffentlicher Personenverkehr (ÖV) wurde ausgelassen, da hier die Kommunen nicht die Aufgabenträgerschaft haben.

<u>Allgemeines</u>

Netzwerkarbeit

Netzwerkarbeit dient dem fachlichen Austausch (Abstimmung, Diskussion, Erfahrungen), wodurch Synergien besser genutzt werden können.

Alle Kommunen sind in der übergeordneten Landkreisebene organisiert, sodass die Landkreiszugehörigkeit als fundamentales Netzwerk für eine Zusammenarbeit definiert werden kann. Der Landkreis Coburg selbst arbeitet in mehreren verkehrsbezogenen Netzwerken mit anderen Akteuren zusammen. Neben den politischen Gremien erfolgt eine interkommunale Zusammenkunft von Vertretenden aus den einzelnen kreisangehörigen Kommunen beim Runden Tisch Radverkehr sowie zu themenspezifischen bzw. einberufenen Workshops (z. B. Fortschreibung Nahverkehrsplan).

Darüber hinaus sind die Coburger Gemeinden Ebersdorf b.Coburg, Weidhausen b.Coburg, Grub a.Forst, Niederfüllbach, Untersiemau, Großheirath und Sonnefeld Mitglied im eingetragenen Verein Allianz B303+. Es handelt sich um einen über die Kreisgrenze hinausgehenden interkommunalen Zusammenschluss aus insgesamt elf ländlich geprägten Gemeinden entlang der Bundesstraße 303 mit dem Ziel, eine nachhaltig lebenswerte und zukunftsfähige Region gemeinsam umzusetzen. 60 Die Zusammenarbeit basiert auf dem gemeinsamen Integrierten Ländlichen Entwicklungskonzept (ILEK), welches Handlungsfelder und Projekte vorgibt. Hinsichtlich des Handlungsfelds Mobilität werden drei aktuelle Projekte benannt:

- Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts zur Vorbereitung eines Carsharing-Angebots⁶¹
- Allianzradweg, ein freizeitorientierter Rundradweg (Gesamtlänge 82 km) durch die zehn Mitgliedsgemeinden, der im Sommer 2023 eröffnet wurde,





⁶⁰ Neben den sieben genannten Coburger Gemeinden gehören noch Mitwitz und Schneckenlohe aus dem Landkreis Kronach sowie Marktgraitz und Redwitz an der Rodach aus dem Landkreis Lichtenfels dem Verein an.

⁶¹ Das Konzept liegt seit Mai 2024 vor.

 Erstellung von sogenannten Vitalitäts-Checks, um zielgerichtet die Lebendigkeit der Ortskerne zu erhalten.

Die Stadt Bad Rodach hat zudem angegeben, dass sie Teil der Interessengemeinschaft (IG) "Schienenlückenschluss Coburg – Südthüringen" ist. In der IG haben sich im Sommer 2021 verantwortliche Akteure aus 23⁶² Gebietskörperschaften, Wirtschaftskammern und Interessenverbänden sowie Mandatsträger des Bundes und der Länder aus den Regionen West-Oberfranken und Südthüringen zusammengeschlossen, um die Wiederherstellung der Schienenverbindung zwischen dem Coburger Land und Südthüringen voranzutreiben (vgl. auch Kap 2.4.2).

Konzepte

Auf kommunaler Ebene sind folgende Konzepte mit Verkehrsbezug typisch:

- Verkehrsentwicklungsplan/Klimaschutzteilkonzept, Mobilität/Masterplan, Mobilität/Mobilitätsplan/SUMP⁶³: Es handelt sich hierbei um ganzheitliche Verkehrskonzepte (Netz, Infrastruktur und Verknüpfung für alle Verkehrsarten) - in der Regel für die Gesamtstadt oder zumindest für die Innenstadt.
- Nahmobilitätskonzept: Es handelt sich hierbei um ein Konzept mit nahräumlicher Betrachtung, d. h. in der Regel mit Bezug zur Innenstadt und dem Umweltverbund (Netz, Infrastruktur, Verknüpfung).
- Radverkehrskonzept: Bei diesen Konzepten steht der gesamtstädtische Radverkehr im Fokus (Netz, Infrastruktur, Fahrradparken).
- Fußverkehrskonzept: Hier steht der nahräumliche Fußverkehr (Netz, Infrastruktur, Barrierefreiheit) im Fokus.

Die Datenabfrage zeigt auf, dass von den 17 kreisangehörigen Kommunen nur zwei Kommunen mindestens eins dieser Konzepte erstellt haben (zwei Verkehrskonzepte).

Neben den Konzepten mit Schwerpunkt Verkehr/Mobilität gibt es thematisch übergreifende Konzepte, die das Thema Verkehr/Mobilität mit aufgreifen (z. B. Stadtentwicklungskonzept, Dorfentwicklungskonzept, Einzelhandelskonzept). Etwas mehr als die Hälfte der Kommunen haben hier mindestens eine Nennung getätigt. Neben den Allianz-Projekten (Carsharing-Konzept, Allianzradweg und Vitalitäts-Checks) wurden vor allem Stadtentwicklungskonzepte (4 Nennungen) unterschiedlichen Alters benannt.

Aus diesem Ergebnis lässt sich ablesen, dass das Thema Verkehr/Mobilität auf kommunaler Ebene nicht unbeachtet bleibt und überwiegend in übergreifenden Konzepten mitgedacht wird.

Fuß- und Radverkehr

Strategien und Ziele

Strategien und Ziele sollen die Ausrichtung der Planungsaktivitäten festlegen.

Die Ergebnisse der kommunalen Befragung zeigen, dass Strategien oder Zielen in Zusammenhang mit der Aufstellung von Gesamtkonzepten stehen. Der Großteil der kreisangehörigen Kommunen hat die Nachfrage nach vorliegenden Strategien/Zielen zum Fuß- und Radverkehr verneint. Vier Kommunen haben konkrete räumliche Ansätze (Ortsdurchfahrt, Verkehrsachsen zur Innen-





⁶² Mittlerweile ist die IG auf 26 Mitglieder angewachsen.

⁶³ SUMP steht für Sustainable Urban Mobility Plan.

stadt, Radwegeverbindungen) – überwiegend zum Radverkehr – benannt. Allgemeine Zielformulierungen wie z. B. Stärkung des Fuß- und Radverkehrs oder Erhöhung der Verkehrssicherheit für den nicht-motorisierten Verkehr wurden hier nicht benannt.

Aus diesen Ergebnissen lässt sich ablesen, dass das kreisweite Mobilitätskonzept hier die kreisangehörigen Kommunen durch die Formulierung einer übergeordneten Strategie zur Ausrichtung der Planungsaktivitäten zum Fuß- und Radverkehr unterstützen kann. Dabei ist zu beachten, dass zum Radverkehr mit dem kreisweiten Radverkehrskonzept (2022) bereits eine übergeordnete Planungsstrategie vorliegt. Die Umsetzung des kreisweiten Radverkehrskonzepts (2022) wird daher als Handlungsempfehlung im kreisweiten Mobilitätskonzept verankert.

Netzplanung

Auch das Thema der Netzplanung wird in Zusammenhang mit verkehrsbezogenen Konzepten behandelt. Der Großteil der kreisangehörigen Kommunen hat die Nachfrage nach konkret vorliegenden kommunalen Netzdefinitionen für den Fuß- und Radverkehr verneint. In zwei Kommunen liegen Netzplanungen für den Radverkehr auf kommunaler Ebene vor.

Das Ergebnis verdeutlicht die hohe Bedeutung der kreisweiten Netzdefinition für den Radverkehr. In Bezug auf den Fußverkehr ist zu vermuten, dass die Notwendigkeit bzw. Sinnhaftigkeit einer Netzdefinition nicht gesehen wird.

Mängelmeldung und Problemfelder

Zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs sind Qualität und Funktionsfähigkeit der Infrastruktur von großer Bedeutung. Von daher ist es wichtig, dass vorhandene Mängel erfasst werden und Verkehrsteilnehmende Mängel direkt melden können, sodass diese zeitnah begutachtet und behoben werden können.

In den meisten kreisangehörigen Kommunen gibt es keinen spezifischen Mängelkataster bzw. Mängelpläne. Mängel werden vielmehr "direkt" erhoben und hinsichtlich der Dringlichkeit analysiert. In allen Kommunen werden dabei die Bürgerinnen und Bürger einbezogen. Mitteilungen zu gesichteten Mängeln im Straßen- und Wegenetz können via Telefon, Email oder Internet (Bürgerservice) getätigt werden.

Mit Bezug zu bestehenden Mängeln wurden die kreisangehörigen Kommunen nach bekannten Problemfeldern befragt, die im Rahmen des kreisweiten Mobilitätskonzepts berücksichtigt werden sollen. Auch wenn nicht alle Kommunen Problemfelder angezeigt haben (sieben Kommunen ohne Nennungen), zeigt sich auch hier bei den Rückmeldungen die hohe Bedeutung des Radverkehrs. Es wurden folgende Problemfelder genannt:

- bauliche Hindernisse (ohne konkreten Bezug),
- Pflasterbelag Altstadt (ohne konkreten Bezug),
- im kreisweiten Radverkehrskonzept benannte Problemfelder,
- Radwegeführung,
- Abstellflächen,
- Lückenschlüsse:
 - Sonnefeld (Ortsteil Gestungshausen) Mitwitz,
 - Sonnefeld (Ortsteil Wörlsdorf) Neustadt bei Coburg,
 - Untersiemau Großheirath,





- Seßlach Itzgrund,
- Ahorner Berg B 4,
- Meeder (Ortsteil Wiesenfeld) Coburg,
- o Ortsdurchfahrt Dörfles-Esbach (Kreisstraße CO 29, Neustadter Straße).

Innovative/besondere Maßnahmen

Innovative/besondere Maßnahmen sind Vorzeigeprojekte, die sich gegebenenfalls im Kreisgebiet ausweiten lassen. Hier wurden von drei kreisangehörigen Kommunen folgende Antworten gegeben:

Fußverkehr

- alle 100 m eine Sitzbank (Demografieprojekt),
- Bürgerbänke (Bürger spenden für Bänke und legen den Standort fest).

Radverkehr

- Radweg Döringstadt Lahm: Abschnitt Itzgrund-Pülsdorf nach Eggenbach (Der im Rahmen des EU-Programms LEADER geförderte Radweg bildet den Lückenschluss zwischen dem Maintal und dem Itzgrund, ist Teil des Werra-Obermain-Radweges.)
- elektrische Radabstellboxen (Bahnhof, Freizeitpark),
- Fahrradrikscha des Regionalverbands des Arbeiter-Samariter-Bunds (ASB) (Senioren und Menschen mit Behinderungen können im Landkreis mit ehrenamtlicher Unterstützung Ausflüge unternehmen; nutzbar von allen kreisangehörigen Kommunen)⁶⁴,
- Jobrad für Beschäftigte der Gemeindeverwaltung.

Kfz-Verkehr

Strategien und Ziele

Die Ergebnisse zum Kfz-Verkehr sind ähnlich zu den Ergebnissen des Fuß- und Radverkehrs. Auch hier hat der Großteil der kreisangehörigen Kommunen die Nachfrage nach vorliegenden Strategien/Zielen zum Kfz-Verkehr verneint. Hier haben sieben Kommunen entweder konkrete Projekte (Carsharing-Konzept, Tempo 30-Zonen innerorts) oder aber auch allgemeine Zielformulierungen benannt. Letzteres bezieht sich auf die Steuerung des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs sowie auf eine senioren-/behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Raums.

Mängelmeldung und Problemfelder

Analog zum Fuß- und Radverkehr verfügen die meisten der kreisangehörigen Kommunen über keinen spezifischen Mängelkataster bzw. Mängelpläne zum Kfz-Verkehr. Sechs Kommunen verweisen auf eine Bestandserfassung des Straßenverkehrsnetzes unterschiedlichen Alters (zwischen 2017 und 2023) bzw. auf die allgemeine Aufgabe der Straßenunterhaltung inklusive Kontrolle und Instandsetzung.

Fünf der kreisangehörigen Kommunen benennen bekannte Problemfelder im Kfz-Verkehr, die im Rahmen des kreisweiten Mobilitätskonzepts berücksichtigt werden sollen. Es wurden folgende Problemfelder genannt:

Belastung Innenstadt Stadt Bad Rodach,

⁶⁴ Landkreis hat das Projekt mit einer finanziellen Zuwendung unterstützt.





- Ortsdurchfahrten Gemeinde Untersiemau (Ortsteile Untersiemau, Obersiemau, Ziegelsdorf),
- Ortsdurchfahrt Gemeinde Weidhausen b.Coburg (Lkw-Aufkommen St 2191),
- Ortsdurchfahrt Gemeinde Dörfles-Esbach (CO 29),
- Lkw-Parkmöglichkeiten Gemeinde Ebersdorf b.Coburg.

Kommunale Stellplatzsatzung

Mit dem Wissen, dass Stellplätze Kfz-Verkehr anziehen, stellt eine kommunale Stellplatzsatzung ein kommunales Steuerungsinstrumentarium (Regulierung der Stellplatzbaupflicht) der Stadt- und Verkehrsplanung dar. Es ist vor allem dort sinnvoll, wo eine hohe Flächenkonkurrenz besteht und die Inanspruchnahme des öffentlichen Raums durch den ruhenden Kfz-Verkehr Handlungsmöglichkeiten für den nicht-motorisierten Verkehr einschränken. Hier kann eine Stellplatzsatzung im Rahmen des Parkraummanagement als Fördermöglichkeit für die Nahmobilität eingesetzt werden. Die Befragungsergebnisse zeigen aber auf, dass keine der 17 kreisangehörigen Kommunen über eine eigene kommunale Stellplatzsatzung verfügt. Die genauen Gründe dafür sind noch zu klären (z. B. fehlende Notwendigkeit, zu hoher Aufwand).

Elektromobilität

Aufgrund der technischen Entwicklungen im vergangenen Jahrzehnt bieten alternative Antriebe, zu denen auch der Elektromotor – entweder im Hybridbetrieb oder im rein elektrischen Betrieb – zählt, Möglichkeiten, die lokalen Emissionen des Kfz-Verkehrs zu reduzieren und damit den Klimaschutz zu stützen. Die Nutzung von alternativen Antrieben erfordert eine entsprechende Versorgungsstruktur zum "Auftanken". In Bezug auf die Elektromobilität meint dies eine ausreichend dichte Ladeinfrastruktur.

Die Bestandssituation (Pkw-Bestand nach Antriebsart sowie Ladeinfrastruktur) ist als allgemeine Rahmenbedingung in Kapitel 2.3 dargestellt. Die kommunale Befragung zeigt auf, dass sechs Kommunen weitere Ladestationen planen. Die Frage nach Informationen zu den vorhandenen Lademöglichkeiten (z. B. Karte, Hinweistafel) wurde nicht von allen Kommunen beantwortet. Die vorliegenden Rückmeldungen hierzu (12 Antworten) fallen überwiegend negativ aus (9 Antworten). Es ist zu vermuten, dass Kommunen sich nicht in der Verantwortung sehen, entsprechende Informationen bereitzustellen, da sie nicht die Betreibenden der Ladeinfrastruktur sind und es allgemein öffentliche digitale Übersichtskarten gibt.

Innovative Mobilitätslösungen

In Ergänzung zum Fuß- und Radverkehr wurde auch allgemein nach innovativen/besonderen Mobilitätslösungen gefragt, die als Vorzeigeprojekte gegebenenfalls auch in anderen kreisangehörigen Kommunen angewendet werden können. Zum besseren Verständnis für die kreisangehörigen Kommunen wurde der sehr weitgefasste Begriff "innovative Mobilitätslösungen" mit Hilfe von Beispielen erläutert:

- Einsatz neuer Fahrzeugtechnologien (z. B. autonomes Fahren, Seilbahn),
- Förderung von alternativen Antriebsmöglichkeiten (z. B. Wasserstoffstrategie, Wasserstofftankstelle),
- Innovative Logistik-Lösungen (z. B. zentrale Mikro-Depots mit umweltfreundlicher Feinverteilung, Drohnen- oder Robotertransport).

Der Großteil der kreisangehörigen Kommunen hat angegeben, dass sie in Bezug auf innovative Mobilitätslösungen keine Strategie oder Ziele haben. Es wurde der geplante Carsharing-Ansatz





der Allianz B303+ sowie die Kombination einer Sanierungsmaßnahme (Straße, Kanal) mit einer Neu-/Umgestaltung des Straßenraums als Strategie benannt.

Darüber hinaus wurden folgende konkrete innovative Maßnahmen/Projekte von insgesamt drei Kommunen genannt:

- Partyexpress (ein von der Stadt Neustadt bei Coburg organisiertes und kostenreduziertes Busangebot zu ausgewählten Veranstaltungen, welches dann durchgeführt wird, wenn eine Mindestanzahl an angemeldeten Mitfahrenden erfüllt ist)⁶⁵,
- mobile Angebote f
 ür alle Altersgruppen,
- geförderte Kita-Fahrten im Stadtbus,
- auf Schichtzeiten im Gewerbegebiet abgestimmte Busanbindung,
- Umgestaltung einer Ortsmitte,
- barrierefreier Umbau von Haltestellen.

<u>Mobilitätsmanagement</u>

Mobilitätsmanagement ist ein Instrument zur umwelt- und sozialverträglicheren sowie effizienteren Gestaltung des Verkehrs. Der Begriff subsumiert die Handlungsansätze Aktionen, Projekte, Kampagnen und öffentlichen Informationen über Flyer/Broschüren, Kartenmaterial sowie digitale Medienkanäle (z. B. Homepage/Internet).

Im Rahmen der Befragung hat der Großteil der kreisangehörigen Kommunen Angaben zu mindestens einem der vier Handlungsansätze getätigt. Je eine von diesen Kommunen weisen zwei oder drei Handlungsansätze auf. In den meisten Fällen beteiligen sich die Kommunen an Aktionen.

Es wurden folgende Nennungen getätigt:

Aktionen

- Anradeln und Ausradeln,
- Anwandern,
- Mit dem Rad zur Arbeit,
- Stadtradeln.,

Kampagnen

- Der öffentliche Straßenverkehr ist kein Wunschkonzert.
- Initiative Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeit.
- Schule Sicher zur Schule und sicher nach Hause.

Informationen

- Flyer/Broschüren: Der Rufbus (Mobilitätsregion Coburg), AST (Landkreis Coburg), Aktivherbst Coburg Rennsteig (Tourismusregion Coburg Rennsteig e. V.), Mit dem Rad auf den Spuren des Films "Luther" (Initiative Rodachtal e. V.),
- Internet/Routenverläufe: Radtouren im Rodachtal und Coburg Land (Tourismusregion Coburg.Rennsteig e. V.), Rundwanderwege Ebersdorf (Gemeinde Ebersdorf b.Coburg), Allianzradweg (Allianz B303+),





⁶⁵ https://www.neustadt-bei-coburg.de/partyexpress

Kartenmaterial: Wanderkarte (VG Grub a.Forst), Wanderkarte (Region Coburg).

3.1.2 Workshop

Um die kreisangehörigen Kommunen von Beginn an über das Projekt zu informieren und am Projekt zu beteiligen wurde am 14.05.2024 ein Workshop mit eingeladenen Vertreterinnen und Vertretern aus den kreisangehörigen Kommunen durchgeführt.

Dem Kreis der Teilnehmenden wurden die Arbeitsinhalte des kreisweiten Mobilitätskonzepts mit Hilfe einer Präsentation vorgestellt. Nach Klärung von Verständnisfragen formulierten die Teilnehmenden in Kleingruppen Inhalte für die Aufstellung der kreisweiten Mobilitätsstrategie (Oberziel, Leitziele und Maßnahmen).

Zum durchgeführten Workshoptermin liegt ein separates Ergebnisprotokoll vor. Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass eine Verzahnung mit den Nachbarkommunen (innerhalb des Landkreises) ebenso für wichtig erachtet wird wie auch die Verzahnung zur kreisfreien Stadt Coburg und den Nachbarkreisen. Die Versorgung mit Verkehrsinfrastruktur sollte im gesamten Landkreis gewährleistet werden. Dazu sollte der ÖV gestärkt werden, jedoch sollte die wirtschaftliche Realisierbarkeit nicht außer Acht gelassen werden. Auch eine Verkehrsmittelverknüpfung sei mitzudenken. Des Weiteren werden Potenziale im Radverkehr gesehen, wobei der Handlungsbedarf aus dem kreisweiten Radverkehrskonzept hervorgeht.

3.2 Schulen

Die Schulen repräsentieren die Zielpunkte des Schülerverkehrs. Hier spielen vor allem die verkehrliche Erreichbarkeit der Standorte und ein Umgang mit der Elterntaxi-Problematik eine bedeutende Rolle.

Schülerinnen und Schüler, die regelmäßig und damit routiniert ihren Schulweg zurücklegen, sollten die Möglichkeit erhalten, den Schulweg möglichst mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln (zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem ÖPNV) zurücklegen zu können. Die Zielgruppe der Kinder und Jugendlichen ist vor allem im Hinblick auf die Erlernung eines klimafreundlichen Mobilitätsverhaltens wichtig.

Vertreterinnen und Vertreter der Schulen aus dem Landkreis, aber aufgrund der bestehenden Schülerverflechtungen auch aus der Stadt Coburg, wurden zu Projektbeginn zu einem Workshop eingeladen, um gemeinsam die Zielvorstellungen zum zukünftigen Schulverkehr auszuarbeiten.

3.2.1 Kurzfragebogen

In Vorbereitung auf den Workshop haben die eingeladenen Schulen einen Kurzfragebogen erhalten, über den zum einen die vorhandenen Strukturen und Problempunkte erfasst wurden und zum andern für die Inhalte des schulischen Mobilitätsmanagements zu sensibilisieren. Es haben insgesamt 16 Schulen den Kurzfragebogen ausgefüllt.

Nachfolgend sind die Ergebnisse der Schulbefragung zusammenfassend dargestellt.

Wichtige Aspekte in Bezug auf das Themenfeld Verkehr/Mobilität

Aus schulischer Sicht werden die Verkehrssicherheit (16 Nennungen), die Erreichbarkeit (13 Nennungen) sowie der Aspekt Nachhaltigkeit/Klimaschutz (13 Nennungen) als am wichtigsten eingeschätzt. Hier zeigen sich auch differenziert nach dem Schultyp keine Unterschiede in der Priorisierung. Die Aspekte Schulattraktivität (6 Nennungen), Selbständigkeit (6 Nennungen) und Gesundheit (5 Nennungen) haben derzeit eine mittlere Bedeutung. Es folgen die Aspekte Image (4 Nennungen) und Kosten (3 Nennungen).



Beurteilung der Erreichbarkeit der Schulen

Die Schulen wurden nach ihrer verkehrlichen Erreichbarkeit gefragt. Die Erreichbarkeit mit dem ÖV wird am besten bewertet (Durchschnittsnote 2,4; Grundschulen: 1,8, weiterführende Schulen: 2,5). Es folgt die Erreichbarkeit im Fußverkehr (Durchschnittsnote 2,7; Grundschulen: 3,0, weiterführende Schulen: 2,6). Ohne Differenzierung nach dem Schultyp wird die Erreichbarkeit mit dem Kfz etwas besser bewertet (Durchschnittsnote 3,4) als die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad (Durchschnittsnote 3,9). Differenziert nach dem Schultyp zeigen sich hier leichte Unterschiede. Bei den Grundschulen wird die Erreichbarkeit mit dem Kfz schlechter bewertet (4,4) als die mit dem Fahrrad (4,0). Bei den weiterführenden Schulen ist dies genau umgekehrt (Kfz-Erreichbarkeit: 2,8; Fahrrad-Erreichbarkeit: 3,6).

Als Gründe für eine ausreichende oder schlechtere Erreichbarkeit werden folgende Aspekte genannt:

- Fußverkehr Optimierungsbedarf Querungsmöglichkeiten (4 Nennungen),
 - Kritische gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr (1 Nennung),
 - Optimierungsbedarf Gehwegbreiten (1 Nennung),
 - Optimierungsbedarf Kfz-Verkehrsaufkommen im Schulumfeld (1 Nennung).

Radverkehr

- Optimierungsbedarf Radverkehrsanlagen (7 Nennungen),
- Optimierungsbedarf Querungsmöglichkeiten (2 Nennungen),
- Optimierungsbedarf Verkehrssicherheit (2 Nennungen),
- Konflikte mit ruhendem Kfz-Verkehr (1 Nennung),
- Optimierungsbedarf Kfz-Verkehrsaufkommen im Schulumfeld (1 Nennung).
- Problem Elterntaxi (1 Nennung).

ÖPNV

- Optimierungsbedarf Fahrtenangebot Busverkehr (4 Nennungen),
- Optimierungsbedarf Haltestellenlage (1 Nennung),
- Optimierungsbedarf Zuverlässigkeit Bahnverkehr (1 Nennung),
- Optimierungsbedarf Zuverlässigkeit Busverkehr (1 Nennung),
- überfüllte Busse (1 Nennung).

- Kfz-Verkehr Optimierungsbedarf Kfz-Verkehrsaufkommen im Schulumfeld (4 Nennungen),
 - Missachtung von Verkehrsregeln (Parken, Geschwindigkeit) (3 Nennungen),
 - Problem Elterntaxi (3 Nennungen),
 - Behinderung der Schulbusse (1 Nennung),
 - hohes Busverkehrsaufkommen (morgendlicher Schulbeginn) (1 Nennung),
 - Optimierung Kfz-Parksuchverkehr im Schulumfeld (1 Nennung),
 - Optimierungsbedarf Querungsmöglichkeiten (1 Nennung),
 - sehr hohe Kfz-Parkraumnachfrage (1 Nennung).

Unterstützung eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens

Die Schulen konnten aus einer vorbereiteten Liste Maßnahmen auswählen, die sie bereits zur Unterstützung eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens an ihrer Schule umgesetzt haben.

Es zeigt sich, dass vor allem eine regelmäßige Information bezüglich des Elterntaxi-Problems erfolgt (9 Nennungen), Mobilitätsaktionen durchgeführt werden (7 Nennungen) und diebstahlsichere/ witterungsgeschützte Radabstellanlagen vorhanden sind (7 Nennungen).





Schulisches Mobilitätsmanagement

Der Großteil der Schulen wünscht sich eine Beratung zu den Möglichkeiten des schulischen Mobilitätsmanagements (16 Nennungen). Dabei spielt aber die weitere Unterstützung eine große Rolle.

Unterstützungsmöglichkeiten durch den Landkreis

Die Schulen sehen in Bezug auf die Förderung einer nachhaltigen Mobilität Möglichkeiten zur Unterstützung durch den Landkreis vor allem in der Optimierung der Radverkehrsführung/-anbindung (11 Nennungen) und der Optimierung der ÖV-Anbindung (8 Nennungen). Ersteres spielt bei Grundschulen und weiterführenden Schulen gleichermaßen eine Rolle. Letzteres wird vor allem von weiterführenden Schulen genannt.

Wenige Schulen haben auch noch die Unterstützung bei der Analyse der Fördermöglichkeiten (3 Nennungen), der Optimierung der Netzwerkarbeit (2 Nennungen) sowie den Ausbau der E-Ladeinfrastruktur für Pkw und Fahrräder (2 Nennungen) genannt. Weitere Einzelnennungen sind:

- Herstellung von Fahrradüberdachung,
- VGN-Ticket für alle Schüler,
- Schulweghelfer,
- Tempo-Limit von 30 km/h,
- dauerhaft angebrachte digitale Geschwindigkeitsanzeige,
- weitere Informationen.

Fazit

Für den Schulbetrieb hat die Erreichbarkeit und damit verbunden auch die Verkehrssicherheit eine hohe Bedeutung. Die Schulen sind im Allgemeinen daran interessiert, das Mobilitätsverhalten der Schülerinnen und Schüler sowie auch des Schulpersonals nachhaltig zu gestalten. Sie sehen dafür aber Handlungsbedarf hinsichtlich der Verkehrsinfrastruktur.

3.2.2 Workshop

Der Workshop mit den Schulen wurde analog zum Workshop mit den kreisangehörigen Kommunen (vgl. Kap. 3.1.2) am 14.05.2024 durchgeführt und inhaltlich gleich gestaltet.

Dem Kreis der Teilnehmenden wurden die Arbeitsinhalte des kreisweiten Mobilitätskonzepts mit Hilfe einer Präsentation vorgestellt. Nach Klärung von Verständnisfragen formulierten die Teilnehmenden in Kleingruppen Inhalte für die Aufstellung der kreisweiten Mobilitätsstrategie (Oberziel, Leitziele und Maßnahmen).

Zum durchgeführten Workshoptermin liegt ein separates Ergebnisprotokoll vor. Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass der ÖV im Schulverkehr eine hohe Bedeutung hat, aber die Qualität sowie die Verfügbarkeit des Schülertickets weiter ausgebaut werden sollte. Es wurde auf die mangelhafte Nutzbarkeit des ÖV für alle (Stichwort "Barrierefreiheit") und auf die besonderen Bedürfnisse von körperlich eingeschränkten und sinneseingeschränkten Personen (z. B. Platz für Rollstühle in Bussen) hingewiesen. Zur Förderung einer eigenständigen Mobilität der Kinder und Jugendlichen mit dem Umweltverbund (zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit dem ÖV) ist die Verkehrssicherheit – insbesondere für den nicht-motorisierten Verkehr – zu verbessern bzw. zu gewährleisten.



3.3 Wirtschaftsunternehmen

Die Wirtschaftsunternehmen repräsentieren verkehrsrelevante Points-of-Interest (POI). Hier spielt vor allem die verkehrliche Erreichbarkeit der Standorte eine bedeutende Rolle.

Berufspendelnde, die regelmäßig und damit routiniert ihren Arbeitsweg zurücklegen, sollten die Möglichkeit erhalten, den Arbeitsweg möglichst mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln (zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem ÖPNV) zurücklegen zu können. Auch die Organisation und Abwicklung der Betriebsverkehre sowie Zulieferungsverkehre wird in Teilen für die Wirtschaftsunternehmen wichtig sein.

Unter Berücksichtigung der verkehrlichen Verflechtungen wurden Vertreterinnen und Vertreter der Wirtschaftsunternehmen aus dem Landkreis sowie aus der Stadt Coburg über eine Online-Befragung im Frühjahr/ Sommer 2025 eingebunden. Es wurden 410 Unternehmen (304 aus dem Landkreis Coburg sowie 106 Unternehmen aus der Stadt Coburg) angeschrieben. Insgesamt haben sich 109 Unternehmen (27 %) an der Befragung beteiligt, wobei 74 Unternehmen (18 % der angeschriebenen Unternehmen) die Befragung vollständig abgeschlossen haben.

Über die getätigten Angaben der Unternehmen können 70 Unternehmen räumlich differenziert werden. Aus dem Landkreis Coburg haben insgesamt 48 Unternehmen (16 % der angeschriebenen Unternehmen aus dem Landkreis Coburg) und aus der Stadt Coburg 22 Unternehmen (21 % der angeschriebenen Unternehmen aus der Stadt Coburg) teilgenommen.

Die 70 Unternehmen mit räumlicher Zuordnung lassen sich auch nach der Branchenzugehörigkeit differenzieren. Die meisten Unternehmen sind dem verarbeiteten/ produzierenden Gewerbe (20 Unternehmen), Handwerk (17 Unternehmen), Gastgewerbe (8 Unternehmen) sowie dem Großhandel (5 Unternehmen) und Einzelhandel (5 Unternehmen) zuzuordnen. Die restlichen 15 Unternehmen teilen sich mit einer geringeren Anzahl als 5 Unternehmen nahezu gleichmäßig auf die anderen Branchen auf.

In der Menge der Unternehmen mit Angaben zur Beschäftigtenanzahl lassen sich die meisten Unternehmen den kleinen Unternehmen (10 bis 49 Beschäftigte; 29 Unternehmen) und den mittleren Unternehmen (50 bis 249 Beschäftigte; 21 Unternehmen) zuordnen. Weitere 12 Unternehmen gehören zu den Kleinstunternehmen mit bis zu 9 Beschäftigten. Die Großunternehmen mit über 250 Beschäftigte stellen die Minderheit dar (5 von 67 Unternehmen).

Bedeutung verschiedener Verkehre

Wie bereits erläutert wurde, müssen verschiedene Verkehre eines Wirtschaftsunternehmens unterschieden werden:

- Arbeitswege und Dienstwege der Mitarbeitenden,
- Wareneingangs- und Warenausgangsverkehre sowie diesbezüglich auch der Schwerlastverkehr,
- Kunden-/Besucherverkehre.

Bis auf den Schwerlastverkehr (weniger als 50 % in Summe von "sehr wichtig" und "eher wichtig") spielen alle abgefragten Verkehre eine sehr wichtige bzw. eher wichtige Rolle bei den Wirtschaftsunternehmen. Die höchste Bedeutung haben die Arbeitswege der Mitarbeitenden (64 % sehr wichtig und 27 % eher wichtig) gefolgt vom Wareneingangsverkehr (58 % sehr wichtig und 24 % eher wichtig) und Warenausgangsverkehr (50 % sehr wichtig und 26 % eher wichtig). Geringer ist die Bedeutung der Kunden-/Besucherverkehre (42 % sehr wichtig und 28 %eher wichtig) und der Dienstwege der Mitarbeitenden (38 % sehr wichtig und 17 % eher wichtig).



Differenziert nach dem Standort der Wirtschaftsunternehmen zeigt sich, dass die Landkreis-Unternehmen die Themenfelder Warenverkehr (Eingang/ Ausgang) und Schwerlastverkehr etwas wichtiger einschätzen als die städtisch gelegenen Unternehmen.

Wichtige Verkehrs-/ Mobilitätsaspekte

Um die inhaltliche Bedeutung einzelner Aspekte aus Sicht der Unternehmen zu erfassen, wurden die Unternehmen gebeten, vorgegebene inhaltliche Aspekte des breitgefächerten Themas Verkehr/ Mobilität nach ihrer Bedeutung zu sortieren (Rang 1 als höchste Priorität bis Rang 7 als niedrige Priorität).

Mit großem Abstand hat die Erreichbarkeit des Unternehmensstandorts bei den Unternehmen die höchste Priorität (Durchschnittsrang 1,7). Der Anteil der höchsten Priorität (Rang 1) liegt über 60 %. Die Erreichbarkeit stellt damit – wie zu erwarten war – nahezu eine Grundvoraussetzung dar.

Eine mittlere Bedeutung (Rang 3 und 4) ergeben sich für die Aspekte

- Arbeitgeberattraktivität66 (Durchschnittsrang 3,4),
- Verkehrssicherheit (Durchschnittsrang 3,5),
- (Mobilitäts-) Kosten (Durchschnittsrang 4,1) und
- Gesundheit der Mitarbeitenden67 (Durchschnittsrang 4,4).

Die niedrigste Bedeutung zeigt sich für die Aspekte Nachhaltigkeit/ Klimaschutz (Durchschnittsrang 5,1) und Image⁶⁸ (Durchschnittsrang 5,3).

In Bezug auf wichtige Verkehrs-/ Mobilitätsaspekte zeigen sich keine wesentlichen Unterschiede zwischen Unternehmen aus Stadt und Landkreis. Für alle Unternehmen ist das Thema Erreichbarkeit der wichtigste Aspekt.

Verkehrsmittelwahl der Mitarbeitenden und Auszubildenden

Um Anhaltswerte in Bezug auf die Bedeutung bzw. Nutzung der einzelnen Verkehrsmittel zu erhalten, sollten die befragten Unternehmen prozentuale Angaben zur Verkehrsmittelwahl der Mitarbeitenden und Auszubildenden tätigen.

In Bezug auf die Arbeitswege der Mitarbeitenden zeigt sich eine sehr hohe Affinität zum motorisierten Individualverkehr⁶⁹ (MIV). In 57 von 89 Angaben (64 %) ist sie eindeutig (Landkreis-Unternehmen 70 % und städtische Unternehmen 55 %). In 27 weiteren Fällen (30 %) ergibt sich ebenfalls eine MIV-Affinität, wobei hier mindestens eine weitere Verkehrsart einen höheren Anteil von mindestens 20 % aufweist.

Ein ähnliches Ergebnis zeigt sich für die Dienstwege der Mitarbeitenden. In 49 von 68 Angaben (72 %) ist sie eindeutig (Landkreis-Unternehmen 83 % und städtische Unternehmen 47 %). In 13 weiteren Fällen (19 %) ergibt sich eine MIV-Affinität mit mindestens einer weiteren Verkehrsart von mindestens 20 %-Anteil.

Auch bei den Arbeitswegen der Auszubildenden zeigt sich eine deutliche Affinität zum MIV. Hier ist sie in 25 von 53 Angaben (47 %) eindeutig (Landkreis-Unternehmen 60 % und städtische Unternehmen 20 %) und in 13 weiteren Fällen (25 %) ebenfalls erkennbar, jedoch mit mindestens einer weiteren Verkehrsart von mindestens 20 %-Anteil.





⁶⁶ Inhaltlich bedeutet dies z. B. Gewinnung neuer Mitarbeitenden durch gute Mobilitätsanbindung.

⁶⁷ Inhaltlich bedeutet das z. B. gesundheitsfördernde Fortbewegung zu Fuß oder mit dem Fahrrad.

⁶⁸ Inhaltlich bedeutet das z. B. Außendarstellung in Bezug auf nachhaltige Mobilität.

⁶⁹ umfasst Kfz und motorisierte Zweiräder (Motorrad etc.)

Insgesamt ist zu beachten, dass die Beantwortung der Frage nach der Verkehrsmittelwahl die Unternehmen vor eine Herausforderung gestellt hat. In Bezug auf die Verkehrsmittelwahl der Mitarbeitenden haben rund 30% (43 von 132 Unternehmen) keine bzw. keine sinnvolle Angabe getätigt. Dieser Anteil fällt in Bezug auf die Verkehrsmittelwahl der Auszubildenden noch höher aus (rund 60 % bzw. 79 von 132 Unternehmen). Es ist davon auszugehen, dass die Unternehmen oftmals keine genaue Kenntnis über die Verkehrsmittelwahl haben und diese zur Beantwortung der Frage grob abgeschätzt wurde. Die Erfassung der Verkehrsmittelwahl der Angestellten eines Unternehmens ist Teil eines betrieblichen Mobilitätsmanagement und dient als Arbeitsgrundlage zur Ableitung von effektiven Verbesserungsmaßnahmen.

Qualität der Erreichbarkeit des Unternehmensstandorts

Zur Erfassung der Qualität der bestehenden Erreichbarkeit der Unternehmensstandorte wurde diese differenziert für die einzelnen Verkehrsmittel und für einzelne Verkehre (Ausbildungs- und Kundenverkehr) auf Basis von Schulnoten bewertet.

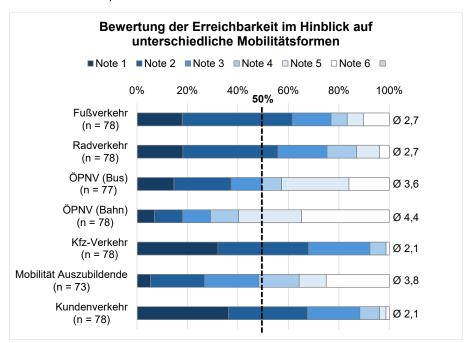


Bild 23: Erreichbarkeit im Hinblick auf unterschiedliche Mobilitätsformen – Ergebnis der durchgeführten Unternehmensbefragung

Die Qualität der Erreichbarkeit bewegt sich zwischen der Durchschnittsnote 2,1 und 4,4. Differenziert nach dem Standort der Wirtschaftsunternehmen zeigt sich, dass die Bewertung der Erreichbarkeit für die einzelnen Mobilitätsformen (Ausnahme: Kfz-Verkehr) im Falle der Landkreis-Unternehmen stets schlechter ausfällt als die Bewertung durch die städtischen Unternehmen. Die größten Unterschiede zeigen sich bei Bus (Durchschnittsnote der Landkreis-Unternehmen 4,0 und der städtischen Unternehmen 2,5), Bahn (Durchschnittsnote der Landkreis-Unternehmen 4,8 und der städtischen Unternehmen 3,4) und Ausbildungsverkehr (Durchschnittsnote der Landkreis-Unternehmen 4,4 und der städtischen Unternehmen 2,8).

Die Erreichbarkeit für den Fuß- und Radverkehr wurde überwiegend (62 % bzw. 56 %) mit den Schulnoten 1 oder 2 bewertet. Für beide Verkehrsmittel ergibt sich eine Durchschnittsnote von 2,7. Bewertungen mit einer Schulnote 4 oder schlechter werden sowohl im Landkreis Coburg als auch in der Stadt Coburg durch ein lückenhaftes oder nicht vorhandenes Fuß- und Radwegenetz begründet.

Die Erreichbarkeit mit dem ÖPNV ist für Bus- und Bahnverkehr zu differenzieren. Die Qualität wird in beiden Fällen schlechter bewertet als für den Fuß- und Radverkehr (Durchschnittsnote Bus 3,6,



Durchschnittsnote Bahn 4,4). Bewertungen mit einer Schulnote 4 oder schlechter werden in Bezug auf den Busverkehr sowohl im Landkreis Coburg als auch in der Stadt Coburg mit einer schlechten Anbindung begründet, die sich sowohl aus fehlenden standortnahen Haltestellen als auch aus einer mangelnden angemessenen Taktung zusammensetzt. Die schlechte Erreichbarkeit mit der Bahn begründet sich durch die geringe Netzdichte der Bahnhaltepunkte und der damit verbunden oftmals fehlenden Nähe zu einem Bahnhaltepunkt. Dies gilt ebenfalls sowohl für den Landkreis Coburg als auch die Stadt Coburg.

Die Erreichbarkeit für den Kfz-Verkehr wurde überwiegend (68 %) mit den Schulnoten 1 oder 2 bewertet. Es ergibt sich eine Durchschnittsnote von 2,1 und damit in Bezug auf die einzelnen Verkehrsmittel das beste Bewertungsergebnis. Bewertungen mit einer Schulnote 4 oder schlechter stellen eine "Ausnahme" dar (6 von 78 Bewertungen). Die Begründungen sind Einzelmeldungen (z. B. häufig geschlossene Bahnschranken in Creidlitz, schlechter Fahrbahnzustand, hohes Verkehrsaufkommen, fehlende kostengünstige Parkmöglichkeiten).

Die Erreichbarkeit der Unternehmen für die Auszubildenden wird vergleichsweise schlecht bewertet (Durchschnittsnote 3,8). Das Bewertungsergebnis korrespondiert in etwa mit dem Ergebnis für den ÖPNV (Bus). Die Bewertung mit einer Schulnote 4 oder schlechter wird sowohl im Landkreis Coburg als auch in der Stadt Coburg im Wesentlichen mit einer schlechten ÖPNV-Anbindung und der damit verbundenen erforderlichen Kfz-Gebundenheit begründet.

Besser sieht die Qualität der Erreichbarkeit für den Kundenverkehr aus. Hier ergibt sich analog zum Kfz-Verkehr eine Durchschnittsnote von 2,1. Auch die einzelnen Begründungen der Bewertungen mit einer Schulnote 4 oder schlechter sind vergleichbar (vgl. oben aufgeführte Einzelmeldungen). Wie beim Kfz-Verkehr liegt nur eine geringe Fallzahl an Bewertungen mit einer Schulnote 4 oder schlechter vor (9 von77 Bewertungen).

Aus der Bewertung der Erreichbarkeit der Unternehmensstandorte für die verschiedenen Mobilitätsformen lässt sich demnach vor allem in Bezug auf den ÖPNV auf Landkreisebene ein Handlungsbedarf ablesen.

Bedeutung von Zulieferverkehr und Warentransport

In Abhängigkeit der Branche sind die Unternehmen auf Zulieferverkehre (Wareneingangsverkehr) angewiesen und/ oder führen selbst auch Warentransporte (Warenausgangsverkehr) durch.

In Bezug auf die Menge der Unternehmen, die die Frage nach dem Vorhandensein von Zulieferverkehren und/ oder Warentransporten beantwortet haben, zeigt sich beim Zulieferverkehr eine sehr hohe Bedeutung (97 % bzw. 74 von 76 Antworten) und beim Warentransport eine hohe Bedeutung (78 % bzw. 58 von 75 Antworten). Während der Zulieferverkehr räumlich differenziert eine gleich hohe Bedeutung hat, zeigen die Unternehmen aus dem Landkreis beim Warentransport einen höheren Anteil als die in der Stadt gelegenen Unternehmen (83 % gegenüber 64 %).

Differenziert nach den typischen Verkehrsmitteln im Zulieferverkehr und Warentransport zeigt sich in beiden Fällen, dass deutlich der Warenein- und -ausgang über die Straße – insbesondere mit Lkw – dominiert. Dies gilt sowohl für die Unternehmen aus dem Landkreis als auch die Unternehmen aus der Stadt, wobei die Lkw-Bedeutung bei den städtisch gelegenen Unternehmen stets höher ist als bei den Landkreis-Unternehmen. In Bezug auf den Zulieferverkehr erhalten 43 von 74 Unternehmen (58 %) den Wareneingang überwiegend (mehr als 50 %-Anteil) per Lkw, davon 17 Unternehmen (23 %) ausschließlich per Lkw. In Bezug auf den Warentransport transportieren 28 von 58 Unternehmen (48 %) den Warenausgang überwiegend (mehr als 50 %-Anteil) per Lkw, davon 14 Unternehmen (24 %) ausschließlich per Lkw.

Die Erreichbarkeit der Unternehmen im Hinblick auf den Waren- und Gütertransport wird ähnlich zur allgemeinen Erreichbarkeit der Unternehmensstandorte (Bahn- und Kfz-Verkehr) bewertet. Die





Bewertung für Schiene fällt mit einer Durchschnittsnote von 5,1 am schlechtesten aus. Die Unternehmen mit städtischem Standort bewerten die Erreichbarkeit etwas besser als die Unternehmen aus dem Landkreis (Durchschnittsnote 4,3 gegenüber 5,4). Grund für die schlechteren Bewertungen (ab Schulnote 4) ist die fehlende Anbindung. In Bezug auf den Luftverkehr ist die Bewertung geringfügig besser (Durchschnittsnote 4,8). Auch hier zeigen sich wieder räumliche Unterschiede (Landkreis-Unternehmen mit Durchschnittsnote 5,2 gegenüber städtisch gelegenen Unternehmen mit Durchschnittsnote 3,6). Auch hier werden die schlechteren Bewertungen mit der großen Entfernung zum nächsten Flughafen begründet. Die Erreichbarkeit im Lkw- und Pkw-Verkehr fällt dagegen deutlich besser aus (Durchschnittsnote 2,4 bzw. 2,1). Hier zeigen sich keine räumlichen Unterschiede. Bewertungen mit einer Schulnote 4 oder schlechter basieren auf Einzelgründen (z. B. fehlender Ausbau Weichengreuth⁷⁰, vorhandene Bahnübergänge, eingeschränkte oder enge Zufahrt – teilweise aufgrund von Hindernissen).

Die Unternehmen wurden zur heutigen und zukünftigen Häufigkeit differenziert nach dem räumlichen Bezug (Nah-, Regional und Fernverkehr) gefragt. In Bezug auf die heutige Situation zeigen die Auswerteergebnisse ein hohes tägliches Aufkommen im Nahverkehr. In nahezu 70 % der Unternehmen (43 von 63 Unternehmen) findet mehrmals täglich Waren- oder Gütertransport im Nahverkehr statt. Dieser Anteil reduziert sich in Bezug auf den Regionalverkehr und den Fernverkehr auf jeweils 36 %. Es zeigen sich keine räumlichen Unterschiede.

Der Großteil der Unternehmen, die eine Aussage über die zukünftige Entwicklung des Waren- und Gütertransports tätigen können, gehen in allen drei Verkehrsentfernungen (Nah-, Regional und Fernverkehr) überwiegend von einer gleichbleibenden Entwicklung aus (Nahverkehr 68 %, Regionalverkehr 69 %, Fernverkehr 67 %). Dies gilt sowohl für die Landkreis-Unternehmen als auch die städtisch gelegenen Unternehmen. Rund ein Viertel der Unternehmen (Nahverkehr 26 %, Regionalverkehr 27 %, Fernverkehr 29 %) gehen von einem zunehmenden Waren- und Güterverkehr aus. Hier zeigen sich ebenfalls keine signifikanten räumlichen Unterschiede.

Unterstützung nachhaltiges Mobilitätsmanagement

Um einen Eindruck darüber zu erhalten, welche Maßnahmen die Unternehmen bereits selbst in Bezug auf die Förderung eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens durchführen, wurde der Sachstand zu vorgegebenen Maßnahmen (insgesamt 11 Maßnahmen) abgefragt (Tabelle 11).

Die Befragungsergebnisse zeigen auf, dass der Großteil der Unternehmen, die geantwortet haben, mindestens eine der elf Maßnahmen bereits umgesetzt haben oder die Umsetzung in Planung bzw. in Vorbereitung ist (94 % bzw. 66 von 70 Unternehmen). Mehr als 50 % der Unternehmen (39 von 70 Unternehmen) haben mindestens fünf der elf Maßnahmen bereits umgesetzt oder die Umsetzung in Planung bzw. in Vorbereitung (bei städtisch gelegenen Unternehmen mindestens sieben der elf Maßnahmen).





⁷⁰ Der Kompromiss zum Ausbau der B4 im Weichengreuth wurde erst nach dem Ende der Unternehmensbefragung öffentlich kommuniziert. Zum Zeitpunkt der laufenden Befragung waren die Ergebnisse des Vermittlungsverfahrens noch nicht öffentlich kommuniziert.

Tabelle 11: Status ausgewählter Maßnahmen zur Förderung eines Mobilitätsverhaltens – Ergebnis der durchgeführten Unternehmensbefragung

Maßnahme	vorhanden/ wird umgesetzt	in Planung/ wird vorbereitet	nicht vorgesehen
betriebl. Mobilitätsmanagement (n = 62)	32 %	6 %	61 %
indiv. verwendb. Mobilitätsbudget (n = 59)	8 %	10 %	81 %
Jobrad-Leasing (n = 64)	52 %	17 %	31 %
sichere/geschützte Radabstellanlagen (n = 63)	57 %	10 %	33 %
ÖV-Jobticket (n = 60)	8 %	7 %	85 %
ÖV-Anreiseinformationen (n = 61)	26 %	3 %	70 %
Parkraumbewirtschaftung (n = 58)	24 %	7 %	69 %
Fahrgemeinschaftsförderung (n = 61)	18 %	7 %	75 %
Emissionsarmer Fuhrpark (n = 63)	40 %	21 %	40 %
E-Lademöglichkeiten (Rad, Kfz) (n = 64)	55 %	17 %	28 %
digitale Möglichkeiten (n = 63)	52 %	5 %	43 %

Mehr als 50 % der Unternehmen haben folgende Angebote als vorhanden genannt:

- Jobrad-Leasing (52 %; 62 % bei städtisch gelegenen Unternehmen),
- Diebstahlsichere und witterungsgeschützte Radabstellanlagen (57 %; 64 % bei städtisch gelegenen Unternehmen),
- Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge (Fahrrad, Kfz) (55 %; 70 % bei städtisch gelegenen Unternehmen),
- Digitale Möglichkeiten (z. B. Telearbeit, Videobesprechungen) (52 %; 65 % bei städtisch gelegenen Unternehmen).

Die städtisch gelegenen Unternehmen weisen zudem in Bezug auf einen emissionsarmen Fuhrpark einen Anteil von mehr als 50 % auf (55 %). Anders sieht es bei den Landkreis-Unternehmen aus. Hier zeigt sich nur in Bezug auf diebstahlsichere und witterungsgeschützte Radabstellanlagen ein Anteil von über 50 %.

Bei über 80 % der Unternehmen ist ein ÖV-Jobticket (85 %) nicht vorhanden. Dies gilt insbesondere für die Landkreis-Unternehmen (89 % gegenüber 75 % bei den städtisch gelegenen Unternehmen). Hier sind auch zum Großteil keine ÖV-Anreiseinformationen vorhanden (85 %). Dies zeigt nochmals den Handlungsbedarf in Bezug auf den ÖPNV auf Landkreisebene auf. Verbessert sich hier das ÖPNV-Angebot, kann hier auch der Anteil des Jobtickets gesteigert werden.

Bei über 80 % der Unternehmen ist ebenfalls ein individuell verwendbare Mobilitätsbudget (81 %) nicht vorhanden. Hier ist die räumliche Situation umgekehrt wie zuvor. Hier ist der Anteil bei den städtisch gelegenen Unternehmen höher als bei den im Landkreis gelegenen Unternehmen (85 % gegenüber 78 %).

Unterstützungsmöglichkeiten durch den Landkreis Coburg

Der Landkreis Coburg ist daran interessiert, in welcher Form er die Wirtschaft in Bezug auf die Förderung eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens unterstützen kann.

Das größte Unterstützungspotenzial durch den Landkreis Coburg wird bei der Optimierung der ÖV-Anbindung⁷¹ gesehen (64 % bzw. 46 von 72 Unternehmen). Es folgt die Optimierung des Straßen-

AGIMO 📈



⁷¹ Inhaltlich bedeutet das z. B. Taktverdichtung, Anpassung Linienführung.

und Warenverkehrs⁷² (49 % bzw. 35 von 72 Unternehmen) und die Optimierung der Radverkehrsführung/-anbindung⁷³ (47 % bzw. 34 von 72 Unternehmen). Im Gegensatz dazu wird die Notwendigkeit der Unterstützung bei der Förderkulisse (z. B. Informationen zu Fördermöglichkeiten) sehr gering eingeschätzt (8 % bzw. 6 von 72 Unternehmen).

Es zeigen sich räumliche Unterschiede. Während die gerade aufgeführte Verteilung nahezu auch der Verteilung in Bezug auf die im Landkreis gelegenen Unternehmen entspricht (Anteile bei Optimierung der ÖV-Anbindungen und Unterstützung bei der Förderkulisse sind etwas höher), ergibt sich für die städtisch gelegenen Unternehmen ein anderes Bild. Hier wird das größte Unterstützungspotenzial durch den Landkreis Coburg bei der Optimierung des Straßen- und Warenverkehrs (55% bzw. 12 von 22 städtischen Unternehmen) und der Radverkehrsführung/-anbindung (50 % bzw. 11 von 22 städtischen Unternehmen) gesehen. Auch hier wird die Unterstützungsnotwendigkeit bei der Förderkulisse am geringsten eingeschätzt (18 % bzw. 4 von 22 städtischen Unternehmen).

Beratungsinteresse zum Thema "Betriebliches Mobilitätsmanagement"

Im Hinblick auf die Förderung von betrieblichen Mobilitätsmanagement wurden die Unternehmen nach dem Interesse an einer Beratung gefragt.

Etwas mehr als ein Achtel der Unternehmen (21 % bzw. 15 von 72 Unternehmen) haben ein Interesse angezeigt, wobei ein Großteil davon (14 %) das Interesse davon abhängig macht, wie die weitere Unterstützung aussieht. Hier gilt es also die Zielsetzung der Beratung und das weitere Vorgehen nach Abschluss der Beratung aufzuzeigen, um die Unternehmen für das Beratungsangebot zu gewinnen. Differenziert nach den Standorten der Unternehmen zeigen sich keine wesentlichen Unterschiede.

Fazit

Für die Wirtschaft hat die Erreichbarkeit der Unternehmensstandorte sowie der Güter- und Warentransport eine hohe Bedeutung. Letzteres hat für die im Landkreis Coburg ansässigen Unternehmen eine etwas höhere Bedeutung als bei den städtisch gelegenen Unternehmen. Dies gilt auch für das Themenfeld Schwerlastverkehr, welches mit dem Güter- und Warentransport eng verbunden ist.

Es wird vor allem die Anbindung der Unternehmensstandorte an den ÖPNV bemängelt. Die Kritik fällt bei den im Landkreisgebiet liegenden Unternehmen stärker aus als bei den städtisch gelegenen Unternehmen.

Hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl zeigt sich durchweg eine hohe Kfz-Affinität, die bei den Landkreis-Unternehmen etwas stärker ausfällt als bei den städtisch gelegenen Unternehmen. Beim Güter- und Warentransport dominiert der Lkw-Verkehr. Dies gilt sowohl für Landkreis-Unternehmen als auch Stadt-Unternehmen.

Die Unternehmen fördern bereits ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten. Bei allen Unternehmen sind vor allem sichere/ geschützte Radabstellanlagen bereits weitestgehend vorhanden. Die städtisch gelegenen Unternehmen weisen zudem weitere vorhandene Maßnahmen auf (Jobrad-Leasing, Elektromobilität).

Die Unterstützungsmöglichkeiten durch den Landkreis Coburg werden räumlich unterschiedlich eingeschätzt, wobei die Unterstützung bei der Förderkulisse bei allen die niedrigste Bedeutung hat.

⁷³ Inhaltlich bedeutet das z. B. Herstellung/Optimierung von Fahrradwege und Abstellmöglichkeiten.





⁷² Inhaltlich bedeutet das z. B. Straßenoptimierung, Ausbau Straße für Pkw und Lkw.

Ein Teil der Unternehmen – sowohl im Landkreis als auch in der Stadt Coburg – zeigt ein Interesse an einer Beratung zum betrieblichen Mobilitätsmanagement.

3.4 Öffentlichkeit

Die Bürgerinnen und Bürger des Landkreises Coburg repräsentieren die Verkehrsteilnehmenden bzw. Nutzenden der heutigen und zukünftigen Mobilitätsangebote. Es ist von Bedeutung, das heutige Mobilitätsverhalten zu kennen (siehe Kap. 2.7 und Kap. 3.4.1)

3.4.1 Mobilitätsbefragung

Im Rahmen der Erstellung des Mobilitätskonzepts wurde im Zeitraum 11.03. - 25.04.2024 eine kreisweite Befragung zum Mobilitätsverhalten im Landkreis durchgeführt (schriftliche, telefonische und Online-Stichprobenbefragung).74

Die Befragung diente auf der einen Seite dazu, über das Projekt zu informieren, aber auf der anderen Seite vor allem zur Erhebung relevanter Mobilitätskennwerte sowie des Meinungsbilds über die bestehenden Mobilitätsangebote.

Hinweis: Es liegt ein separater Projektbericht zur durchgeführten Mobilitätsbefragung mit Detailinformationen vor. Im Projektbericht zum kreisweiten Mobilitätskonzept sind ausgewählte Informationen zum Mobilitätsverhalten im Landkreis Coburg zusammengefasst dargestellt (vgl. Kap. 2.7).

3.4.2 Offentliche Veranstaltung

Zusätzlich zur Mobilitätsbefragung wurde nach Fertigstellung der Mobilitätsstrategie und ersten Ideen zum Handlungskonzept eine öffentliche Veranstaltung durchgeführt (03.06.2025).

Der Termin diente dazu, die Öffentlichkeit sowie besondere Zielgruppen nochmals aktiv einzubinden und über die Inhalte der Mobilitätsstrategie zu informieren. Darauf aufbauend wurden wichtige Handlungsfelder bzw. Zielsetzungen gekennzeichnet und Ideen gesammelt, mit welchen Maßnahmen die Inhalte der Mobilitätsstrategie umgesetzt werden können. Die gesammelten Mitteilungen sind in die Fertigstellung des Handlungskonzepts mit eingeflossen.



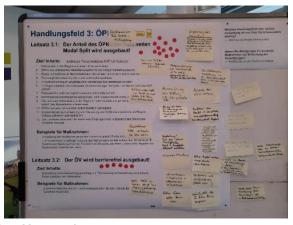


Bild 24: Eindrücke aus der durchgeführten öffentlichen Veranstaltung

⁷⁴ Ingenieurbüro Helmert: Mobilitätsbefragung 2024 zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung im Landkreis Coburg. Aachen, August 2024.





3.5 **Politik**

Die Politik wurde über ausgewählte politische Gremien eingebunden (Tabelle 12).

Tabelle 12: Übersicht über die durchgeführten politischen Beteiligungstermine

Datum	Gremium	Inhalt
30.04.2024	Ausschuss für Umwelt, Energie und Mobilität	Vorstellung des Fachbüros sowie der Arbeitsinhalte des kreisweiten Mobilitätskonzepts
05.12.2024	Ausschuss für Umwelt, Energie und Mobilität	Vorstellung der Mobilitätsstrategie als Zwischenergebnis
19.12.2024	Kreistag	Vorstellung der Mobilitätsstrategie als Zwischenergebnis
07.10.2025	Ausschuss für Umwelt, Energie und Mobilität	Vorstellung des Mobilitätskonzepts
30.10.2025	Kreistag	Vorstellung des Mobilitätskonzepts und finaler Beschluss

3.6 Laufende Praxisprojekten anderer Kommunalverwaltungen

Im Hinblick auf den Erfahrungsaustausch mit anderen Kommunalverwaltungen wurden im Projekt zwei Praxisgespräche durchgeführt. Das erste Gespräch erfolgte am 24.06.2025 mit dem Rheinisch-Bergischen Kreis zum Thema "Mobilitätskampagne". Am 13.08.2025 fand ein weiteres Gespräch mit dem Kreis Gütersloh zum Thema "Schulisches Mobilitätsmanagement" statt.



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.

4.1 Bevölkerungsentwicklung

Während die Bevölkerungsprognosen des Bayrischen Landesamts für Statistik bis zum Prognosejahr 2035 für die Region Oberfranken-West einen Rückgang von 1,9 % voraussagen, fällt die Abnahme im Landkreis Coburg mit -0,7 % (rund 600 Einwohnende) verhältnismäßig moderat aus. In Gesamtbayern wird im Vergleich dazu mit einer Zunahme von 2,9 % gerechnet (Bild 25).

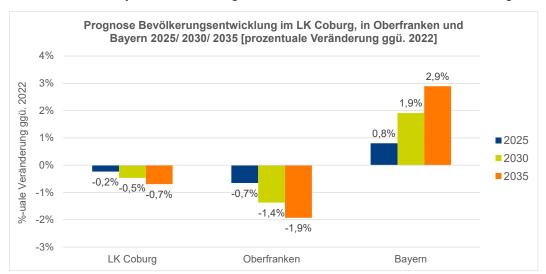


Bild 25: Prognose Bevölkerungsentwicklung Landkreis Coburg, in Oberfranken und Bayern 2025/2030/203575

Neben den Veränderungen der Einwohnerzahlen wird der Landkreis wie die gesamte Region zukünftig einen weiter fortschreitenden Alterungsprozess der Bevölkerung zu verzeichnen haben. Der demografische Wandel ist vor allem durch niedrige Geburtenraten, den Eintritt der geburtenstarken Jahrgänge ins Rentenalter und eine steigende Lebenserwartung geprägt. Dies führt zu einem wachsenden Anstieg des Anteils älterer Menschen.⁷⁶

Die Bevölkerungsentwicklung nach Altersklassen (Bild 26) zeigt in weiten Teilen den für Deutschland typischen prognostizierten demografischen Wandel. Die Anzahl der Kinder unter 10 Jahren ist in der Summe rückläufig. Während für die 10- unter 19-Jährigen im Landkreis noch ein vorübergehender Anstieg prognostiziert wird, geht die Zahl der erwerbsfähigen Personen zwischen 19 und 60 Jahren zurück. Gleichzeitig steigt insbesondere die Anzahl der über 75-Jährigen stark an. Insgesamt ist der erwartete Anstieg des Durchschnittsalters der Bevölkerung von 46,3 (2022) auf 47,1 (2035) Jahre allerdings noch als moderat zu bewerten (Bild 27).

Die Kommunen im Landkreis Coburg werden somit mehr oder weniger stark in den kommenden Jahren dynamische Entwicklungen hinsichtlich ihrer demografischen Zusammensetzung erleben. Hierbei ist dafür zu sorgen, dass die Mobilitätsangebote vorausschauend und proaktiv auf die Bedarfe der Bevölkerung ausgerichtet werden.

⁷⁶ Spickermann & Wegener, Stadt- und Regionalforschung: Analyse der Versorgung mit Einrichtungen und Dienstleistungsangeboten der sozialen und kulturellen Infrastruktur in der Planungsregion Oberfranken-West. Dortmund 2020.





⁷⁵ Bayerisches Landesamt für Statistik, Fürth 2024, abgerufen am 24.01.2024

Die bestehenden Versorgungs- und Erreichbarkeitsdefizite in den an den Rändern des Landkreises gelegenen Kommunen (vgl. Kap. 2.6.5) verschärfen sich möglicherweise mit einem Rückgang und zunehmenden Alterung der Bevölkerung. Wenn der ÖPNV hier keine akzeptable Alternative zur Benutzung des Pkw darstellt, vermindern sich vor allem für auf den ÖPNV angewiesene Personen nicht nur die Erreichbarkeitsqualität, sondern insbesondere auch ihre wirtschaftlichen und sozialen Teilhabechancen.

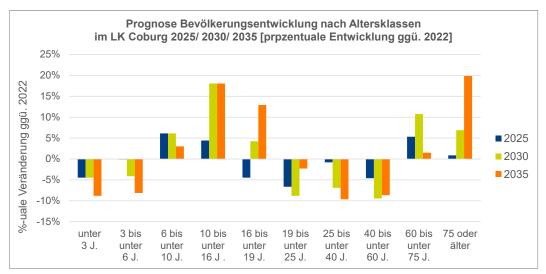


Bild 26: Prognose Bevölkerungsentwicklung nach Altersklassen im Landkreis Coburg 2025/2030/2035⁷⁷

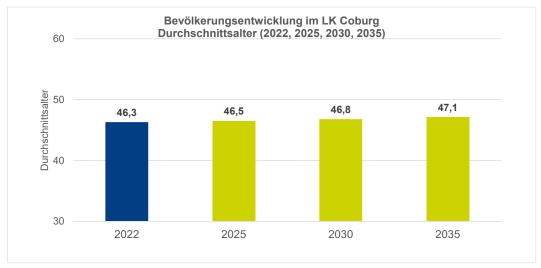


Bild 27: Entwicklung des Durchschnittsalters der Bevölkerung 2022-2035⁷⁷

4.2 **Entwicklung Pkw-Bestand**

In deutschlandweiten Pkw-Szenarien⁷⁸, die Trends und Perspektiven der Automobilität aufzeigen, wird von einer Spitze des Pkw-Bestands im Jahr 2025 ausgegangen. Heruntergebrochen auf den Landkreis Coburg ergibt sich danach in 2025 ein maximaler Pkw-Bestand von 59.900. Danach nimmt der Pkw-Bestand langsam ab. Entsprechend des Pkw-Bestandes wird auch für die Pkw-Dichte der Höchststand im Jahr 2025 erreicht und danach ein stetiger Rückgang erwartet. In Bild 28 sind die prozentualen Veränderungen von Pkw-Bestand und Pkw-Dichte im Vergleich zum Jahr 2023 dargestellt.





⁷⁷ Bayerisches Landesamt für Statistik, Fürth 2024, abgerufen am 24.01.2024

⁷⁸ Shell Pkw-Szenarien bis 2040

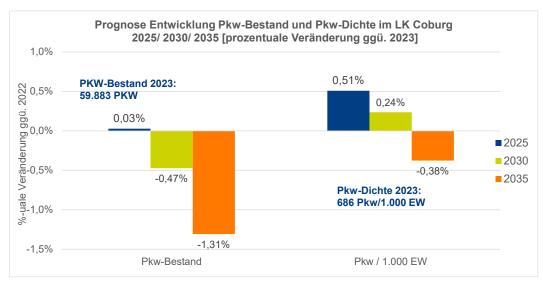


Bild 28: Prognose Entwicklung Pkw-Bestand und Pkw-Dichte im Landkreis Coburg 2025/2030/2035 79

Das vorliegende Elektromobilitätskonzept für den Landkreis enthält in zwei Szenarien Prognosen für den zukünftigen Bestand an E-Pkw für die Jahre 2025 und 2030. Das Pro-Szenario geht durch fallende Batteriekosten und damit sinkende Fahrzeugkosten, steigendende Reichweiten, verschärfte CO2-Grenzwerte und einen zügigen flächendeckenden Aufbau eines europaweiten Schnelladenetzes von einem Anteil von rund 30 % E-Pkw (Hybrid und rein Elektro in Summe) in 2030 aus. Im Contra-Szenario werden nur geringe Kostenreduktionen bei der Batterieerstellung, konstante Kraftstoffpreise und deutlich verbesserte konventionelle Antriebe angesetzt. Dadurch wird für das Jahr 2030 nur ein Anteil von 10 % der E-Pkw (Hybrid und rein Elektro in Summe) prognostiziert.80

Laut Beschluss des EU-Parlaments darf ab 2035 kein Auto und Transporter mit Verbrennungsmotor mehr verkauft werden81. Da das Thema EU-weit politisch kontrovers diskutiert wurde und wird, sind diesbezüglich Änderungen/Aufweichungen der Inhalte des Beschlusses zu erwarten. Darüber hinaus sollte hinsichtlich der zu erwartenden Bestandsentwicklung beachtet werden, dass diese stark von der staatlichen Förderung abhängt. Für 2030 wird von einem Mittelwert der prognostizierten Werte des Elektromobilitätskonzepts ausgegangen. Der Anteil würde im Landkreis Coburg dann im Jahr 2030 mit 11.950 E-Pkw bei rund 20 % liegen. Bild 29 zeigt die Mittelwerte der prognostizierten Anzahl von E-Pkw der Szenarien gemäß Elektromobilitätskonzept. Im Vergleich zu 2023 wird für das Jahr 2025 ein Anstieg von 19,3 %, für 2030 dann ein deutlicher Anstieg von 260,8 % erwartet. Bei weiterhin ausbleibenden Bundesförderungen (v. a. in Bezug auf die Anschaffung von E-Kfz) erscheint jedoch das Contra-Szenario realistischer zu sein (2030: 6.200 E-Pkw, d. h. rund 10 % Anteil am Pkw-Bestand im Landkreis Coburg).





⁷⁹ http://www.kba.de, Stand: 05.04.2024

⁸⁰ Mobilitätswerk GmbH: Kommunales Elektromobilitätskonzept für den Landkreis Coburg 2019.

⁸¹ https://www.deutschlandatlas.bund.de/

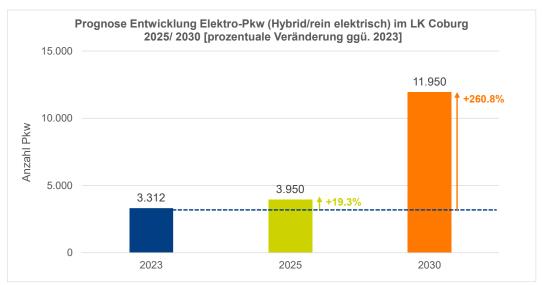


Bild 29: Prognose Entwicklung Pkw-Bestand mit alternativen Antrieben 2025/2030 im Landkreis Coburg⁸²,83

4.3 Allgemeine Entwicklungstrends mit Einfluss auf das Themenfeld Mobilität

Die Entwicklung der zukünftigen Mobilität wird neben den spezifischen für den Landkreis Coburg geltenden Rahmenbedingungen auch durch allgemeine Entwicklungstrends beeinflusst. Diese umfassen verschiedene Aspekte, die von gesellschaftlichen Veränderungen über technologische Innovationen bis hin zu wirtschaftlichen Verschiebungen reichen. Die Trends sind teilweise eng miteinander verbunden und beeinflussen sich gegenseitig. Sie stellen sowohl Herausforderungen als auch Chancen für Kommunen und Landkreise dar.

4.3.1 Umweltbewusstsein

Trotz vielfältiger Krisen bleibt der Schutz von Umwelt und Klima ein wichtiges Thema für die Menschen in Deutschland. 57% der Deutschen erachten diese Themen laut einer aktuellen Umweltbewusstseinsstudie für sehr wichtig.84

Eine Studie des Instituts für Demoskopie Allensbach zu Mobilität und Nachhaltigkeit⁸⁵ zeigt, dass in Bezug auf das Thema Mobilität für die Mehrheit (74%) das Auto im Alltag nach wie vor eine dominierende Rolle spielt. Grundsätzlich besteht aber eine Offenheit für verschiedene Mobilitätsangebote, wobei die Urteile in Stadt und Land zum Teil sehr unterschiedlich ausfallen. Die Bewohnenden ländlicher Regionen halten überdurchschnittlich oft das Auto für ihren privaten Alltag für unverzichtbar, Städterinnen und Städter hingegen den öffentlichen Nahverkehr. Im Landkreis Coburg zeigt sich die hohe Bedeutung des Autos auch den hohen Anteil bei der Verkehrsmittelwahl (78 %; vgl. Kap. 2.7.2). Die Befragten der oben genannten Studie kritisierten, dass einer vermehrten Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel insbesondere auf dem Land vielerorts noch erhebliche Mängel entgegenstünden, etwa bei der Ladeinfrastruktur oder beim ÖPNV. Unterschiedliche Sichtweisen bestehen auch bei jungen und alten Personen im städtischen und ländlichen Raum. Überproportional häufig werden Umweltaspekte bei der Mobilität von jungen und urbanen Bevölkerungsgruppen unterstützt. So sprechen sich in der Summe 32% der Befragten für eine stärkere Nutzung des ÖPNV aus, bei den unter 30-Jährigen sowie den Großstädterinnen und Großstädtern sind es jeweils 39%.

⁸⁵ Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA): Allensbach-Studie "Mobilität und Nachhaltigkeit – So denkt Deutschland". Berlin Oktober 2023





⁸² Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg, http://www.kba.de

⁸³ Mobilitätswerk GmbH: Kommunales Elektromobilitätskonzept für den Landkreis Coburg 2019.

⁸⁴ https://www.umweltbundesamt.de

Wenn es um die tatsächliche Veränderung des eigenen Mobilitätsverhaltens geht, sehen die Ergebnisse ungünstiger aus. Insbesondere die Befragten des ländlichen Raums von kleineren Ortschaften sehen nur wenig Spielraum für eigene Veränderungen: 88% sind hier der Ansicht, dass sie an ihrem Mobilitätsverhalten nur sehr schwer etwas ändern könnten. Auch in den Großstädten teilen noch 67 Prozent diese Haltung.

So wenig Potenzial die Befragten sehen, ihr eigenes Mobilitätsverhalten zu verändern, so hoch stufen sie umgekehrt den Beitrag ein, den die Verkehrsteilnehmenden im Allgemeinen leisten könnten. 75% der Befragten sind überzeugt, dass diese den Klimaschutz im Bereich des Verkehrs in Deutschland voranbringen können.

Hohen Einfluss auf eine klimaneutrale Mobilität werden zudem der Bundesregierung und der Automobilindustrie zugetraut: 83% meinen, dass die Bundesregierung sehr viel oder viel dazu beitragen kann, 80% schreiben dies der Automobilindustrie zu. 86

4.3.2 **Fahrradtrends**

Das Fahrrad steht für individuelle, nachhaltige, resiliente, gesundheitsförderliche, zeitlich flexible und kostengünstige Mobilität. Radfahren ist emissionsfrei und spart Platz. Der Radverkehr trägt damit zum Erreichen der nationalen Umwelt- und Klimaschutzziele sowie nicht zuletzt der Nachhaltigkeitsziele der Vereinten Nationen bei. Im Jahr 2023 ist der Bestand an Fahrrädern in Deutschland mit rund 84 Millionen so hoch wie nie zuvor. Besonders der Absatz von Pedelecs87 ist in den vergangenen Jahren in Deutschland angestiegen und überstieg 2023 erstmals die Zahl der verkauften Fahrräder ohne E-Motor.88 Der Bestand an Elektrofahrrädern erreichte im Jahr 2023 mit insgesamt rund elf Millionen Fahrrädern einen neuen Höchststand. 89 18 % der Deutschen nutzen derzeit Pedelecs, 50 % haben generelles Interesse.90

Aus der Mobilitätsbefragung des Landkreises Coburg geht hervor, dass 80 % der Haushalte im Landkreis Coburg mindestens ein Fahrrad besitzen. Der Großteil verfügt ausschließlich über konventionelle Fahrräder (46 %), 34 % besitzen aber bereits mindestens ein Pedelec. Es zeigt sich, dass der Pedelec-Besitz mit wachsender Anzahl an Fahrrädern insgesamt im Haushalt steigt. Dies deutet darauf hin, dass Pedelecs ergänzend zu nicht motorisierten Fahrrädern erworben werden. Der Anteil der Pedelecs am gesamten Fahrradbestand liegt bei 26 %.

Auf Strecken bis zu vier Kilometern ist das Fahrrad in städtischen Räumen häufig das schnellste Verkehrsmittel. Für ein Pedelec gilt dieser Geschwindigkeitsvorteil sogar auf den ersten neun Kilometern. Die Hälfte aller Autofahrten in Deutschland ist jedoch sogar kürzer als fünf Kilometer. Hieraus ergibt sich ein enormes Verlagerungspotenzial von Pkw-Fahrten auf das konventionelle Fahrrad oder das Elektrofahrrad. 91,92





⁸⁶ Allensbach-Studie: Mobilität und Nachhaltigkeit – So denkt Deutschland. 10/2023

⁸⁷ Die Gruppe der Elektrofahrräder ist zu differenzieren. Die Elektrifizierung bei Pedelecs (Pedal Electric Cycle) ist auf eine maximale Nenndauerleistung des Motors auf 250 Watt beschränkt und der Antrieb darf nur bis maximal 25 km/h unterstützen. Aus juristischer Sicht handelt es sich um Fahrräder, für die weder eine Versicherungspflicht, Führerscheinpflicht, Altersgrenze oder Helmpflicht besteht. Im Gegensatz dazu ist ein Speed-Pedelec, kurz S-Pedelec, juristisch ein Leichtkraftrad mit einer Tretunterstützung bis 45 km/h. Daraus ergibt sich für ein S-Pedelec eine Versicherungspflicht, Führerscheinpflicht (mindestens Klasse AM), Altersgrenze und Helmpflicht.

⁸⁸ https://de.statista.com/. Abgerufen am 11.04.2024

⁸⁹ https://de.statista.com/. Abgerufen am 11.04.2024

⁹⁰ Fahrradmonitor. Abgerufen am 11.04.2024

⁹¹ Bundesministerium für Digitales und Verkehr: Fahrradland Deutschland 2030. Nationaler Radverkehrsplan 3.0.Berlin 01/2022.

⁹² https://www.umweltbundesamt.de/. Abgerufen am 11.04.2024

Während im urbanen Raum zunehmend leichtere E-Bikes mit geringeren Reichweiten und entsprechend kleineren Akkus nachgefragt werden, werden S-Pedelecs mit einer Unterstützung bis zu 45 km/h insbesondere auf dem Land für längere Distanzen als wichtiger Baustein für die Verkehrswende genannt.

Auch für die Nutzung von Lastenrädern wird noch Potenzial gesehen. Eine bundesweite Befragung im Rahmen des Fahrradmonitors zeigte, dass derzeit rund 3% der Deutschen Lastenräder (mit oder ohne elektrische Unterstützung) nutzen. 93 Die Mehrheit nutzt es für Einkäufe, an zweiter Stelle steht der Transport von Gegenständen und Kindern. Ungenutztes Potenzial liegt hingegen noch bei der gewerblichen Nutzung. Handwerksbetriebe, Lieferdienste und Kleinunternehmen könnten in Zukunft zunehmend von den Vorteilen der Transporträder profitieren. Argumente sind beispielsweise geringere Anschaffungs- und Betriebskosten sowie weniger Probleme bei der Parkplatzsuche. Rund 17% der Befragten aus Stadt und Land können sich vorstellen, zukünftig ein Lastenrad zu nutzen.

Zunehmende Bedeutung wir auch in der Kombination von Fahrradnutzung und öffentlichen Verkehrsmitteln gesehen, wodurch der Aktionsradius beider Verkehrsmittel erhöht werden kann. Die Kombination Fahrrad und ÖPNV nutzen auf dem Land bisher 25% der Befragten, im städtischen Raum sind es zwischen 33 und 37%.

Wenngleich objektiv eine Führung des Radverkehrs im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs (u. a. auf Fahrbahnniveau) zu einer höheren Verkehrssicherheit führt, ist das subjektive Sicherheitsempfinden der Fahrradmonitor-Befragten anders: 94% fühlen sich vor allem auf vom Auto- und Fußverkehr getrennten Radwegen sicherer. Auf Straßen, wo gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn gefahren werden muss, fühlen sich die Radfahrenden dagegen eher unsicher.94

Auch für die Lebensqualität wird dem Radverkehr zunehmend Bedeutung beigemessen. Mit geeigneten Maßnahmen und Investitionen in den Radverkehr können Kommunen ihre Attraktivität und Aufenthaltsqualität – und damit auch ihre Lebensqualität – deutlich verbessern und Ressourcen schonen. Zudem beanspruchen separat geführte Radwege in der Stadt bis zu 67 % weniger Fläche im Vergleich zu Kfz-Fahrstreifen mit entsprechender Kapazität. Radabstellanlagen benötigen nur 10 % der Fläche eines Pkw-Stellplatzes.

Für die überwiegende Zahl der Unternehmen sind Lebensqualität und ein hochwertiges Angebot im Umweltverbund ebenfalls wichtige Standortfaktoren. U. a eine durchgängig und auf hohem Niveau ausgebaute Radverkehrsinfrastruktur wird zunehmend von Unternehmen und insbesondere jungen, gut ausgebildeten Fachkräften besonders geschätzt. Dies spiegelt sich auch in den Ergebnissen der durchgeführten Unternehmensbefragung wider (vgl. Kap. 3.3). Sie verschafft Arbeitgebern einen Vorsprung im überregionalen Arbeitsmarkt. Da weniger Arbeitswege mit dem Auto zurückgelegt werden, können Unternehmen und ihre Beschäftigten Zeit und Parkraum sparen und dazu beitragen, dass Staus vermieden werden. Körperlich aktivere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind belastbarer und leistungsfähiger. Sie haben im Schnitt ein Drittel weniger Krankheitstage.⁹⁵

Zunehmend gewinnt der Radverkehr national und international auch im Freizeit- und Tourismusbereich an Popularität. In Deutschland können durch das Deutschlandticket und, je nach Bundesland und Verkehrsverbund, die vergünstige bzw. kostenlose Mitnahme von Fahrrädern in Zügen auch weit entferntere Ziele günstig erreicht werden. Radtourismus stärkt ländliche und strukturschwache Regionen. Das fahrradtouristische Aufkommen sowie die Dichte und Qualität touristi-

⁹⁵ Bundesministerium für Digitales und Verkehr: Fahrradland Deutschland 2030. Nationaler Radverkehrsplan 3.0.Berlin 01/2002.





⁹³ Fahrradmonitor. Abgerufen am 11.04.2024

⁹⁴ pressedienst-fahrrad.de. Abgerufen am 11.04.2024

scher, einschließlich gastronomischer Angebote im ländlichen Raum stärken sich dabei wechselseitig. Der Radtourismus ist in vielen strukturschwachen ländlichen Regionen von großer Bedeutung für die regionale Wirtschaftsförderung.96

Nicht zuletzt kommt auch die zunehmende Digitalisierung im Verkehrsmanagementbereich dem Radverkehr zugute. Aktuelle und flächendeckende Verkehrsdaten in Echtzeit bilden die Basis für eine bedarfsorientierte Radverkehrsplanung. Sie unterstützen dabei, die Sicherheit, Leistungsfähigkeit und den Komfort des Radverkehrs zu verbessern. Frei verfügbare und hochwertige Daten zum Radverkehr bilden die Voraussetzung für innovative Produkte und Dienstleistungen "Made in Germany".97

4.3.3 Technikentwicklungen

Gemäß Bundes-Klimaschutzgesetz muss der Verkehrssektor seine Emissionen bis 2030 auf 84 Millionen Tonnen CO_{2-Äq} – im Vergleich zu 1990 mindern. Für das Jahr 2023 wurde das erforderliche Sektorziel⁹⁸ für den Verkehr zum dritten Mal in Folge verfehlt (Ziel 2023: 133 Mio. t CO_{2-Äq}, erreichter Wert: 145 Mio. t CO_{2-Äq}). Hauptgrund ist die schleppende Elektrifizierung von Pkw.⁹⁹, ¹⁰⁰

"Die europäische Richtlinie (EU) 2019/1161 "Clean Vehicles Directive" (CVD) wurde in Deutschland mit dem Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (SaubFahrzeugBeschG) umgesetzt. Durch das Gesetz werden den öffentlichen Auftraggebern und Sektorenauftraggebern verbindliche Quoten für die Beschaffung von sauberen sowie emissionsfreien Fahrzeugen der Klassen M und N (leichte und schwere Nutzfahrzeuge sowie Busse) vorgegeben. Ein wichtiger Anwendungsfall des Gesetzes ist die Beschaffung kommunaler Busse im ÖPNV und kommunaler Nutzfahrzeuge bzw. Nutzfahrzeuge der Kommunalunternehmen." 101

Neben der Elektrifizierung ermöglichen auch Digitalisierung und Automatisierung neue Formen der Mobilität und effizientere Möglichkeiten, sich fortzubewegen. Wenngleich die Neufassung des Klimaschutzgesetzes die Aufhebung der Sektorziele zugunsten einer sektorübergreifenden Gesamtrechnung vorsieht, gilt es zur Erreichung der Klimaziele eine Reduzierung der Emissionen im Verkehrssektor weiterhin zu fördern und umzusetzen.

Elektrifizierung und Effizienz

Elektromobilität spielt eine große Rolle für klimaschonenden Verkehr, da Elektrofahrzeuge, insbesondere wenn sie mit Strom aus erneuerbaren Energien geladen werden, weniger CO2 als Verbrenner verursachen. 102 Das Ziel der Bundesregierung, bis zum Jahr 2030 insgesamt 15 Millionen vollelektrische E-PKW (BEV) auf die deutschen Straßen zu bringen, erscheint jedoch aktuell deutlich verfehlt zu werden.

Zum 1. Januar 2024 waren rund 1,4 Mio. BEV zugelassen, eine Steigerung um rund 330.000 Fahrzeuge im Vergleich zum 1. Januar 2023. 103 Im März 2024 gingen die Neuzulassungen von BEV im





⁹⁶ Bundesministerium für Digitales und Verkehr: Fahrradland Deutschland 2030. Nationaler Radverkehrsplan 3.0.Berlin 01/2002.

⁹⁷ Bundesministerium für Digitales und Verkehr: Fahrradland Deutschland 2030. Nationaler Radverkehrsplan 3.0.Berlin 01/2002.

⁹⁸ In einer geplanten Neufassung des Klimaschutzgesetzes sollen die Jahresemissionsmengen der verschiedenen Bereiche (sogenannte Sektorziele) als Auslösemechanismus für eine Nachsteuerung der Ressorts durch eine sektorübergreifende und mehrjährige Gesamtrechnung ersetzt werden.

⁹⁹ https://www.umweltbundesamt.de/

¹⁰⁰ Agora Energiewende (2024): Die Energiewende in Deutschland: Stand der Dinge 2023. Rückblick auf die wesentlichen Entwicklungen sowie Ausblick auf 2024.

¹⁰¹ https://www.bauen.bayern.de/vum/handlungsfelder/umweltundelektromobilitaet/clean vehicles directive/index.php. Abgerufen am 05.03.2025

¹⁰² https://www.bundesregierung.de/. Abgerufen am 12.04.2024

¹⁰³ https://insideevs.de/

Vergleich zum Vorjahresmonat um fast 29 % auf 31.384 Stück zurück. 104 Dies wird vor allem auf den Wegfall der staatlichen Förderung für E-Pkw (sog. Umweltbonus) Ende 2023 zurückgeführt. Um das Ziel der Bundesregierung bis zum 31.12.2030 zu erreichen, müssten jeden Monat 162.000 Fahrzeuge neuzugelassen werden - eine nicht wahrscheinliche Steigerung.

Es wird allerdings davon ausgegangen, dass zukünftig der Anteil an BEV an den Gesamtzulassungen wieder steigen wird. Dafür gibt es mehrere Gründe.

- BEV sind aktuell im Vergleich zu Verbrenner teuer in der Anschaffung. Alle namhaften europäischen Hersteller haben aber für die Zeit bis 2027 die Markteinführung deutlich günstigerer Fahrzeuge mit einem Einstiegspreis um 20.000 € angekündigt. Erste Angebote ab 23.000 € sind bereits eingeführt. Hintergrund sind hier optimierte Produktionsprozesse und die erheblich günstigere Herstellung von Batterien.
- In China werden Hersteller von BEV massiv gefördert. Das hat dazu geführt, dass dort erhebliche Überkapazitäten in der Produktion vorhanden sind. Daher werden diverse Hersteller versuchen, in Europa und insbesondere in Deutschland ihre Fahrzeuge anzubieten. Eine Strategie zur Gewinnung von Marktanteilen wird dabei die attraktive Bepreisung der Fahrzeuge sein. Das wiederum fördert die Anzahl neu zugelassener BEV. Gegenläufig zu dieser Entwicklung könnte sich die von der EU-Kommission mehrheitlich beschlossene Zollvereinbarung zur Erhöhung der Importzölle chinesischer BEV auswirken. Die Höhe der Strafzölle erfolgt herstellerspezifisch und liegt bisher für einzelne Hersteller vor. Nach einer Studie der Agora Verkehrswende wird sich die Einführung der Strafzölle äußerst negativ auf die Marktdurchdringung mit Elektroautos auswirken. Laut Agora kann das für Deutschland für das Jahr 2030 gesetzte Ziel von 15 Mio. vollelektrischer Pkw nur durch eine Kombination von ökonomischen Anreizen, von Ordnungsrecht, Infrastrukturausbau und von Impulsen für den Wettbewerb gelingen. Dazu gehöre auch eine verstärkte Marktexpansion durch chinesische Anbieter. 105
- Die CO₂-Bepreisung fossiler Energieträger steigt kontinuierlich weiter, so dass die Kosten für Benzin und Dieselkraftstoff steigen werden. Das macht es für viele Interessenten attraktiver, ein BEV anzuschaffen.

Es bleibt daher wichtig, kontinuierlich in den Ausbau der Ladeinfrastruktur zu investieren. Gerade Autobesitzer, die nicht die Möglichkeit haben, am Wohn- oder Arbeitsort ihr Fahrzeug zu laden, sind auf ein engmaschiges Netz an Schnellladesäulen angewiesen.

Digitalisierung und autonomes Fahren

Das Arbeiten im Homeoffice wird durch die zunehmende Digitalisierung ermöglicht. Homeoffice ist seit der Pandemie deutlich mehr Erwerbstätigen möglich. Von 2017 bis 2022 stieg der Anteil um etwa 13 %¹⁰⁶. Die gestiegene Bedeutung zeigt sich auch in den Ergebnissen der Mobilitätsbefragung im Landkreis Coburg. 10 % der Befragten haben Homeoffice als Grund für ihre Immobilität am Stichtag angegeben. 29 % der Befragten arbeiten mindestens einen Tag pro Arbeitswoche im Homeoffice.

Es ist davon auszugehen, dass der Anteil an Homeoffice-Arbeit zukünftig weiter steigen wird und damit sich die Wegeanzahl zum Zweck Arbeit reduziert (siehe Kap. 4.3.6). Dies hat Auswirkungen auf die Wegeanzahl pro Person und Tag (Mobilitätsrate). Die Digitalisierung ermöglicht zukünftig

¹⁰⁶ https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/Zahl-der-Woche/2023/PD23_28_p002.html. Abgerufen am 27.02.2024





¹⁰⁴ https://www.auto-motor-und-sport.de/

¹⁰⁵ https://www.agora-verkehrswende.de/

aber auch eine bessere Vernetzung (z. B. durch App-gestützte Buchungs- und/oder Informationsanwendungen, welche die Nutzung verschiedener Mobilitätsangebote flexibler und einfacher gestaltet) und zudem eine Automatisierung von Fahrzeugen bzw. von Fahrvorgängen.

Beim autonomisierten Fahren werden fünf Stufen unterschieden, bei denen der Anteil des Systems am Fahrvorgang stetig zunimmt:

- 1. Assistiertes Fahren: einzelne Assistenzsysteme (z. B. Tempomat oder automatischer Spurhalteassistent) unterstützen bei bestimmten Fahraufgaben.
- Teilautomatisiertes Fahren: unter definierten Bedingungen hält das Fahrzeug ganz ohne Eingriff des Fahrers die Spur, bremst und beschleunigt (z. B. Stau-Assistent, Überholassistent). Es handelt sich hierbei um die Kombination verschiedener Einzelsysteme.
- 3. Hochautomatisiertes Fahren: Der Fahrer darf sich vorübergehend von Fahraufgabe und Verkehr abwenden (z. B. Autobahn-Staupilot). In diesen Situationen fährt das Fahrzeug selbständig. Der Fahrer muss aber auf Anforderung durch das System die Steuerung kurzfristig übernehmen können.
- 4. Vollautomatisiertes Fahren: Der Fahrer kann die Fahrzeugführung komplett abgeben und darf sich anderen Dingen zuwenden (z. B. schlafen, lesen). Das Fahrzeug fährt dann völlig selbständig, erkennt seine Grenzen und bringt es stets regelkonform in einen sicheren Zustand. Bei Verkehrsverstößen oder Schäden während der vollautomatisierten Fahrt haftet demnach nicht mehr der Fahrer.
- 5. Autonomes Fahren: Das Fahrzeug wird komplett vom System geführt. Es gibt keinen menschlichen Fahrer mehr.

Vollständig automatisiertes Fahren, dem höchsten Level des autonomen Fahrens, erfordert eine hohe technische Ausstattung, wie 360° Kameras, Radar und LiDaR für den Empfang von Funkwellen und weitere Sensoren, die für das Erkennen der Umgebung und möglichen Gegenständen eingebaut sind.

Im Juni 2017 trat das Gesetz zum automatisierten Fahren (Änderung des Straßenverkehrsgesetzes) in Kraft, in dem veränderte Rechte und Pflichten des Fahrzeugführendens während der automatisierten Fahrphase zur Umsetzung der dritten Stufe des automatisierten Fahrens festgehalten sind. Damit dürfen nun automatisierte Systeme die Fahraufgabe unter bestimmten Voraussetzungen übernehmen, was der Stufe 3 des automatisierten Fahrens entspricht. Ein Fahrender ist dabei aber weiterhin notwendig, der sich jedoch im automatisierten Modus vom Verkehrsgeschehen und der Fahrzeugsteuerung abwenden darf. Daimler hat bereits ein marktreifes Fahrzeug der Stufe 3, welches bei Tempo 60 km/h automatisiert, ohne zwingend notwendigem Eingriff des Fahrers, die Spur und das Tempo halten kann.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur sieht in dem vorliegenden Gesetz aber auch den Rechtsrahmen für die Einführung der Stufe 4 des autonomen Fahrens, dem Betrieb von autonomen Fahrzeugen in festen Betriebsbereichen im öffentlichen Straßenverkehr im Regelbetrieb. Damit wird das autonome Fahren von der Forschung in den Alltag geholt.

Zu beachten ist, dass sich der Einsatz von autonomem Fahren nicht auf den motorisierten Individualverkehr beschränkt, sondern auch im ÖPNV eingesetzt werden kann. Bislang verzeichnet der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) mehr als 40 autonome Shuttle-Bus-Projekte im ÖPNV (z. B. Shuttle-Modellregion-Oberfranken: Projekt in Kronach, Hof und Bad Steben)¹⁰⁷. Dabei





¹⁰⁷ https://www.shuttle-modellregion-oberfranken.de/

fährt aber bisher immer noch ein Busfahrender als Begleitperson im Fahrzeug mit, sodass im Notfall eingegriffen werden kann. Zudem lässt sich das autonome Fahren im ÖPNV gut mit dem Einsatz von Elektrofahrzeugen kombinieren.

Vor dem Hintergrund der bisherigen Entwicklungen und auch den technischen Voraussetzungen (z. B. Qualität und Abdeckung des Mobilfunknetzes) ist davon auszugehen, dass bis zum Jahr 2030 die Stufe 3 des autonomen Fahrens (hochautomatisiertes Fahren) sich mindestens bei Oberklassefahrzeugen im Autobahnnetz etabliert hat. Die Stufe 4 (vollautomatisiertes Fahren) wird im ÖPNV auf geeigneten Strecken Anwendung finden. Für die Einführung der Stufe 5 (autonomes Fahren) wird die Gesetzgebung weiter angepasst werden müssen. Bis 2040 wird sich die für 2030 beschriebene Situation nicht maßgeblich geändert haben.

Bis dahin werden aber weitere Assistenzsysteme Einzug in den Alltag halten, die ähnlich zu den bereits eingeführten Systemen (z. B. Abbiegeassistent, Bremsassistent) die Verkehrssicherheit stetig verbessern und damit dabei unterstützen die Anzahl von Unfällen und insbesondere die Anzahl von Unfällen mit getöteten oder Schwerverletzten weiter zu reduzieren.

<u>Flugtaxis</u>

Im Hinblick auf eine Verkehrsentlastung insbesondere in Innenstädten wird seit einigen Jahren an der Entwicklung der "Urban Air Mobility" und in diesem Zusammenhang auch an der Entwicklung von Flugtaxis gearbeitet. Dabei profitiert der Bereich von den Entwicklungen für die Automobilbranche (u. a. Batterie, Leichtbau-Materialien). Weltweit gibt es bereits unterschiedliche Flugtaxi-Konzepte, die optisch zwischen Helikopter, Drohne und Auto anzusiedeln sind. Zur Wahrung des Klimaschutzes sollen sie in der Regel elektrisch betrieben werden. Analog zum autonomen Fahren im Straßenverkehr wird auch hier an der Automatisierung des Flugvorgangs gearbeitet. Zu beachten ist, dass "Urban Air Mobility" nicht darauf abzielt, das Verkehrsaufkommen im Gesamten zu reduzieren, sondern hier der Luftraum als neuer Raum für Alltagsmobilität in Anspruch genommen wird.

Es wird damit gerechnet, dass Mitte dieses Jahrzehnts erste festgelegte Routen in großen Städten von Flugtaxis kommerziell beflogen werden können. Die weiteren Prognosen gehen hier auseinander. Porsche Consulting rechnet bis 2035 weltweit mit rund 23.000 Flugtaxis im Einsatz, Roland Berger dagegen bis 2050 weltweit mit rund 160.000 kommerziellen Flugtaxis. Ein Vergleich mit der Anzahl an Taxis in Deutschland verdeutlich, dass es sich hierbei nicht um einen flächendeckenden Einsatz und damit um ein Alltagsverkehrsmittel handelt, sondern der Einsatz von Flugtaxis sich mit großer Wahrscheinlichkeit auf besondere Fälle beschränken wird (2016: rund 53.000 Taxis in Deutschland). Darüber hinaus ist die Entwicklung von Flugtaxis bis zur Serienreife nach wie vor auf hohe Staatshilfen angewiesen. Die Auswirkungen von Flugtaxis dürften für den Landkreis Coburg bis zum Jahr 2035 nicht relevant sein.

Robotergestützter Warentransport

Die Nutzung des Online-Handels steigt und damit auch der Bedarf an Warentransporten und urbaner City-Logistik. Dabei spielt die Pünktlichkeit eine große Rolle, die jedoch auch vom allgemeinen Aufkommen im Straßenverkehr abhängig ist. Um diese Abhängigkeit zu mindern bzw. zu brechen wird stetig am robotergestützten Warentransport auf der letzten Meile geforscht. Dabei werden unterschiedliche Transportfahrzeuge einbezogen (u. a. Flugdrohnen, Rollroboter). Drohnen eignen sich beispielsweise für eilige Lieferungen in entlegene Gegenden (z. B. für Medikamente). Roboter können dagegen relativ kurzfristig und flexibel zustellen (z. B. Lebensmittel). Beide Techniken werden von Logistikdienstleistern bereits in Pilotprojekten getestet (z. B. Medikamententransport per Drohne in Ingolstadt, Paketzustellroboter von Hermes in Hamburg, Lieferroboter von Lebensmitteln in Berlin). Die bisherigen Erfahrungen zeigen, dass der Einsatz vielseitig möglich ist. Durch den zumeist elektrifizierten Betrieb ergeben sich auch Potenziale bzgl. des Klimaschutzes.

Für den flächendeckenden Einsatz des robotergestützten Warentransportes sind jedoch noch weitere Sondersituationen (z. B. die Navigierung durch enge Passagen mit Fußgängeraufkommen) durchzutesten und vor allem eine regulierende Gesetzgebung erforderlich. Zum jetzigen Zeitpunkt erfolgt der Einsatz in den Pilotprojekten in der Regel per Ausnahmegenehmigung. Des Weiteren ist zu beachten, dass die Auswirkungen auf das allgemeine Verkehrsaufkommen klein sein werden, da im Allgemeinen nur Kleinstmengen transportiert werden und damit die konventionellen Lieferfahrzeuge nicht gänzlich ersetzt werden können.

Es ist damit zu rechnen, dass bis 2030 die Gesetzgebung auf die Möglichkeit des robotergestützten Warentransports reagiert hat. Für spezielle Bereiche des Warentransports ist demnach der Einsatz von Flugdrohnen und Robotern reguliert. In kompakten Innenstädten wird der Warentransport auf der letzten Meile aber zunehmend mit größeren Elektrotransportern oder mit dem Fahrrad durchgeführt werden. Dies gilt im Wesentlichen auch für das Jahr 2040.

Mobility-as-a-service (MaaS) und Mobilitätsbudget

Mobility-as-a-Service (MaaS) zielt darauf ab, alle Mobilitätsformen auf eine Plattform zu bringen und Nutzern so die Möglichkeit zu geben, verschiedene Arten von Mobilitätsdienstleistungen digital zu planen, zu buchen und zu bezahlen. Es geht dabei auch darum, den Besitz der einzelnen Verkehrsmittel (z. B. Pkw, Fahrrad) zugunsten einer situativen, flexiblen und bedarfsgerechten Nutzung zu substituieren. Die Grundidee ist es, dem Endkunden immer genau das Mobilitätsangebot zur Verfügung zu stellen, das seinen Bedürfnissen in der aktuellen Situation am besten gerecht wird. Dabei wird die intermodale Verkehrsmittelnutzung, d. h. die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel auf einem Weg gefördert.

MaaS ermöglicht es, statt jeden Teilabschnitt einer Reise separat planen zu müssen, die Angebote mehrerer Anbieter (z. B. ÖPNV, Car., Bike., E-Scooter-Sharing) in einer App zu vereinen. MaaS-Projekte können dadurch eine Alternative zum Pkw-Besitz schaffen, den öffentlichen Verkehr in ländlichen Regionen stärken und nachhaltiges Reisen fördern. Voraussetzung für den Erfolg sind neben dem reinen digitalen Angebot allerdings immer auch die Zeitbilanz, die Verfügbarkeit/Taktung, Zuverlässigkeit, der Komfort sowie das Sicherheitsempfinden und die Flexibilität der alternativen Fortbewegungsformen.

Je vielfältiger das multi- und intermodale Angebot ist, desto attraktiver ist es als Alternative zum privaten PKW. Besonders entscheidend ist hier, dass die verschiedenen Modi sich nicht kannibalisieren, sondern sinnvoll ergänzen. Der öffentliche Verkehr bietet mit seinen großen Gefäßen die effizienteste Möglichkeit, stark frequentierte Hauptrouten zu bedienen. Die erste und letzte Meile sowie niedrig frequentierte Gegenden und Zeitfenster werden bestenfalls mit Sharing-Angeboten und On-demand-Services flexibel bedient. Der Vereinfachung der ersten und letzten Meile kommt gerade im Vergleich zum Privat-PKW eine große Bedeutung zu, denn so können Tür-zu-Tür-Routings angeboten werden, die in Sachen Zeitaufwand, Komfort und Flexibilität konkurrenzfähig sind.

Digitale Plattformen bieten viele Möglichkeiten der Streuung von subtilen (nicht-ökonomischen) Anreizen zwecks Verhaltenssteuerung. So können etwa besonders umweltfreundliche Verbindungen priorisiert angezeigt werden, der errechnete CO₂-Ausstoß in die Auskunft integriert, Gamification-Elemente eingebaut, personalisierte Empfehlungen ausgegeben oder Push-Nachrichten zu neuen Mobilitätsangeboten ausgespielt werden.

In Deutschland werden MaaS-Lösungen zunehmend von den kommunalen Verkehrsunternehmen genutzt (z. B. movA in Aachen, LeipzigMOVE, SWB easy-GO im Verkehrsverbund Rhein-Sieg). Auch im Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) wird eine entsprechende App-Lösung (VGN-





App Beta) angeboten. Seit Anfang 2024 können in der neuen Testversion VNG App BETA auch Bedarfs- und On-Demand-Verkehre durchgehend digital gebucht und P+R-Routen berechnet werden. Zudem sind zahlreiche Individualisierungsmöglichkeiten (u. a. Optionen zu Barrierefreiheit, Mitnahmemöglichkeiten für Fahrräder) integriert. 108

Wichtige Voraussetzung sind MaaS-Lösungen auch für die sogenannten Mobilitätsbudgets. Mit einem Mobilitätsbudget können Unternehmen ihren Mitarbeitenden ein individuelles, flexibel einsetzbares Budget passend zu deren Mobilitätsbedürfnissen zur Verfügung stellen. Das Budget kann von Arbeitnehmern flexibel für alle nutzbaren Verkehrsmittel (z. B. Fahrrad, Auto, ÖPNV, Fernverkehr oder Taxi) eingesetzt werden. Die Planung, Buchung und Verwaltung aller Fahrten erfolgt mittels MaaS aus einer Hand über eine einzige App. Die Höhe des Budgets werden vom Arbeitgeber festgelegt und überdiesen abgerechnet. Für ein Mobilitätsbudget gibt es keine definierte Norm. Es kann beispielsweise Jobtickets, Sharing-Angebote, Monatsbeträge für ein Dienstfahrrad, ein Auto-Abo oder den monatlichen Anteil einer Bahncard enthalten. Auch im Bereich von Dienstreisen kommen Mobilitätsbudgets zum Einsatz.

Verschiedene Studien zeigen auf, dass die rückläufige Nutzung des MIV in der Gruppe der jungen Erwachsenen u. a. mit einer Zunahme der Multimodalität einhergeht. Dabei sind keine Unterschiede zwischen Stadt und Land zu erkennen. Auch für Personen mittleren Alters zeigt sich eine Zunahme bei der Multimodalität, sie fällt aber im Vergleich zu den jungen Erwachsenen geringer aus und es zeigen sich innerhalb der Personengruppe Schwerpunkte (vor allem Männer und Personen aus Großstädten). In Bezug auf ältere Personen zeigt sich über verschiedene Detailanalysen keine eindeutige Tendenz.

4.3.4 **Sharing-Economy**

Teilen statt Besitzen - Carsharing, Bike-Sharing und Ride-Sharing sind Beispiele für Mobilitätsdienste, die auf dem Prinzip des Teilens basieren. Diese Dienste bieten flexible und oft kostengünstigere Alternativen zum Besitz eines eigenen Fahrzeugs und fördern gleichzeitig eine effizientere Nutzung von Verkehrsmitteln.

Schon seit mehreren Jahrzehnten bieten Carsharing-Unternehmen gemeinschaftlich genutzte Autos als Mobilitätsalternative an. Neben dem Carsharing gibt es nun in vielen – meist größeren – Städten auch Bike-, E-Scooter- sowie Ridesharing-Angebote, die den eigenen Pkw und den ÖPNV ergänzen sollen. Alle Sharing-Angebote arbeiten mehr oder weniger nach dem gleichen Prinzip. Fahrzeuge werden von mehreren Personen genutzt und stellen eine Ergänzung oder Alternative zum eigenen Pkw oder aber zum ÖPNV dar. Dafür ist eine ausreichende Nachfrage erforderlich, damit sich die Systeme mittel- bis langfristig auch wirtschaftlich tragen können.

Die Entwicklung der Sharing-Zahlen (u. a. Anzahl Stationen, Anzahl Fahrzeuge, Anzahl Nutzer) zeigen auf, dass das Interesse an Sharing-Angeboten in den vergangenen Jahren kontinuierlich gewachsen ist und mit großer Wahrscheinlichkeit auch in Zukunft weiter wachsen wird. Trotz des verzeichneten Wachstums machen die Carsharing-Fahrzeuge immer noch nur einen sehr geringen Anteil am gesamten Pkw-Bestand in Deutschland aus (weniger als 1 % des Pkw-Bestands). Auch wenn davon ausgegangen werden kann, dass Carsharing-Fahrzeuge private Pkw zum Teil gänzlich ersetzen und Carsharing-Nutzer ein bewussteres Mobilitätsverhalten an den Tag legen, sind die Wirkungen derzeit aufgrund des geringen Anteils nur marginal. Das gleiche gilt auch für die anderen Sharing-Angebote.







4.3.5 Führerschein- und Pkw-Besitz

Grundvoraussetzung für die Nutzung eines Pkw ist zum einen der Führerscheinbesitz und zum anderen die Pkw-Verfügbarkeit.

Infolge des wachsenden Anteils an Führerscheinbesitzenden bei Personen über 60 Jahren steigt die Führerscheinbesitzquote seit Jahrzehnten stetig an. Es ist auch weiterhin von einer leicht steigenden Tendenz auszugehen. Dass jüngere Erwachsene vermehrt auf einen Führerschein verzichten, bestätigen die bisherigen Entwicklungszahlen nicht. Lediglich im (groß-)städtischen Raum ist die Anzahl der bis zu 24-jährigen mit Führerscheinbesitz rückläufig. Im Flächenland Bayern liegt die Quote hingegen bei über 90%. 109 Auch die Mobilitätsbefragung des Landkreises Coburg zeigt eine hohen Anteil mit Führerscheinbesitz auf (95 % aller Männer und 91 % aller Frauen ab 17 Jahre; nahezu alle Personen im Alter zwischen 30 und 64 Jahren).

Neben dem Führerscheinbesitz, steigt auch der Pkw-Bestand seit Jahrzehnten kontinuierlich an, sowohl in Deutschland als auch im Landkreis Coburg (Anstieg Pkw-Bestand im Landkreis von 2018-2023 um 5%, vgl. Kap. 2.3).

Für die Region Coburg spielt das Auto zusätzlich eine besonders wichtige Rolle, da mit der HUK-COBURG Versicherungsgruppe und dem Autoteilezulieferer Brose Fahrzeugteile SE & Co. KG zwei bedeutende Arbeitgeber ansässig sind, die eng mit der Automobilbranche verbunden sind. Die Entwicklung des Pkw-Bestands im Landkreis Coburg zeigt einen moderaten Anstieg bis 2025 mit einer anschließenden Abnahme auf (vgl. Kap. 4.2).

Auswertungen der bundesweiten Daten der Langzeiterhebung "Deutsches Mobilitätspanel" (MOP) zeigen jedoch auf, dass der aufgezeigte Trend des Pkw-Bestands nicht auf die Pkw-Verfügbarkeit¹¹⁰ zu übertragen ist, sondern diese über die Jahre hinweg nahezu gleichgeblieben ist. Bezogen auf die jungen Erwachsenen ist sie sogar in den letzten Jahren gesunken. Zeitgleich stieg sie bei den Älteren, während sie in der mittleren Altersgruppe konstant geblieben ist.

4.3.6 Mobilitätsverhaltensänderungen infolge der Corona-Pandemie

Durch die Einschränkungen zur Bekämpfung der COVID-19-Pandemie wurde das Verkehrsgeschehen massiv beeinflusst:

- Zunahme der Nutzung individueller Verkehrsmittel (Anstieg der Nutzung von Fahrrädern und zu Fuß gehen, Zunahme der privaten Pkw-Nutzung),
- Rückgang der Fahrgastzahlen im ÖV,
- Boom bei Lieferdiensten und Online-Einkäufen führten zu einem Anstieg der Lieferfahrzeuge auf Straßen
- Veränderung von Arbeitsgewohnheiten: Zunahme Homeoffice und Telearbeit reduziert Notwendigkeit von Pendler- und Dienstfahrten,
- Anpassung der Infrastruktur vor allem im urbanen Raum: temporäre oder permanente Infrastrukturen wie Pop-up-Fahrradwege und erweiterte Gehwege.

Während sich einige Aspekte dieses geänderten Mobilitätsverhaltens bereits an den Vor-Pandemie-Zustand angeglichen haben, deuten Analysen darauf hin, dass andere Veränderungen in Teilbereichen dauerhafter Natur sein könnten.

¹¹⁰ Die personenbezogene Pkw-Verfügbarkeit definiert sich hier über den Führerscheinbesitz und das Haushaltsmerkmal "mindestens ein Auto im Haushalt".





¹⁰⁹ https://www.gdv.de/

So zeigt der Fußverkehr bei der Betrachtung des Modal-Split mit 28 % den einzigen nachhaltigen Zugewinn nach der Pandemie (Bild 30). Das Auto wurde 2022 weniger oft als Hauptverkehrsmittel genutzt. Der ÖV konnte einige seiner pandemiebedingten Fahrgastverluste aufholen, wobei hier das Neun-Euro-Ticket begünstigend gewirkt haben könnte.¹¹¹

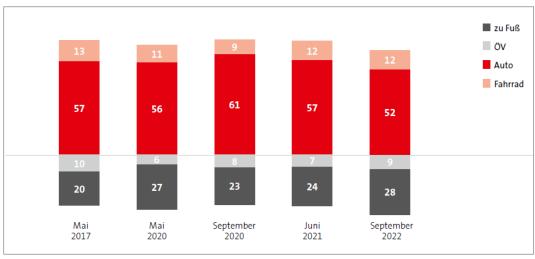
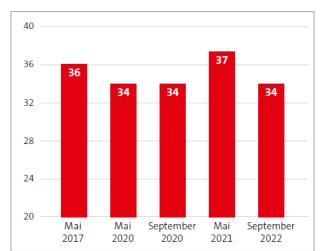


Bild 30: Modalsplit nach Hauptverkehrsmitteln 2017-2022 (Angaben in Prozent)¹¹²

Dauerhafte Änderungen zeigten sich hinsichtlich der zurückgelegten Kilometer pro Person: Reduktion der Personenkilometer von 2017 bis 2022 von 36 auf 34 km pro Tag (-9 %, Bild 31). Veränderungen ergaben sich auch bei den durchschnittlichen Weglängen einiger Verkehrsmittel. Während die Länge von Fuß- und Radwegen nach der Pandemie ähnlich lang waren wie 2017, waren Wege mit dem Auto und dem ÖV zwar seltener, aber entfernungsintensiver.



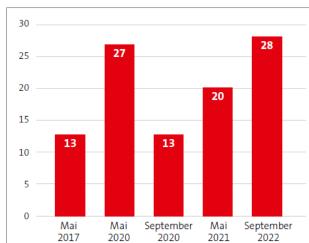


Bild 31: Personenkilometer pro Person und Tag¹¹²

Bild 32: Anteil "Möglichkeiten zum Homeoffice" der Erwerbstätigen zwischen 18-68 Jahren¹¹²

Als Begründung für diese Veränderungen wird die auch nach der Pandemie höhere Anzahl an Erwerbstätigen gesehen, die im Homeoffice arbeiten können. Der Referenzwert aus vorpandemischen Zeiten hat sich von 13 auf 28 % mehr als verdoppelt (Bild 32). Vermutet wird, dass vermehrt kurze Fußwege aus dem Homeoffice heraus absolviert und Auto sowie ÖV an den Bürotagen, z. B.

¹¹² Infas: Mobilitätsreport 08. Homeoffice und digitale Mobilität als das neue Normal? Ergebnisse von Panel-Befragungen zur Mobilität. Ausgabe Mai 2023





¹¹¹ Infas: Mobilitätsreport 08. Homeoffice und digitale Mobilität als das neue Normal? Ergebnisse von Panel-Befragungen zur Mobilität. Ausgabe Mai 2023

durch die Integration von Einkauf, Arztterminen oder anderen Erledigungen in den Arbeitsweg intensiver genutzt werden.

Die Zahl der Tage pro Woche, an denen orts- und zeitflexibel gearbeitet wird, ist allerdings gesunken (2017: 2,49 Tagen, 2022 auf 2,28 Tage). Die Menschen verschwinden also keinesfalls dauerhaft im Homeoffice, sondern bevorzugen vor allem eine flexible Mischung zwischen Büro und Homeoffice. 111

Dies bestätigen auch Daten von Zählstellen auf Autobahnen und Bundesstraßen. Danach ist an Montagen und Freitagen ein besonders hoher Rückgang der Verkehrsbelastungen zur morgendlichen und nachmittäglichen Rushhour gemessen worden. Dass viele Leute zwei oder drei Tage von zuhause aus arbeiten scheint ein stabiler gesellschaftlicher Trend zu sein. 113

Im Bereich der Dienstreisen wird davon ausgegangen, dass Videokonferenzen Präsenztermine auch zukünftig teilweise substituieren werden. Zudem wird davon ausgegangen, dass die während des Pandemiegeschehens stattgefundene Verlagerung vom stationären zum Online-Einkauf in Teilen auch weiterhin besteht. Dieser Trend verstärkt sich vermutlich im Zuge des demografischen Wandels, da der Anteil der mit digitaler Technologie sozialisierten Jahrgänge an der Gesamtbevölkerung weiter zunehmen wird.

Durch den notwendigen Zustellverkehr von Paketen wird Personenverkehr (Fahrtzweck Einkauf) durch Güterverkehr (Kurier-, Express- und Paketdienste) substituiert. 114

Ähnlich wie bei Meetings und Online-Handel verschiebt sich auch im Kultur- und Freizeitbereich durch z. B. die Inanspruchnahme von Streaming-Diensten die Nachfrage ins Digitale.

Insgesamt findet demnach grundsätzlich eine Substituierung von physischen Angeboten, ob Einzelhandel, Kino oder Arbeitsstätten durch digitale Angebote statt. Über die Auswirkungen hiervon auf den Saldo von CO₂-Emissionen besteht noch Forschungsbedarf. 115

4.3.7 Entwicklung von Lebenshaltungs- und Mobilitätskosten

Die Ausgaben für Mobilität stellen mit 14% neben denen für Wohnen und Energie den dritten großen Ausgabeposten privater Haushalte dar. 116 Die Kosten für Mobilität sind ein wesentlicher Faktor, der das Verkehrsverhalten beeinflusst. Steigende Kraftstoffpreise, Parkgebühren und Abgaben für CO₂-Emissionen können das Interesse an umweltfreundlicheren und kosteneffizienteren Mobilitätsformen verstärken.

So fordert das Umweltbundesamt, die Finanzierungsbedingungen für die Bundesfernstraßen, Schienen und Wasserstraßen zukünftig grundlegend neu auszurichten. Dabei sind insbesondere die externen Klima- und Umweltkosten den Infrastrukturnutzern verursachergerecht anzulasten. Darüber hinaus werden in einem Katalog des Umweltbundesamtes für eine ambitionierten Klimaschutz eine Reform der Kfz-Steuer u. a. mit einem Zuschlag für Pkw mit hohen CO₂-Emissionen, der Abbau klimaschädlicher Subventionen (Dieselprivileg, Dienstwagenbesteuerung, Entfernungspauschale und Subventionen für den Luftverkehr) sowie die Einführung von Tempolimits (120 km/h auf Autobahnen, 80 km/h außerorts, 30 km/h innerorts) und einer Pkw-Maut mit einer sukzessiven





¹¹³ https://www.tagesspiegel.de

¹¹⁴ Intraplan, Trimode: "Prognose 2022", Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose 2021-2022. 3/2023

¹¹⁵ Infas: Mobilitätsreport 08. Homeoffice und digitale Mobilität als das neue Normal? Ergebnisse von Panel-Befragungen zur Mobilität. Ausgabe Mai 2023

¹¹⁶ https://www.konsumvergleich.de/

Nutzerfinanzierung der Straßeninfrastruktur gefordert. 117 Zu höheren Kosten führt zudem die steigende CO₂-Bepreisung (2024: 45 €/t), die sich ab 2026 durch die Umstellung auf einen europaweiten Emissionshandel aus Angebot und Nachfrage von CO₂-Zertifikaten ergibt.

Neben den direkt steigenden Preisen für Mobilität können zukünftig auch steigende Lebenshaltungskosten in anderen Bereichen (z. B. Lebensmittel, Strom, Gas, Miete) das Mobilitätsverhalten beeinflussen. Sofern ein adäquates Angebot an alternativen Verkehrsmitteln vorhanden ist, kann dies Nutzer aus Kostengründen zu einem Umstieg, z. B. auf öffentliche Verkehrsmittel oder den Radverkehr veranlassen.

Auch können steigende Lebenshaltungskosten die Wohnortwahl und damit die Verkehrsmittewahl beeinflussen. Mittels quartiersbezogener Mobilitätskonzepte mit lokal verfügbare Mobilitätsangeboten (z. B. fußläufiger ÖPNV-Anschluss mit guter Bedienung, geteilte Autos, Fahrräder oder Mietertickets) können Kosten für den eigenen (Zweit-)wagen eingespart werden.

4.4 Nachhaltige Mobilitätsaktivitäten in den kreisangehörigen Kommunen

Im Landkreis bestehen an unterschiedlicher Stelle und in verschiedenen Konstellationen bereits einige Ansätze, Mobilitätsangebote den sich ändernden demografischen Rahmenbedingungen anzupassen. Der Fokus liegt dabei einerseits darauf, flexible und bedarfsgerechte Verkehrsangebote für eine gute Anbindung an die Versorgung in den zentralen Orten zu verbessern (z. B. werden in einigen kreisangehörigen Kommunen flexible Fahrdienste und Mitfahrbänke angeboten). Andererseits soll die Attraktivität und Erreichbarkeit in den kleineren Orten durch den Erhalt von Nahversorgungseinrichtungen und einer medizinischen Grundversorgung und die Förderung bedarfsgerechter nahmobiler Infrastrukturen erhöht werden.

So unterstützt die Allianz B303+ den Erhalt der Nahversorgungszentren in kleinen ländlichen Gemeinden. Der interkommunale Zusammenschluss besteht aus elf Kommunen entlang der Bundesstraße B303, zu dem aus dem Landkreis Coburg die Kommunen Ebersdorf b.Coburg, Weidhausen b.Coburg, Grub a.Forst, Niederfüllbach, Untersiemau, Großheirath und Sonnefeld gehören. Mit dem Ziel der Weiterentwicklung der Region als attraktiven Wohn- und Lebensstandort stehen auch die Themen Daseinsvorsorge und Mobilität auf der Agenda. Neben einer Förderung umweltgerechter Verkehrsmittel sollen geeignete an die zukünftige Demografie angepasste Mobilitätsformen auch zu einer Revitalisierung und Stärkung insbesondere der kleineren Landgemeinden beitragen. 118 Mit der Erstellung eines Konzepts zum Carsharing hat die Allianz B303+ die Grundlage zur Einführung von E-Carsharing in den angehörigen Gemeinden gelegt (vgl. Kap. 2.4.5) 119. Die Umsetzung des Konzepts wurde jedoch aus Kostengründen in allen Kommunen abgelehnt. Sie soll aber wieder aufgegriffen werden, wenn sich die finanziellen Rahmenbedingungen vom Landkreis Coburg und den kreisangehörigen Kommunen entspannt hat.

Zur Stärkung der Erschließung seiner ländlichen Kommunen unterstützt der Landkreis Coburg zudem die von den kreisangehörigen Kommunen angestrebte Entwicklung der beiden Städteachsen:

- Coburg Dörfles-Esbach Rödental Neustadt -Sonneberg (Thüringen) und
- Ebersdorf b.Coburg Sonnefeld Weidhausen b.Coburg

sowie deren Berücksichtigung im LEP Bayern.





¹¹⁷ https://www.umweltbundesamt.de/

¹¹⁸ https://allianz-b303plus.de, zuletzt abgerufen am 26.03.2024

¹¹⁹ New Urban Transport Solutions: Mobilitätskonzept zur Vorbereitung eine Carsharing-Angebots in den

¹¹ Kommunen der ILE Allianz B303+. Berlin, 05/2024.

Außerdem wird die interkommunale Kooperation Initiative Rodachtal e. V. mit ihren Mitgliedskommunen Ahorn, Bad Rodach, Itzgrund, Seßlach und Weitramsdorf befürwortet. 120

Die Vereinigung der Bayrischen Wirtschaft e. V. (VBW) nennt im Raum Coburg als zentrales Projekt für den Kfz-Verkehr die Errichtung einer Anschlussstelle der A73 an die St2205 im Norden Coburgs. 121 Die Herstellung eines Direktanschlusses wurde im Rahmen des durchgeführten Ausbaus der St2205 nicht berücksichtigt.

Zur Initiierung autonomen Fahrens hat sich der Landkreis für eine Förderung für "Modellprojekte zur Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs" mit dem Projekt "LaCoMo – Landkreis Coburg Mobil beworben. Hierbei ging es um die Erstinstallation und den Einsatz von autonom fahrenden Shuttles in städtischen sowie kleinstädtischen Testregionen (Bad Rodach und Neustadt bei Coburg) im ländlichen Raum des Landkreises Coburg und deren Integration in den örtlichen ÖPNV. Ziel des Projektes war es, den Betrieb von fahrerlosen Shuttles als ergänzenden und komplementären Bestandteil im öffentlichen Straßenraum zu etablieren und damit im Sinne der Daseinsvorsorge vor allem mobilitätseingeschränkten und betagten Personen eine zusätzliche Mobilitätsalternative anzubieten. Das Vorhaben wurde allerdings u.a. aufgrund einer fehlenden kreisweiten Mobilitätsstrategie abgelehnt¹²².

Für die weitere Entwicklung der Mobilität sind auch die im Landkreis vorliegenden Konzepte wegweisend. Die enthaltenen Zielsetzungen und Handlungsansätze finden bei der Entwicklung des Mobilitätskonzepts Berücksichtigung und sind mit ihren zentralen Zielen und/oder Handlungsansätzen, die einen Bezug zur Mobilität aufweisen, in Tabelle 13 aufgeführt.

Tabelle 13: Ziele/Handlungsansätze vorliegender Konzepte auf Landkreisebene mit Bezug zur Mobilität

Mobilitätskonzept zur Vorbereitung eines Carsharing-Angebots in den 10 Kommunen der ILE Allianz B303+, 5/2024

- Interkommunale Zusammenarbeit und kollektives Vorgehen zur Effizienzsteigerung
- Ergänzung des ÖPNV für eine flexiblere Nutzung und Verbesserung der Erreichbarkeit peripherer Räume
- Carsharing als Ersatz für Zweit- und Drittwagen
- Carsharing in Kombination mit guter Infrastruktur f
 ür aktive Mobilit
 ät (Rad- und Fu
 ßverkehr)
- Nutzungsmöglichkeiten für private und dienstliche Zwecke (z. B. Kommunen, Unternehmen)
- Berücksichtigung von Nutzerpräferenzen hinsichtlich Erreichbarkeit und Standortwahl
- Kleinwagenangebot als E-Carsharing, Transporterangebot als Verbrenner
- Geringer/kein Aufwand für laufende Kosten für Kommunen
- Nutzung von Fördermöglichkeiten
- Betrieb, Fahrzeugbeschaffung und Verwaltung durch externen Dienstleister (Full-Service- Angebot)
- Aufbau bzw. Ergänzung des Netzwerks an Ladestationen

Richtlinie zur Förderung des Radverkehrs im Landkreis Coburg ,4/2023

- Unterstützung der Landkreiskommunen bei der Förderung des Radverkehrs
- deutliche und nachhaltige Steigerung des Radverkehrsanteils
- Etablierung Radfahren als vollwertige Mobilitätsalternative
- Steigerung Alltagsradverkehr in den Kommunen

¹²² Landratsamt Coburg: Skizze für die Förderung eines Modellprojekts zur Stärkung des ÖPNV. Coburg, 05/2023





¹²⁰ https://www.landkreis-coburg.de

¹²¹ Vereinigung der Bayrischen Wirtschaft e.V.: Infrastruktur für die Wirtschaft in Oberfranken 2023.

Stadt und Landkreis Coburg. Fortschreibung Nahverkehrsplan, 6/2022

11 Leitsätze der Nahverkehrsplanung:

- 1. Nahverkehr in der Region aus "einem Guss" entwickeln
- 2. ÖPNV als verlässliches Mobilitätsangebot für die Alltagsmobilität ausbauen
- 3. Busse und Bahnen im Nahverkehrsraum mit einem Fahrschein nutzbar machen
- 4. Fahrzeugflotte klimafreundlich und komfortabel ausbauen
- 5. Vollständige Barrierefreiheit im Nahverkehrsraum schaffen
- 6. Im Regionalverkehr wirksames Qualitätsmanagementsystem einführen und dauerhaft sichern
- 7. Fahrgastinformation digital ausbauen und analog sichern
- 8. Kommunikationskampagne zielgruppen- und nutzenorientiert umsetzen
- Zentrale Haltestellen in der Region modernisieren und als "Aushängeschild" des Nahverkehrs präsentieren
- 10. ÖPNV wirksam mit anderen Verkehrsmitteln verknüpfen
- 11. Kooperationen zur Umsetzung und Steuerung von Mobilitätsprojekten in der Region Coburg aktivieren und etablieren

Radverkehrskonzept für den Landkreis Coburg 2022

- Schutz von Klima und Umwelt
- Erhöhung der Sicherheitswirkung der Radverkehrsinfrastruktur besonders für den Alltagsverkehr mit der Berücksichtigung des Fußverkehrs und des Radtourismus
- Akzeptanz der Maßnahmen bei der Bevölkerung (Ziel- und Nutzergruppen) und relevanten Akteuren (Verwaltung, Vereine und Verbände
- Veränderung des Modal Splits zu Gunsten des Radverkehrs
- Förderung der Schnittstelle des Umweltverbundes und des multimodalen Verkehrs mit dem Radverkehr
- Radfahren als vollwertige Mobilitätsalternative
- Ausweitung der Ladeinfrastruktur für Pedelecs

Allianz B303+ - Integriertes Ländliches Entwicklungskonzept 2021

- Ergänzendes Mobilitätsangebot: Carsharing, Mitfahrbörse, flächendeckend Mitfahrbänke, Etablierung Ruf-Bus, Kooperation Gemeindebusse, Kooperation mit Shuttle Modellregion Oberfranken
- Optimierung des Rad- und Wanderwegenetzes (8 konkrete Maßnahmen)
- Erstellung eines Kernwegenetzkonzeptes: Schaffung einer Grundlage für den Ausbau von Wegen mit besonderer Erschließungsfunktion (für Landwirtschaft und Radverkehr)
- "Runder Tisch" der Wirtschaft/Unternehmerstammtisch: Vernetzung örtlicher Betriebe

Initiative Rodachtal e.V. - Integriertes Entwicklungskonzept (IEK)

- Ausbau und Aufbau von bedarfsorientierten, alternativen Mobilitätsangeboten und Verknüpfung dieser mit bestehenden Angeboten des ÖPNV in der Region
- Stärkung der Bewusstseinsbildung für ÖPNV und alternative Mobilitätsangebote
- Stärkung der Nahversorgung und Sicherung der Erreichbarkeit (z. B. durch innovative Ansätze)
- Konzentration der baulichen Entwicklung der Gemeinden auf den Bereich bestehender Siedlungsstrukturen, Vermeidung einer weiteren Ausdehnung der Infrastrukturnetze





Kommunales Elektromobilitätskonzept für den Landkreis Coburg 2019

6 Arbeitspakete:

AP1: Ladesäuleninfrastrukturkonzept

AP2: Umrüstung von Fuhrparks auf E-Mobilität

AP3: Potentialanalyse Einsatz E-Bikes/Pedelecs als Ersetzung des MIV

AP4: E-Carsharing und Ergänzung des ÖPNV-Angebotes

AP5: City Logistiklösungen AP6: Automatisiertes Fahren

Integriertes Klimaschutzkonzept des Landkreises Coburg 2012

Verkehrsvermeidung und -verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel durch Förderung von

- Alltags- und Freizeitradverkehr,
- betrieblichem, behördlichem und schulischem Mobilitätsmanagement
- ÖPNV (Intermodalität, Flexibilisierung, Bedarfsverkehre)
- Parkraumbewirtschaftung
- Umgestaltung innerörtlicher Verkehrsführungen
- Elektromobilität





5 Darstellung der Mobilitätsbedürfnisse für relevante Zielgruppen

Zur Visualisierung des strategischen Ansatzes des Mobilitätskonzepts werden wesentliche Zielgruppen – sogenannte "Personas" – und ihre Mobilitätsbedürfnisse definiert. Es werden fünf Zielgruppen benannt, die einen Großteil der Bevölkerung des Landkreises Coburg repräsentieren. Die Abgrenzung der Zielgruppen beinhaltet unterschiedliche Blickwinkel bzw. Kategorien. Es spielen sowohl die Altersgruppe, der Wegezweck als auch besondere Bedürfnisse eine Rolle. Hierbei kann es auch zu Überschneidungen kommen. Relevant dabei ist es, die Lebenswirklichkeiten, Interessen und Bedürfnisse der Zielgruppen möglichst umfassend zu berücksichtigen.

Die Gruppe der Kinder- und Jugendlichen (Personen unter 18 Jahren) machen einen Anteil von 17 %, die der Berufspendelnde 44 % (Erwerbstätige am Wohnort) und die der Seniorinnen und Senioren (Personen ab 65 Jahre) einen Anteil von 24 % an der Gesamtbevölkerung aus (vgl. Bild 4 in Kap. 2.2). 123 Mit diesen drei Gruppen wird mit 85 % bereits ein Großteil der Bevölkerung im Landkreis repräsentiert. Darüber hinaus repräsentiert die Zielgruppe der Berufspendler auch die zum Zweck Arbeit in den Landkreis Coburg einpendelnden Personen (vgl. Kap. 2.6.2).

Im Hinblick auf das Themenfeld Barrierefreiheit ist noch die Gruppe der körperlich eingeschränkten und sinneseingeschränkten Personen von Bedeutung. Der Anteil an der Gesamtbevölkerung im Landkreis ist nicht bekannt. Es ist aber zu beachten, dass sich der Anteil der körperlich eingeschränkten und sinneseingeschränkten Personen mit den zuvor benannten drei Zielgruppen überlagert.

Als weitere Zielgruppe werden die Touristen als relevant erachtet. Dies können sowohl Einheimische des Landkreises Coburg sein (Zweck Freizeit) als auch in den Landkreis einpendelnde Personen (Zweck Freizeit, Tagestouristen oder Übernachtungsgäste) sein. Auch in der Gruppe der Touristen kommt es zu Überschneidungen mit anderen Zielgruppen. So können Personen der ersten vier Gruppen ebenfalls als Freizeittouristen auftreten.

Im Folgenden wird das heutige Mobilitätsverhalten der fünf als relevant identifizierten Zielgruppen/Personas vorgestellt (siehe Kap. 5.1). Daraus lassen sich die Mobilitätsbedürfnisse ableiten, die in den anschließenden Mobilitätsvisionen (siehe Kap. 5.2) aufgegriffen werden. Die dort beispielhaft aufgeführten Angebote (z. B. Bikesharing, Seniorenbusschule) zeichnen mögliche nachhaltige Mobilitätslösungen für die Zukunft auf. Sie stellen aber in diesem Bearbeitungsschritt noch keine konkret anvisierten Maßnahmen für den Landkreis Coburg dar.

5.1 Mobilitätsverhalten (Ist-Situation)

Die nachfolgende Darstellung bezieht sich auf die Ergebnisse der durchgeführten ortsspezifischen Mobilitätsbefragung. 124

5.1.1 Kinder und Jugendliche

In der Altersgruppe der 7 bis 16-Jährigen ist die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel mit 40 % am höchsten. Kinder und Jugendliche sind häufig auf den ÖV angewiesen (keine Wahlfreiheit). Entsprechend ist auch der Zeitkartenbesitz in dieser Altersgruppe (60 %) am höchsten. Die ÖV-Nutzung nimmt in der Altersgruppe der 17 bis 29-Jährigen mit der Möglichkeit, den Führerschein zu besitzen, stark ab. Genauso häufig wie mit dem ÖV sind Kinder und Jugendliche als MIV-Mitfahrer

¹²⁴ Ingenieurbüro Helmert: Mobilitätsbefragung 2024 zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung im Landkreis Coburg. Aachen, August 2024.





¹²³ Die Angaben beziehen sich auf das Jahr 2022.

unterwegs (40 %). Zu Fuß gehen sie auf 15 % und das Rad lediglich auf 3 % ihrer Wege. Erwartungsgemäß wenden Kinder und Jugendliche bis 17 Jahre den Großteil ihrer Zeit für den Zweck "Ausbildung" auf.

5.1.2 Berufspendelnde

Die meisten aller Wege im Landkreis sind Wege mit dem Zweck "Arbeit/geschäftlich" (32 %). Hinsichtlich der zurückgelegten Strecken (Verkehrsleistung) beträgt der Anteil sogar 47 %, d. h. es werden verglichen mit anderen Wegezwecke weite Distanzen zu beruflichen Zwecken zurückgelegt. Diese gehen häufig auch über die Grenze des Landkreises hinaus. Wege zur Arbeit haben bei den Befragten durchschnittlich eine Länge von rund 13 km und dauern 20 Minuten. Der deutlich überwiegende Teil der Berufspendler (81 %) nutzt den MIV auf dem Weg zur Arbeit. Nur jeweils 5 % sind als Mitfahrer oder mit dem Fahrrad und jeweils 4 % mit dem ÖV oder zu Fuß unterwegs.

10 % aller Beschäftigten arbeiten regelmäßig im Homeoffice. Die meisten davon gaben an, dies an 1 bis 2 Tagen pro Woche zu tun.

Frauen sind im Landkreis zu einem deutlich geringeren Anteil vollzeitberufstätig (22 %) als Männer (50 %), dafür häufiger in Teilzeit beschäftigt (24 %).

5.1.3 Seniorinnen und Senioren

Der Pkw-Führerschein-Besitz der Seniorinnen und Senioren ist hoch: Rund 90 % der 65 – 80-Jährigen besitzen einen Führerschein, in der Altersgruppe der über 80-Jährigen sind es noch 75 %. Hingegen verfüge nur 3 % der jüngeren Seniorinnen und Senioren eine Zeitkarte für den ÖV, bei den über 80-Jähringen sind es 10 %. Über ein E-Fahrrad verfügen 47 % der 65 bis 80-Jährigen und 20 % der Hochbetagten über 80 Jahre.

Auch bei den Seniorinnen und Senioren ist der MIV das meistgenutzte Verkehrsmittel. Die 65 bis 80-Jährigen nutzen ihn in für 77 % ihrer Wege, die über 80-Jährigen für 60 %. Die hochbetagten Personen über 80 Jahren sind allerdings auch die Altersgruppe, die am häufigsten zu Fuß unterwegs ist (34 % aller Wege dieses Alters). Das Rad nutzen 6 % der 65 bis 80-Jährigen (sie sind damit die Altersgruppe mit der größten Fahrradnutzung) und 3 % der über 80-Jährigen auf ihren Wegen. Die Anteile von Bussen und Bahn sind mit 2 % und 3 % in beiden Altersgruppen ebenfalls gering.

Seniorinnen und Senioren sind am häufigsten für Einkäufe und private Erledigungen unterwegs. Freizeitwege stehen an dritter Stelle.

5.1.4 Körperlich eingeschränkte und sinneseingeschränkte Personen

Im Gegensatz zu den ersten drei Zielgruppen gehen aus der durchgeführten Mobilitätsbefragung keine gesonderten Ergebnisse für körperlich eingeschränkte und sinneseingeschränkte Personen hervor. Ihre Mobilität ist in den drei zuvor betrachteten Zielgruppen mit abgebildet.

Körperlich eingeschränkte und sinneseingeschränkte Personen haben die gleichen Mobilitätsbedürfnisse wie die Allgemeinheit: Wege mit einem ausgewählten Verkehrsmittel zwischen dem Startpunkt A und dem Zielpunkt B zurücklegen. In Abhängigkeit der Einschränkung stehen jedoch nicht alle Verkehrsmittel zur Auswahl zur Verfügung.

Die Bedürfnisse für körperlich eingeschränkte und sinneseingeschränkte Personen in Bezug auf die Nutzung der Mobilitätsangebote sind von der Art der Einschränkung abhängig. Personen mit einer Seheinschränkung erfordern eine gute Orientierung im Raum. Dies kann durch eine orientierungsunterstützende Gestaltung, eingebauten Leitelementen und akustischen Signalen erfolgen. Der Einschränkung des Sehsinns wird über den Hör- und Tastsinn so gut wie möglich ausgegli-



chen. Personen mit einem eingeschränkten Hörsinn sind dagegen auf visuelle Hinweise angewiesen. Personen mit einer Geheinschränkung erfordern eine Befahrbarkeit von Verkehrsflächen (besondere Ansprüche an die Oberfläche sowie die Flächendimensionierung) sowie einen Ausgleich von Höhenunterschieden. Diese Ansprüche haben auch Personen mit Kinderwägen. Darüber hinaus kann die Aktionshöhe von Personen mit Geheinschränkungen niedrigere ausfallen.

5.1.5 **Touristen**

Auch zur Zielgruppe der Touristen ergeben sich keine Erkenntnisse aus der durchgeführten Mobilitätsbefragung, da hier ausschließlich die Bewohnerinnen und Bewohner des Landkreises befragt wurden.

Die Bayern Tourismus Marketing GmbH beleuchtet in einer Magazinausgabe den Tourismus und die Mobilität¹²⁵. Es werden die nachfolgenden Mobilitätszahlen für Touristen zusammengestellt:

- Tagesausflügler in Bayern wählen zu 17 % Bahn oder ÖPNV als Verkehrsmittel. Bei den Tagesgeschäftsreisenden sind es dagegen 27 %.
- Im Jahr 2023 wurden in Deutschland 445 Millionen Tagesausflüge mit dem Fahrrad unternommen. Das sind im Vergleich zum Vorjahr 10 Millionen mehr. 89 % der Tagesausflüge begannen direkt vor der Haustür, also ohne Verwendung weiterer Verkehrsmittel.
- Für 71 % der Deutschen ist die unkomplizierte Anreise zum Urlaubsort ein wichtiges Entscheidungskriterium.
- Die Mobilität vor Ort ist mit 54 % das Hauptkriterium bei der Wahl des Verkehrsmittels.
- 74 % der Gäste in Bayern reisten zu ihrem Haupturlaub 2022 mit dem eigenen Pkw an. 10 % nahmen den Zug und 8 % den Bus.

5.2 Mobilitätsvisionen (mögliche Zielbilder)

Die nachfolgenden Mobilitätsvisionen sollen die zielgruppenspezifischen Mobilitätserfordernisse und mögliche Handlungsansätze verdeutlichen. Die aufgeführten Attribute und Lösungsansätze haben nicht den Anspruch auf Vollständigkeit, sondern sollen lediglich einen Eindruck vermitteln. Sie stellen in diesem Bearbeitungsschritt auch noch keine konkret anvisierten Maßnahmen für den Landkreis Coburg dar, sondern sind als Beispiele zu verstehen.

¹²⁵ https://magazin.tourismus.bayern/ausgabe-8-tourismus-und-mobilitaet/?mc=21; abgerufen am 23.10.2024





5.2.1 Kinder und Jugendliche



"Ich wünsche mir einen sicheren und einfach Weg zur Schule."

Lara, 7 Jahre

Die 7-jährige Lara wohnt nicht in direkter Nähe zu ihrer Grundschule. Morgens wird sie daher von ihrer Mutter mit dem Auto zur Schule gebracht. Damit keine Schüler an der Schule durch die an- und abfahrenden Autos gefährdet werden, parkt Laras Mutter an der Elternhaltestelle. Dort kann Lara sich ihren Freunden anschließen, die mit dem organisierten Fußbus (Laufbus) an der Elternhaltestelle vorbeikommen. Gemeinsam gehen sie die letzten Meter zusammen zu Fuß zur Schule. Nach der Schule wird Lara wieder an der Elternhaltestelle von ihrer Mutter abgeholt. Laras großer Bruder Ole geht schon auf das Gymnasium und fährt täglich mit seinem Fahrrad dorthin. Damit er sich sicher auf dem Fahrrad fühlt, wurde ihm eine Strecke zur Schule gezeigt, die nicht entlang von Hauptverkehrsstraßen führt. Damit sein Fahrrad nicht gestohlen wird, schließt Ole es auf dem Schulgelände in einem Fahrradkäfig an einen Vorderradhalter an. Nach Schulschluss fährt Ole häufig mit seinen Freunden mit dem Fahrrad zum Training auf den Fußballplatz. Auf dem Fahrrad fühlt Ole sich sicher. Am Wohnort nutzt er auch gerne einen E-Scooter, den kann er sich ganz einfach über sein Smartphone mieten.

Diese Vision beschreibt ein Mobilitätsverhalten von Kindern bzw. Jugendlichen in einer entschleunigten Welt. Diese Vision will eine möglichst konfliktarme Welt.

Attribute der Kinder- und Jugendmobilität mögliche Lösungsansätze spielend raumfordernd schnelle und spontane Bewegung sicherungsbedürftig im Fußgänger- und Radverkehr Nutzung von neuen Mobilitätsangeboten bespielbare Stadt /Gemeinde (Spiel-/Bolzplätze) (z. B. E-Scooter) Schulwegplanung und schnelle Orientierung im ÖPNV sichere Querungsstellen Elternmobilität starke digitale Medien-Nutzung digitale Zugangspunkte Lastenfahrrad (QR-Codes) sichere Radverkehrsinfrastruktur und sichere Abstellanlagen Aktionen und Kampagnen z. B. Fahrrad fit, Fußbus und Elternhaltestellen RadSommerlager

5.2.2 Berufspendelnde



"Mit dem eigenen Auto zur Arbeit fahren, lohnt sich für mich nicht."

Herr Meier, Pendler

Herr Maier nutzt seit einiger Zeit die Mobilitätsapp und verwaltet seine Mobilitätskosten über das Mobilitätsbudget in der App. Wegen des implementierten Anreizsystems lohnt es sich für ihn, anstatt alleine mit dem Auto, mit einer Fahrgemeinschaft zur Arbeit zu fahren. Da die Fahrgemeinschaft sich auf einem nahegelegenen Parkplatz trifft, der nur 3 km von seiner Wohnung entfernt ist, fährt Herr Maier mit einem Fahrrad des Bikesharings. Das Fahrrad kann er dann am Parkplatz abstellen und abends (eventuell) für die Rückfahrt wieder nutzen. Wenn Herr Maier auf der Rückfahrt von der Arbeit noch etwas einkaufen möchte, mietet er sich ein Lastenfahrrad und kann damit ohne Mühe Einkäufe nach Hause transportieren. Ein Kollege von Herrn Maier arbeitet häufig im Homeoffice und fährt nur selten mit dem Zug ins Büro. Daher möchte er sich nicht um ein Jobticket bemühen, sondern nutzt die einfache Ticketbuchung über seine Mobilitätsapp zum Kauf eines Einzeltickets.

Diese Vision beschreibt ein Mobilitätsverhalten von Berufspendlern. Diese Vision kombiniert Anreize einer Mobilitätsapp und nutzt die Möglichkeiten der Digitalisierung. Die Vision bindet Sharing-Angebote sowie unterschiedliche ÖPNV-Tickets mit ein. Fahrzeuge werden in dieser Vision geteilt, aber individuell genutzt.

Attribute der Pendlermobilität

- geprägt durch den Arbeitsweg
- gleichbleibendes Mobilitätsverhalten (Strecke, Uhrzeit, Verkehrsmittelwahl)
- ÖPNV-Nutzung
- Kfz-Nutzung
- Rad- und Fußgängerverkehr
- Sharing

mögliche Lösungsansätze







5.2.3 Seniorinnen und Senioren



"Mir ist es wichtig, bis ins hohe Alter mobil zu sein."

Frau Wirtz, Seniorin

Die Seniorin Frau Wirtz trifft sich häufig mit einer Freundin zum Frühstücken in einem Café. Da ihre Kinder morgens keine Zeit haben, um sie zu fahren, fährt sie mit dem Bus in die Stadt. Frau Wirtz ist früher sehr selten Bus gefahren, sodass sie das Busfahren erst einmal lernen musste. Ihre Kinder haben sie dazu in einer Seniorenbusschule angemeldet, woraus sich auch neue Kontakte zu "Leidensgenossen" ergeben haben. Frau Wirtz weiß nach der Seniorenbusschule die barrierefreie Bushaltestelle direkt vor ihrem Haus sehr zu schätzen. Nachdem Frau Wirtz in der Nähe des Cafés angekommen ist, macht sie eine kurze Pause auf einer Sitzbank. Die Freundin von Frau Wirtz, Frau Esser, die ebenfalls im Ruhestand ist, wohnt in direkter Nähe zum Café und kommt zu Fuß mit ihrem Einkaufstrolley. Nach dem Frühstücken geht sie ab und zu noch etwas auf dem Markt einkaufen und kann die Einkäufe in ihrem Trolley transportieren. Wenn jedoch schlechtes Wetter ist, lässt Frau Esser sich die per Telefon bestellten Einkäufe nach Hause liefern.

Diese Vision beschreibt ein Mobilitätsverhalten von Senioren, die sich aufgrund eingeschränkter Mobilität neu ausrichten müssen. Die Vision bezieht Schulungsangebote für Senioren mit ein und schließt die Nutzung digitaler Medien nahezu aus.

Attribute der Seniorenmobilität mögliche Lösungsansätze mobilitäts- und sinneseingeschränkt langsame Bewegung raumfordernd (z. B. wegen eines Rollators) zu Fuß auf kurzen Strecken Fahrradtraining unsichere Radfahrer besitzbare Stadt / Gemeinde hilfebedürftig hinsichtlich ÖPNV (Sitzbänke und Ruhepunkte) geringe digitale Mediennutzung kraftlos (Gepäck) sichere Querungsstellen öffentliche Toiletten Busbegleitung und Bustraining Barrierefreiheit Einkaufslieferdienste und E-Trolleys

5.2.4 Körperlich eingeschränkte und sinneseingeschränkte Personen



"Mein Handy hilft mir sehr, mich in meinem Alltag zurecht zu finden."

Niklas, 32 Jahre

Der 32-jährige Niklas sitzt seit seinem Mountain-Bike-Unfall im Rollstuhl und nutzt häufig digitale Medien, die ihm im Alltag helfen. Da Niklas sich noch in der Ausbildung befindet, fährt er täglich mit dem Bus zur Berufsschule beziehungsweise seinem Ausbildungsbetrieb. Mithilfe seines ÖPNV-Wegweisers weiß er immer genau, welchen Bus er nehmen muss, und meldet darüber auch den Bedarf einer Rampe beim Aus- und Einstieg an. Wenn ein Bus einmal Verspätung hat oder ausfällt, informiert die App Niklas darüber und zeigt ihm Alternativen auf. Einmal musste Niklas die zwei letzten Haltestellen mit dem Rollstuhl bewältigen, da dort eine Baustelle eingerichtet war. Aufgrund der sicheren Wegenavigation konnte Niklas sich trotz fremder Umgebung auf die Navigation verlassen und kam gut am Ziel an. Immer häufiger fällt Niklas seit seinem Unfall auf, dass viele Geschäfte und Gastronomiebetriebe inzwischen barrierefrei zugänglich sind. Über sein Handy kann er sich im Vorfeld informieren. So kommt er nicht in die für ihn unangenehme Situation, nach Hilfe fragen zu müssen.

Diese Vision beschreibt ein Mobilitätsverhalten von einer geheingeschränkten Person, die sich nach einem Unfall ein neues Mobilitätsverhalten antrainieren muss. Diese Vision bindet eine starke digitale Mediennutzung mit ein und schränkt die Möglichkeit einer MIV-Nutzung ein.

Attribute der Mobilität von körperlich eingeschränkten und sinneseingeschränkten Personen

mögliche Lösungsansätze

- seh-eingeschränkte Personen
- geh-eingeschränkte Personen
- hör-eingeschränkte Personen
- kognitiv-eingeschränkte Personen
- unsichere Bewegungen
- langsame Bewegung
- raumfordernd
- hilfebedürftig
- zum Teil eingeschränkter Gepäcktransport



Barrierefreiheit (visuelle, taktile und akustische Elemente) auf der Strecke



Hinführung zu sicheren und barrierefreien Querungsstellen



digitale Zugangspunkte (QR-Codes)

ÖPNV-Wegweiser (akustisch)



barrierefreier Zugang, Bus-/Bahnhaltepunkte und Fahrzeuge

Barrierefreiheit zu Geschäften und Gastronomiebetrieben



Visuelle Informationen und einfache Sprache







5.2.5 **Touristen**



"Wir wollen in unserem Urlaub möglichst viel erleben."

Hannah und Kai

Hannah und Kai sind bereits erfahrene Wander- und Radtouristen, die immer auf der Suche nach neuen Abenteuern und Sehenswürdigkeiten sind. In ihren deutschlandweiten Urlauben ist es ihr Ziel, möglichst klimaneutral und schnell von ihrer Unterkunft zum Startpunkt ihrer Wander- oder Radwanderrouten zu gelangen. Dazu haben sie bereits Erfahrungen mit (autonomen) Shuttle-Bussen sowie Sharing-Angeboten gemacht. Dazu ist es ihnen wichtig, ein dichtes Sharing-Netz und ein einfaches Ticketing für den ÖPNV in den touristischen Orten vorzufinden. Für manche Reisen nehmen die beiden ihre eigenen E-Mountainbikes mit und sind während ihrer Touren auf freie Ladesäulen angewiesen. Insgesamt ist es Hannah und Kai auf ihren Ausflügen am wichtigsten, flexibel und spontan in ihrer Planung zu sein.

Diese Vision beschreibt ein Mobilitätsverhalten von Touristen. Sie kombiniert die Nutzung von Ladeinfrastruktur für Touristen mit den Möglichkeiten der Digitalisierung. Die Vision bindet Sharing-Angebote sowie unterschiedliche ÖPNV-Tickets sowie -Angebote mit ein. Die Verbindung bzw. der Transfer zwischen touristischen Attraktionen steht im Fokus dieser Vision.

Attribute der Touristenmobilität

- stetig verändertes Mobilitätsverhalten (Strecke, Uhrzeit, Verkehrsmittelwahl)
- keine Routinen im Mobilitätsverhalten; geprägt durch touristische Aktivitäten
- ÖPNV-Nutzung
- Rad- und Fußgängerverkehr
- Kfz-Verkehr
- Sharing
- starke digitale Mediennutzung

mögliche Lösungsansätze







6 **SWOT-Analyse**

Als Basis für die weitere Konzeptentwicklung (Mobilitätsstrategie, Maßnahmenkonzept) wurden die Erkenntnisse aus allen durchgeführten Analysen und Beteiligungen in einem SWOT-Format¹²⁶ zusammengefasst:

- Online-Recherchen,
- Kommunalbefragung,
- Mobilitätsbefragung,
- Auswertung vorliegender Konzepte und Beschlüsse,
- Befragung von Schulen und Betrieben,
- Workshops (Kreisangehörige Kommunen, Politik, Schulen).

Bei den aufgeführten Aspekten wird der Fokus auf Inhalte gelegt, die im Einflussbereich des Landkreises liegen. Ausschließlich kommunale Aufgaben (z. B. kommunale Fußgängernetze), die nur einzelne Kommunen betreffen, werden nicht berücksichtigt.

Die SWOT-Analyse ist unterteilt in fünf Themenfelder, für die jeweils nach Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken differenziert wird:

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

Die Stärken beschreiben, welche Ziele im Sinne einer nachhaltigen und vernetzten Mobilität bereits erreicht werden und welche günstigen Voraussetzungen zur Verlagerung weiterer Verkehre auf den Umweltverbund bestehen. Nicht alle Kfz-Verkehre sind verlagerbar und spielen insbesondere im ländlichen Raum zur Gewährleistung der Erreichbarkeit auch zukünftig eine Rolle. Als Stärken werden hier u. a. Aspekte eingestuft, die zu einer umfeldverträglichen Abwicklung des verbleibenden Kfz-Verkehrs beitragen.

Die formulierten Schwächen zeigen auf, welche Umstände bisher nicht einer klimafreundlichen Mobilität entsprechen und welche ungünstigen Voraussetzungen oder Hemmnisse bzw. Potenziale für Veränderungen bestehen.

Chancen schlussfolgern, welche Ressourcen eingesetzt werden können, und welche Möglichkeiten bestehen, um vorhandene Schwächen zu eliminieren und Stärken weiter auszubauen. Insbesondere die hier enthaltenen Inhalte liefern wichtige Hinweise für die Abschätzung erzielbarer Potenziale, die im Rahmen der Mobilitätsstrategie (siehe Kap. 8) aufgegriffen werden. Neben Chancen, die dem unmittelbaren Einflussbereich des Landkreises bestehen, sind hier auch gesellschaftliche Trends oder staatliche Rahmenbedingungen (z. B. finanzielle Förderungen) enthalten.

Risiken warnen schließlich davor, welche Zustände und Entwicklungen sich möglicherweise negativ auf eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung im Landkreis auswirken können. Sie umfassen sowohl veränderbare als auch nicht beeinflussbare Faktoren oder Rahmenbedingungen.

¹²⁶ Stärken (strengths), Schwächen (weaknesses), Chancen (opportunities) und Risiken (threats)





Der überwiegende Teil der aufgeführten Aspekte betrifft die Bedürfnisse aller definierten Zielgruppen (Kinder und Jugendliche, Berufspendelnde, Seniorinnen und Senioren, körperlich eingeschränkte und sinneseingeschränkte Personen, Touristen) in mehr oder weniger starker Weise. Teilweise betreffen sie aber auch nur einzelne Personas (z. B. Schüler und Schülerinnen oder Radund Wandertouristen)



6.1 Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr)

Stärken

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 Richtlinie zur Förderung des Radverkehrs im Landkreis Coburg 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 initiierter 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 Dienstradleasing in einigen Kommunalverwaltungen und in der Landkreisverwaltung.
- Regelmäßige Teilnahme an der Kampagne "Stadtradeln" in einigen Kommunalverwaltungen und in der Landkreisverwaltung.

Schwächen

- 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.
- Anforderungsampeln für Fußgänger mit langen Wartezeiten unattraktiv.
- Fehlende Trennung Fuß-/Radverkehr.
- Fehlende anforderungsgerechte Fahrradabstellanlagen an Umsteigepunkten.
- Fehlende Wegweisung entlang Vorrang- und Hauptrouten.
- 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

- 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.

Risiken

- 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

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, Rödental) 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, Kinderwägen und Rollstühlen hat stets Vorrang).

Schwächen

- 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 (Anschlusssicherung)
- 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

- 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 Aufenthaltsgualität.
- Flächendeckende Umsetzung von Barrierefreiheit an Haltestellen und in Fahrzeugen.
- Einführung von nachfrageorientieren Shuttle-Verkehren für Unternehmen/Gewerbegebiete
- Umstellung Busflotte auf emissionsarme Antriebe.
- Zunahme des autonomen Fahrens im ÖPNV eröffnet effiziente Möglichkeiten für bedarfsorientierte Bedienungsformen.

Risiken

- 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 überhöhe Geschwindigkeiten in Ortschaften. Teilweise bestehendes Konfliktpotenzial an Engstellen und Kreuzungsbereichen innerhalb der Ortschaften. Teilweise fehlende/unzureichende Wegweisung für Durchgangsverkehre Teilweise fehlende Parkraumkonzepte in der Kommunen 127. 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).

¹²⁷ 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 vergleichsweisen 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 un-
	verzichtbar.



6.4 Intermodalität und Sharing

Stärken	Schwächen		
 Aktuelles Carsharing-Konzept im Rahmen der Allianz B303+. ,ARGE ÖPNV Stadt und Landkreis Coburg informieren gemeinsam auf CoburgMobil-Website zu ÖV, Fahrradverkehr und intermodalen Angeboten. Teilweise vorhandene intermodale Verknüpfung an einigen Bahnhaltepunkten (u. a. Neustadt bei Coburg, Coburg, Rödental, 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. 	 migkeit 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 Mobilitätskonzepts 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.



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 der Analyse (Ist-Situation; vgl. Kap. 2.7) und des zu erwartenden Mobilitätsverhaltens 2035. Hinsichtlich des zu erwartenden Mobilitätsverhaltens wird zwischen dem Referenzfall ohne aktives Handeln des Landkreises (siehe Kap. 7.1), dem Planfall mit maximalem aktivem Handeln des Landkreises hinsichtlich einer nachhaltigen Verkehrsentwicklungsplanung (siehe Kap. 7.2) sowie dem Realszenario mit aktivem Handeln des Landkreises unter Berücksichtigung des Aufwands in Bezug auf Personal und Finanzen (siehe Kap. 7.3) differenziert.

7.1 Referenzszenario – Prognose ohne aktives Handeln des Landkreises

Im Referenzszenario 2035 werden die zu erwartende Bevölkerungsentwicklung (vgl. Kap. 4.1) und die Pkw-Bestandsentwicklung (vgl. Kap. 4.2) sowie die allgemeinen Entwicklungstrends mit Einfluss auf das Themenfeld Mobilität (vgl. Kap. 4.3) angesetzt. Es wird aber kein weiteres Handeln des Landkreises Coburg zur Förderung der Mobilitätswende berücksichtigt. Dies stellt die Prognose ohne Umsetzung des kreisweiten Mobilitätskonzepts dar. Dieses Szenario stellt kein anzustrebendes Szenario dar, sondern dient lediglich als Vergleichsfall.

Für das Prognosejahr 2035 wird für den Landkreis Coburg eine Bevölkerungszahl von 86.500 Personen erwartet (vgl. Kap. 4.1).

In Bezug auf die Anzahl Wege pro Person und Tag wird von einem leichten Rückgang ausgegangen (-0,1 Wege pro Person und Tag; Tabelle 14). Dieser Rückgang begründet sich durch die Zunahme der älteren Bevölkerung, die eine geringere tägliche Mobilität aufzeigt als der Rest der Bevölkerung. Darüber hinaus wird die positive Entwicklung in Bezug auf das mobile Arbeiten berücksichtigt.

Teile der allgemeinen Entwicklungstrends bewirken eine Stärkung des Umweltverbunds (Fußverkehr, Radverkehr, öffentlicher Personenverkehr) ohne Verbesserung der bestehenden Infrastruktur. Im Referenzszenario 2035 wird davon ausgegangen, dass eine kleine Menge (2,5 %) der heutigen Kfz-Fahrten kürzer als 5 km durch ein gestiegenes Umwelt-, Gesundheits- und Kostenbewusstseins sowie durch den anhaltenden Radfahrtrend und die gestiegene Anzahl an Pedelecs auf den Fuß- und Radverkehr verlagert werden. Eine Veränderung des ÖV-Anteils wird nicht erwartet. Auf Grundlage dieser Annahmen ergeben sich die nachfolgend dargestellten Anteile bei der Verkehrsmittelwahl (Bild 33). Die Kfz-Nutzung verliert minimal an Bedeutung (-0,7 %).



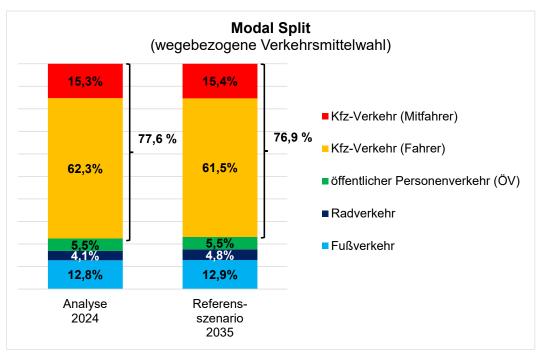


Bild 33: Modal Split [%] nach Verkehrsart, Referenzszenario 2035

Im Hinblick auf die durchschnittliche Länge der Wege je Verkehrsmittel wird angenommen, dass die Zielwahl unverändert bleibt und sich die Veränderung ausschließlich durch die geänderte Verkehrsmittelwahl ergibt. Infolge der leichten Abnahme an Wegen kürzer als 5 km im Kfz-Verkehr steigt hier die durchschnittliche Wegelänge marginal an und im Radverkehr sinkt sie leicht. Im Fußverkehr und im ÖV zeigen sich keine Veränderungen (Tabelle 14).

Die zu erwartende Verkehrsleistung der Bevölkerung des Landkreises Coburg für das Referenzszenario 2035 ohne Umsetzung des kreisweiten Mobilitätskonzepts ist der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen (Tabelle 14). Im Vergleich zur Analyse 2024 sinkt die Verkehrsleistung infolge des Bevölkerungsrückgangs und der geringeren Anzahl Wege pro Person und Tag.

Tabelle 14: Verkehrsleistung [Pers.-km], Referenzszenario 2035

	Referenzszenario 2035			
	(Veränderung ggü. Analyse in Klammern)			
Einwohnerzahl		86.500		
Liliwollileizaili		(-817)		
Mobilitätsrate		3,00		
(Anzahl Wege pro Person und Tag)		(-0,10)	1	
Wegeanzahl pro Tag		259.500		
(gesamt)	(-10.987)			
	Modal Split	Wegelänge	Verkehrsleistung	
	[%]	[km]	[Perskm]	
Fußverkehr	12,9	1,1	36.660	
Fuisverkerii	(+0,1)	(./.)	(-1.374)	
Radverkehr	4,8	3,6	44.947	
Radverkenr	(+0,6)	(-0,2)	(+2.354)	
öffentl Personenverkehr (Ö\/)	5,5	21,7	308.614	
öffentl. Personenverkehr (ÖV)	(./.)	(./.)	(-13.785)	
Kfz-Verkehr (Fahrer)	61,5	11,9	1.896.057	
Riz-verkerii (Failler)	(-0,8)	(+0,1)	(-92.874)	
Kfz-Verkehr (Mitfahrer)	15,4	8,9	353.517	
Niz-verkerii (iviitialiler)	(+0,1)	(+0,1)	(-9.849)	
	Summe		2.639.796	
			(-115.528)	

7.2 Maximalszenario – Prognose mit aktivem Handeln des Landkreises

Das hier dargestellte Zielszenario ist als Maximalvariante zu verstehen. Es erfordert eine vollständige Umsetzung der Mobilitätsstrategie (siehe Kap. 8) und des zugehörigen Maßnahmenkatalogs. Diese Szenariovariante stellt den Idealfall dar, erfordert aber auch den höchstmöglichen Aufwand (Sach- und Personalkosten).

Für die Anzahl Wege pro Person und Tag wird im Vergleich zur Analyse bereits im Referenzszenario ein leichter Rückgang von -0,1 Wegen pro Person und Tag infolge der Bevölkerungsalterung und dem Trend zum mobilen Arbeiten berücksichtigt. Darauf aufbauend wird in der Maximalvariante kein weiterer Rückgang angenommen. Für das Maximalszenario gilt daher wie beim Referenzszenario eine Anzahl Wege pro Person und Tag von 3,0 (Tabelle 15).

Aufbauend auf die im Referenzszenario berücksichtigten allgemeinen Entwicklungstrends zur Stärkung des Umweltverbunds (Fußverkehr, Radverkehr, öffentlicher Personenverkehr; vgl. Kap. 4.3) wird infolge der nachhaltigen verkehrsplanerischen Aktivitäten des Landkreises Coburg eine weitere Steigerung des Umweltverbunds bei der Verkehrsmittelwahl angenommen. Für die hier dargestellte Maximalvariante wird angenommen, dass 25 % der heutigen Kfz-Fahrten kürzer als 5 km auf den Fuß- und Radverkehr und weitere 5 % der Kfz-Fahrten innerhalb des Landkreises auf den ÖV verlagert werden. Auf Grundlage dieser Annahmen ergeben sich die nachfolgend dargestellten Anteile bei der Verkehrsmittelwahl (Bild 34). Die Kfz-Nutzung verliert im Vergleich zur Analyse und zum Referenzszenario an Bedeutung (-10,5 % ggü. Analyse 2024 und -9,8 % ggü. Referenzszenario 2035).



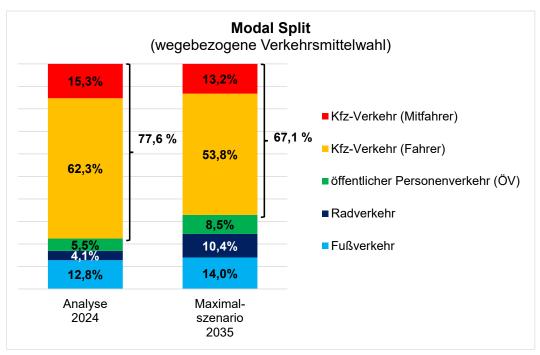


Bild 34: Modal Split [%] nach Verkehrsart, Maximalszenario 2035

Analog zum Referenzszenario 2035 wird auch im Maximalszenario eine unveränderte Zielwahl angenommen. Damit ändert sich die durchschnittliche Länge der Wege je Verkehrsmittel erneut allein infolge der geänderten Verkehrsmittelwahl (Tabelle 15).

Die zu erwartende Verkehrsleistung der Bevölkerung des Landkreises Coburg für das Maximalszenario 2035 ist der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen (Tabelle 15). Im Vergleich zur Analyse 2024 sinkt die Verkehrsleistung, jedoch weniger als im Vergleich zum Referenzszenario 2035. Über die Differenzierung nach nicht-motorisierter und motorisierter Verkehrsleistung ist zu erkennen, dass die nichtmotorisierte Verkehrsleistung im Maximalszenario deutlich gegenüber der Analyse 2024 sowie dem Referenzszenario 2035 angestiegen ist (Vergleich zur Analyse: 124.745 ggü. 80.627 nicht-motorisierte Personen-Kilometer; Vergleich zum Referenzszenario: 124.745 ggü. 81.608 nicht-motorisierte Personen-Kilometer). Da die nicht-motorisierte Verkehrsleistung keine klimaschädliche Auswirkung hat, wirkt sich die Zunahme nicht negativ aus. Darüber hinaus ist zu erkennen, dass die MIV-Verkehrsleistung einen deutlichen Rückgang zeigt (Vergleich zur Analyse: 2.119.786 ggü. 2.352.297 MIV-Personen-Kilometer; Vergleich zum Referenzszenario: 2.119.786 ggü. 2.249.574 MIV-Personen-Kilometer). Auch dieser Rückgang wirkt sich positiv auf das Klima aus.

Tabelle 15: Verkehrsleistung [Pers.-km], Maximalszenario 2035

	Maximalszenario			
	(Verände	(Veränderung ggü. Analyse in Klammern)		
Einwohnerzahl		86.500		
Eliwonicizani		(-817)		
Mobilitätsrate		3,00		
(Anzahl Wege pro Person und Tag)	(-0,09)			
Wegeanzahl pro Tag	259.500			
(gesamt)	(-10.987)			
	Modal Split	Wegelänge	Verkehrsleistung	
	[%]	[km]	[Perskm]	
Fußverkehr	14,0	1,1	39.251	
Luisverkerii	(+1,2)	(./.)	(+1.217)	
 Radverkehr	10,4	3,2	85.493	
Radverkenr	(+6,3)	(-0,6)	(+42.900)	
öffentl. Personenverkehr (ÖV)	8,5	19,2	423.416	
loπenti. Personenverkenr (OV)	(+3,0)	(-2,5)	(+101.016)	
Kfz-Verkehr (Fahrer)	53,8	12,8	1.786.530	
Triz-verkerii (i ailiei)	(-8,5)	(+1,0)	(-202.401)	
Kfz-Verkehr (Mitfahrer)	13,2	9,7	333.256	
	(-2,0)	(+0,9)	(-30.111)	
			2.667.946	
	(-87.		(-87.378)	

7.3 Realszenario – Prognose mit Handeln des Landkreises unter Berücksichtigung des Aufwands (Personal, Finanzen)

Im dargestellten Realszenario wird davon ausgegangen, dass die Mobilitätsstrategie auf Grund des hohen finanziellen und personellen Aufwandes nicht vollständig umgesetzt wird. Daraus folgt, dass die Auswirkungen auf den Modal Split geringer ausfallen als im Maximalszenario.

Wie im Maximalszenario wird auch im Realszenario kein weiterer Rückgang der Wegeanzahl pro Person und Tag im Vergleich zum Referenzszenario angenommen. In diesem wird bereits ein leichter Rückgang von -0,1 Wegen pro Person und Tag infolge der Bevölkerungsalterung und dem Trend zum mobilen Arbeiten berücksichtigt. Für das Realszenario gilt daher wie beim Referenzund Maximalszenario eine Anzahl Wege pro Person und Tag von 3,0 (Tabelle 16).

Auch im Realszenario werden die allgemeinen Entwicklungstrends zur Stärkung des Umweltverbunds (Fußverkehr, Radverkehr, öffentlicher Personenverkehr, vgl. Kap. 4.3) berücksichtigt. Zusätzlich wird infolge der nachhaltigen verkehrsplanerischen Aktivitäten des Landkreises Coburg eine weitere Steigerung des Umweltverbunds bei der Verkehrsmittelwahl angenommen. In dem Realszenario wird angenommen, dass 12,5 % der heutigen Kfz-Fahrten kürzer als 5 km auf den Fuß- und Radverkehr und weitere 2,5 % der Kfz-Fahrten innerhalb des Landkreises auf den ÖV verlagert werden.

Auf diesen Annahmen basierend, ergeben sich die nachfolgend dargestellten Anteile bei der Verkehrsmittelwahl (Bild 35). Die Kfz-Nutzung verliert im Vergleich zur Analyse und zum Referenzszenario an Bedeutung (-6,77 % ggü. Analyse 2024 und -6,08 % ggü. Referenzszenario 2035).



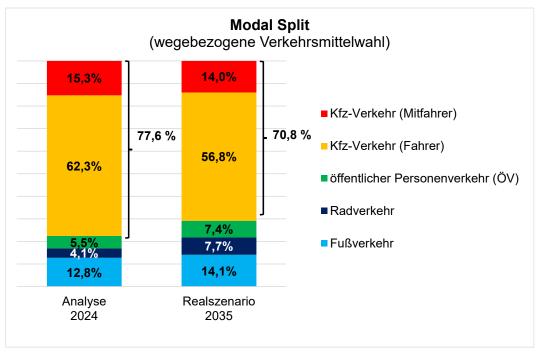


Bild 35: Modal Split [%] nach Verkehrsart, Realszenario 2035

Analog zum Referenzszenario und Maximalszenario 2035 wird auch im Realszenario eine unveränderte Zielwahl angenommen. Damit ändert sich die durchschnittliche Länge der Wege je Verkehrsmittel erneut allein infolge der geänderten Verkehrsmittelwahl. (Tabelle 16)

Die zu erwartende Verkehrsleistung der Bevölkerung des Landkreises Coburg für das Realszenario 2035 ist der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen (Tabelle 16). Im Realszenario sinkt die Verkehrsleistung insgesamt. Verglichen mit dem Referenz- und dem Maximalszenario 2035 fällt der Rückgang der Verkehrsleistung jedoch deutlich geringer aus. Die Differenzierung nach nicht-motorisierter und motorisierter Verkehrsleistung zeigt, dass die nichtmotorisierte Verkehrsleistung im Realszenario deutlich gegenüber der Analyse 2024 sowie dem Referenzszenario 2035 angestiegen ist (Vergleich zur Analyse: 106.414 ggü. 80.627 nicht-motorisierte Personen-Kilometer; Vergleich zum Referenzszenario: 106.414 ggü. 81.608 nicht-motorisierte Personen-Kilometer). Die nicht-motorisierten Verkehrsleistung ist im Realszenario dennoch geringer als im Maximalszenario 2035 (Vergleich zur Maximalszeanrio: 106.414 ggü. 124.744 nicht-motorisierte Personen-Kilometer). Wie bereits in Kapitel 7.2 erläutert, wirkt sich der Anstieg der nicht-motorisierte Verkehrsleistung nicht negativ aus. Des Weiteren zeigt die MIV-Verkehrsleistung einen Rückgang (Vergleich zur Analyse: 2.238.299 ggü. 2.352.297 MIV-Personen-Kilometer; Vergleich zum Referenzszenario: 2.238.299 ggü. 2.249.574 MIV-Personen-Kilometer). Dieser Rückgang wirkt sich positiv auf das Klima aus. Er fällt jedoch verglichen mit dem Rückgang der MIV-Verkehrsleistung im Maximalszenario deutlich geringer aus (Vergleich zum Maximalszenario: 2.238.299 ggü. 2.119.786 MIV-Personen-Kilometer).

Tabelle 16: Verkehrsleistung [Pers.-km], Realszenario 2035

	Realszenario (Veränderung ggü. Analyse in Klammern)			
Einwohnerzahl	86.500			
Mobilitätsrate	1	(-817) 3,00		
(Anzahl Wege pro Person und Tag)	(-0,09)			
Wegeanzahl pro Tag (gesamt)	259.500 (-10.987)			
	Modal Split	Wegelänge	Verkehrsleistung	
	[%]	[km]	[Perskm]	
Fußverkehr	14,1	1,1	39.926	
Fuisveikeili	(+1,3)	(./.)	(+1.892)	
Radverkehr	7,7	3,3	66.488	
Radverkenr	(+3,5)	(-0,5)	(+23.895)	
öffentl. Personenverkehr (ÖV)	7,4	20,2	386.478	
	(+1,9)	(-1,5)	(+64.079)	
Kfz-Verkehr (Fahrer)	56,8	12,8	1.886.412	
Kiz-verkeni (Fanier)	(-5,5)	(+1,0)	(-102.519)	
Kfz-Verkehr (Mitfahrer)	14,0	9,7	351.887	
Riz-Verkerii (iviitiarii ei)	(-1,3)	(+0,9)	(-11.479)	
	Summ		2.731.191	
			(-24.132)	

Die Ergebnisse der Szenarienbetrachtung dienen als Grundlage zur Festlegung von konkreten Zielwerten für die Wirkungsevaluation (siehe Kap. 10.2.2). Im Hinblick auf den erforderlichen finanziellen und personellen Aufwand für die Umsetzung des Handlungskonzepts (siehe Kap. 9.5) 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.

Es wird an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass für die Szenarienbetrachtung auf deutschlandweite Verlagerungspotenziale aus einer Studie des Umweltbundesamt aus dem Jahr 2010¹²⁸ zurückgegriffen wurde. Sobald zu möglichen Verlagerungspotenzialen unter Berücksichtigung der Herausforderungen eines ländlich geprägten Raums aktuellere Ergebnisse publiziert werden, sind die in den Szenarien angesetzten Verlagerungspotenziale und die sich daraus ergebenden Zielwerte nochmals zu überprüfen und ggf. anzupassen.

¹²⁸ Umweltbundesamt (2019): CO₂-Emissionsminderung im Verkehr in Deutschland – Mögliche Maßnahmen und ihre Minderungspotenziale – Ein Sachstandsbericht des Umweltbundesamtes. Texte 05/2010. Dessau-Roßlau 2010.



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 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.

8.1 Entwicklungshergang

Die Mobilitätsstrategie wurde auf Basis verschiedener Grundlagen sowie unter Beteiligung unterschiedlicher Akteure entwickelt (Bild 36).



Bild 36: Entwicklung der Mobilitätsstrategie für den LK Coburg

Die Recherche der verkehrlichen und räumlichen Rahmenbedingungen (vgl. Kap. 2) beinhaltet u. a. die Zusammenstellung vorhandener mobilitätsrelevanter Infrastrukturen und Kennzahlen, Informationen zur Bevölkerung, zur Raumstruktur sowie zu Wirtschaft und Bildung.

Darüber hinaus wurden die erwartenden Entwicklungen in diesen Bereichen aufgezeigt (vgl. Kap. 4). Neben den kreisspezifischen Daten werden zur Einordnung in den überregionalen Kontext sowie zur Beachtung grundsätzlicher gesellschaftlicher Bestrebungen auch allgemeine Entwicklungstrends mit Einfluss auf die Mobilität bei der Entwicklung von Zielen einbezogen. Um bereits vorhandene Leitlinien und Ziele mit Bezug zur Mobilität zu berücksichtigen, wurden bestehenden Konzepte für den Landkreis und die Kommunen gesichtet und für den Landkreis relevante Inhalte in die Mobilitätsstrategie integriert.



Die Ergebnisse aus den beiden durchgeführten Workshops (Beteiligung von Vertretern der kreisangehörigen Kommunen, Politik und Schulen) spiegeln Meinungsbilder aus unterschiedlichen
Blickwinkeln und für unterschiedliche Zielgruppen wider. Insbesondere die in den Workshops stattgefundene starke Fokussierung auf die praktische Umsetzungsfähigkeit des Mobilitätskonzepts
lieferte wichtige Aspekte für die Entwicklung der Mobilitätsstrategie. Mit Hilfe der durchgeführten
Befragungen von Schulen und Betrieben konnten zusätzliche Erkenntnisse vor allem für die Zielgruppe der Pendler und die Bedarfe aus Unternehmersicht gewonnen werden.

Alle gesammelten Informationen wurden im nächsten Arbeitsschritt bei der Definition der Zielgruppen (Kinder und Jugendliche, Berufspendelnde, Seniorinnen und Senioren, körperlich eingeschränkte und sinneseingeschränkte Personen, Touristen) und der Beschreibung ihrer Bedürfnisse berücksichtigt (vgl. Kap. 5).

Im Rahmen der SWOT-Analyse (vgl. Kap. 6) erfolgte schließlich eine Zusammenführung und ein Abgleich von Angeboten, Entwicklungen und Bedürfnissen: Die Stärken und Schwächen zeigen den Abgleich zwischen den bestehenden Mobilitätsangeboten und den Bedürfnissen der Zielgruppen. Die Chancen und Risiken spiegeln den Abgleich zwischen den zukünftigen Entwicklungen und den Bedürfnissen der verschiedenen Zielgruppen wider. Die SWOT-Analyse bildet damit die wesentlichen Erkenntnisse aus den Bestandsanalysen gepaart mit den Bedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger des Landkreises ab. Sie ist damit sowohl Grundlage für das Leitbild als auch für das weitere Handlungskonzept.

Aufbauend auf der aktuellen Mobilitätsbefragung wurden Szenarien (vgl. Kap. 7) hinsichtlich des zukünftigen Mobilitätsverhaltens betrachtet, um die maximale Veränderung der relevanten Mobilitätskennwerte zu identifizieren. Die dargestellten maximalen Veränderungen stellen das ausschöpfbare Potenzial dar und dienen als Grundlage zur Festlegung eigener Zielwerte, deren Erreichung im Rahmen des Controllings überprüft werden muss.

8.2 Aufbau

Die Mobilitätsstrategie für den Landkreis Coburg setzt sich aus einem Oberziel, Handlungsfeldern, Leitsätzen und Zielen zusammen (Bild 37).

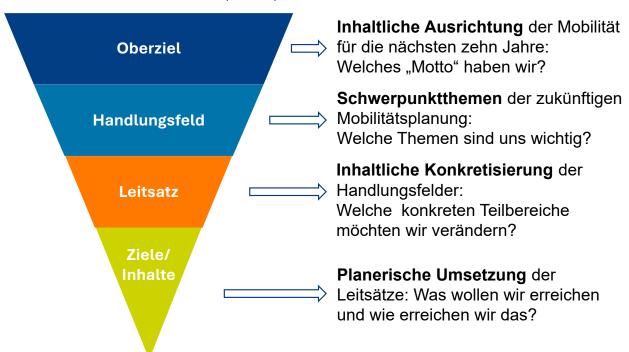


Bild 37: Aufbau der Mobilitätsstrategie für den LK Coburg



Mit Hilfe des visionären Oberziels und den Handlungsfeldern wird festgehalten, wohin sich die Mobilität im Landkreis entwickeln soll bzw. welche inhaltliche Schwerpunktsetzung für die Mobilitätsentwicklung in den kommenden Jahren angestrebt wird.

Die Leitsätze konkretisieren die einzelnen Handlungsfelder und füllen diese mit Inhalten. Sie beschreiben, welche Teilbereiche innerhalb der Handlungsfelder verändert werden sollen. Leitsätze und Ziele stellen bereits sehr handlungsorientierte Ansätze dar. Sie geben Antwort auf die Frage, mit welchen Strategien und planerischen Methoden die Umsetzung der Leitsätze erfolgen kann. Es handelt sich hierbei um die Konzeptebene, die für die Planungsabteilungen der jeweiligen Aufgabenträger von Bedeutung ist. Jeder Leitsatz wird im Handlungskonzept (siehe Kap. 9) in Maßnahmen übersetzt, die dann die Umsetzungsebene des Mobilitätskonzepts bildet.

Zielindikatoren dienen der späteren Umsetzungsbewertung. Sie ermöglichen es, den Fortschritt der Zielerreichung anhand quantitativer und qualitativer Indikatoren zu bewerten und zu kommunizieren. Im Rahmen einer Evaluation (siehe Kap. 10.2) bieten sie auch die Möglichkeit, frühzeitig auf Abweichungen hinzuweisen und ggf. rechtzeitig Korrekturen einleiten zu können.

8.3 Oberziel und Handlungsfelder

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 38).



Bild 38: 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 malen ein positives Bild der zukünftigen Mobilität und orientieren sich an den analysierten Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken. Sie berücksichtigen die Perspektiven und Bedürfnisse der verschiedenen Zielgruppen und der beteiligten Stakeholder.



Jedes Handlungsfeld wird ergänzt durch ein grafisches Symbol, das den Inhalt in anschaulicher Weise unterstützt, schnell erfassbar ist und Orientierung gibt. Die Piktogramme können in der öffentlichen Kommunikation genutzt werden, um die verbalen Ziele visuell zu übermitteln und den Wiedererkennungswert zu erhöhen.

8.4 Leitsätze und Ziele

Nachfolgend werden die sieben Handlungsfelder inhaltlich über die jeweiligen Leitsätze und Ziele kurz umrissen. Zur Erläuterung der Inhalte werden beispielhafte Maßnahmen aufgezeigt.

Die Reihenfolge der Handlungsfelder entspricht einer thematischen Sortierung, stellt aber keinesfalls eine Priorisierung dar.

8.4.1 Handlungsfeld 1: Erreichbarkeit

Insbesondere im ländlichen Raum stellt der Zugang zu und die Erreichbarkeit von Einrichtungen der Daseinsvorsorge in Zusammenhang dem demografischen Wandel Politik und Planer vor große Herausforderungen.

Umso wichtiger ist es, die Erreichbarkeit von Wohnstandorten, Einrichtungen der Daseinsvorsorge sowie Gewerbegebieten und großen Unternehmen an ihren jeweiligen Standorten zu optimieren. Hierbei gilt es, den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmenden gerecht zu werden.

Sowohl angebotsgerechte und sichere Infrastrukturen für den Fuß- und Radverkehr und zuverlässige Anbindungen durch den ÖPNV als auch eine gute Zugänglichkeit für den MIV sollten gewährleistet werden. Für Standorte mit hohem Verkehrsaufkommen sollten standortspezifische Lösungen erarbeitet werden, um den individuellen Anforderungen gerecht zu werden. Dies gilt für bestehende Areale und sollte bei der Konzeption neuer Quartiere, Gewerbegebiete und Versorgungseinrichtungen immer mitgeplant werden.

Eine gute Erreichbarkeit für alle Verkehrsmittel ist entscheidend für die wirtschaftliche Entwicklung und Attraktivität des Landkreises (Bild 39).

Handlungsfeld 1: Erreichbarkeit



Leitsatz 1.1:

Die Erreichbarkeit aller wichtigen Ziele im Kreisgebiet wird gesichert und optimiert!

Ziel/ Inhalte:

- Der Landkreis unterstützt dabei, die Anbindung von kreisweit bedeutenden Dienstleistern, Krankenhäusern, weiterführenden Schulen und Freizeitzielen mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zu optimieren.
- Der Landkreis unterstützt dabei, bestehende und neu zu entwickelnde Gewerbestandorte sicher und komfortabel mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes anzubinden.
- Das Auto wird seine hohe Bedeutung bis 2035 beibehalten. Daher wird zur Sicherstellung der Erreichbarkeit mit dem Auto der Instandhaltung der vorhandenen Infrastruktur sowie der Bereitstellung einer leistungsfähigen Dateninfrastruktur eine entsprechende Bedeutung beigemessen.

Maßnahmen:

- z. B. Umsetzung des kreisweiten Radverkehrskonzeptes
- z. B. Umsetzung der Inhalte der Leitsätze/ Maßnahmen der Fortschreibung NVP
- z. B. Unterstützung bei Durchführung standortspezifischer Erreichbarkeitsanalysen und Entwicklung nachhaltiger Mobilitätskonzepte für neue Gewerbestandorte

Bild 39: Handlungsfeld "Erreichbarkeit"



8.4.2 Handlungsfeld 2: Fuß- und Radverkehr

Die Gestaltung und Realisierung aktiver und umweltfreundlicher Mobilität ist ein zentrales Zielfeld der Mobilitätsstrategie im Landkreis. Zu Fuß gehen und Radfahren sind die nachhaltigsten und günstigsten Arten der Fortbewegung. Durch die Förderung des Fuß- und Radverkehrs lassen sich sowohl die Reduzierung von Umwelt- als auch Gesundheitsbelastungen von Bürgerinnen und Bürgern erreichen. Mit dem vorhandenen kreisweiten Radverkehrskonzept liegt ein umfassendes und umsetzungsorientiertes Planwerk als Konzeptgrundlage vor. Die darin enthaltenen Strategien und Maßnahmen gilt es aufzugreifen, in die Gesamtplanung des Mobilitätskonzepts für den Landkreis zu integrieren und die Umsetzung weiter voranzutreiben.

Viele kurze Wege, die heute im Landkreis mit dem MIV zurückgelegt werden (bereits ab einer Entfernung von 1 km Länge dominiert der MIV) bieten ein großes Verlagerungspotenzial für den Fuß- und Radverkehr. Für diese Formen der aktiven Mobilität wird angestrebt, den Anteil auf rund ein Viertel der Gesamtmobilität (21,8 % im Realszenario, vgl. Kap. 7.3; 24,4 % im Maximalszenario, vgl. Kap. 7.2) zu steigern (heutiger Anteil: 16,9 %; vgl. Kap. 2.7.2). Der Ersatz von Autofahrten durch Wege zu Fuß und mit dem Rad wirkt sich durch die eingesparten CO₂-Emissionen unmittelbar positiv auf Umwelt und Klima aus.

Da die Zuständigkeit für die im Fuß- und Radverkehrsnetz integrierten Kreisstraßen beim Landkreis liegt, setzt er hier verantwortlich die Maßnahmen des kreisweiten Radverkehrskonzepts (u. a. Gewährleistung einheitlicher Führungsstandards, Vermeidung/Behebung unfallauffälliger Bereiche, funktionale Netzgestaltung für den Alltags- und Freizeitverkehr) um.

Ein weiteres Ziel für den Landkreis stellt die Intensivierung der Zusammenarbeit mit den Kommunen dar. Um geschlossen Netze für den Rad- und Fußverkehr mit einheitlichen Qualitätsstandards innerhalb und zwischen den Kommunen zu schaffen, übernimmt der Landkreis eine initiierende, koordinierende und vermittelnde Rolle. Hierbei spielen neben der Förderung des Austauschs der Kommunen untereinander (z. B. interkommunaler runder Tisch zum Thema) auch der regelmäßige Austausch mit den angrenzenden Nachbarkreisen sowie der Unterstützung der Kommunen bei der Akquise von Fördermitteln eine wichtige Rolle (Bild 40).



Handlungsfeld 2: Fuß- und Radverkehr



Leitsatz 2.1:

Der Anteil des Fuß- und Radverkehrs am kreisweiten Modal Split wird ausgebaut – insbesondere in Bezug auf die kurzen Wege im Kreisgebiet!

Ziel/ Inhalte:

- Die Landkreisverwaltung verfolgt in Zusammenarbeit mit den Kommunen die Schaffung von geschlossenen Netzen für den Fuß- und Radverkehr.
- Die Zuständigkeit des Landkreises liegt auf den Kreisstraßen.
- Im Hinblick auf interkommunale Verbindungen innerhalb des Landkreises sowie zu den Nachbarkreisen übernimmt der Landkreis eine initiierende, koordinierende und vermittelnde Rolle.
- In Bezug auf den Radverkehr werden für interkommunale und regionale Verbindungen einheitliche Führungsstandards angestrebt. Dies stärkt eine einfache und komfortable Nutzbarkeit dieser Radverkehrsrouten.
- In Bezug auf die Netzdefinitionen und -gestaltungen ist sowohl der Alltagsverkehr als auch der Freizeitverkehr zu berücksichtigen. Ein besonderes Augenmerk ist auf unfallauffällige Bereiche sowie auf den Aspekt der Barrierefreiheit zu legen.

Maßnahmen:

- z. B. Umsetzung des kreisweiten Radverkehrskonzeptes
- z. B. Überprüfung des Bedarfs und der Qualität von Querungsstellen an Kreisstraßen
- z. B. Fortsetzung des interkommunalen runden Tisches "Radverkehr" unter Einbeziehung der Themen für den Fußverkehr
- z. B. regelmäßige Austausch- und Abstimmungsgespräche mit den Nachbarkreisen
- z. B. Unterstützung der Kommunen bei der Akquise von Fördermitteln

Bild 40: Handlungsfeld Fuß- und Radverkehr

8.4.3 Handlungsfeld 3: Öffentlicher Personenverkehr

Eine weitere wichtige Säule für die zukünftige Gestaltung der klimafreundlichen Mobilität im Landkreis Coburg stellt der öffentliche Personenverkehr dar. Durch die Bündelung der Beförderungsvorgänge weisen Busse und Bahnen im Vergleich zum Individualverkehr eine höhere Effizienz auf und produzieren dadurch deutlich weniger Treibhausgasemissionen. Zudem benötigen die Infrastrukturen deutlich weniger Platz pro beförderter Person. Dies führt somit zu einer effizienteren Flächennutzung mit mehr Raum für Mensch und Natur.

Durch Leitsatz 3.1 wird angestrebt, den derzeitigen kreisweiten Modal Split-Anteil des öffentlichen Personenverkehrs zu steigern. Im Optimalfall ist eine Steigerung von 5.5 % auf 8,5 % (Maximalszenario, vgl. Kap. 7.2) bzw. auf 7,4 % (Realszenario, vgl. Kap. 7.3). Hierbei wird ein besonderes Potenzial für den Umstieg auf den ÖPNV auf Wegen mit Längen zwischen 2 km bis unter 10 km gesehen. Für diese Distanzen werden bisher vergleichsweise selten öffentliche Verkehrsmittel genutzt. Die konkreten Ziele zur Erreichung dieser Werte wurden aus der aktuellen Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Landkreis Coburg übernommen. Sie beschreiben über elf Leitsätze alle wesentlichen Aspekte zur Gestaltung eines zukunftsfähigen und attraktiven ÖV. Basierend auf den Ergebnissen der verschiedenen durchgeführten Beteiligungen wurde die finanzielle Förderung bestimmter Zielgruppen in den Zielkatalog mitaufgenommen (Bild 41).



Handlungsfeld 3: Öffentlicher Personenverkehr (ÖV)



Leitsatz 3.1:

Der Anteil des ÖV am kreisweiten Modal Split wird ausgebaut!

Ziel/ Inhalte (Leitsätze Fortschreibung NVP LK Coburg):

- 1: "Nahverkehr in der Region aus einem Guss entwickeln."
- 2: "ÖPNV als verlässliches Mobilitätsangebot für die Alltagsmobilität ausbauen."
- 3: "Busse und Bahnen im Nahverkehrsraum mit einem Fahrschein nutzbar machen."
- 4: "Fahrzeugflotte klimafreundlich und komfortabel ausbauen."
- 5: "Im Nahverkehrsraum langfristig eine vollständige Barrierefreiheit schaffen."
- 6: "Im Regionalverkehr ein wirksames Qualitätsmanagementsystem einführen und dauerhaft sichern."
- 7: "Fahrgastinformationen digital ausbauen und analog sichern."
- 8: "Kommunikationskampagnen zielgruppen- und nutzerorientiert umsetzen."
- 9: "Die zentralen Haltestellen (in der Region) modernisieren und gemeinsam als "Aushängeschild" des Nahverkehrs präsentieren."
- 10: "ÖPNV wirksam mit anderen Verkehrsmitteln verknüpfen."
- 11: "Kooperationen zur Umsetzung und Steuerung von Mobilitätsprojekten in der Region Coburg aktivieren und etablieren."
- Der Landkreis unterstützt für bestimmte Zielgruppen die Nutzbarkeit des öffentlichen Verkehrs finanziell.

Maßnahmen:

- z. B. Umsetzung der Inhalte der genannten Leitsätze gemäß Fortschreibung NVP
- z. B. kostenlose/ ermäßigte Nutzung des Nahverkehrs für Menschen über 80 Jahre

Bild 41: Handlungsfeld Öffentlicher Personenverkehr – Leitsatz 1

Der Grundsatz des barrierefreien Ausbaus des öffentlichen Personenverkehrs wird aufgrund seiner besonderen Bedeutung für die zunehmend alternde Bevölkerung im Landkreis und der gesetzlichen Verankerung¹²⁹ (Personenbeförderungsgesetzes (PBefG), Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG), Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)) in einem eigenen Leitsatz zusätzlich aufgegriffen (Bild 42). Dabei liegt die Zuständigkeit für den barrierefreien Ausbau der Haltestellen bei den kreisangehörigen Kommunen. Der Landkreis wird seine Kommunen durch die Erarbeitung einer Bewertungsgrundlage bei der Festlegung einer Priorisierung als Umsetzungsfahrplan unterstützen.

Handlungsfeld 3: Öffentlicher Personenverkehr (ÖV)



Leitsatz 3.2:

Der ÖV wird barrierefrei ausgebaut!

Ziel/ Inhalte :

 Erarbeitung einer Bewertungsgrundlage zur Priorisierung der Umsetzung des barrierefreien Ausbaus von Haltestellen

Maßnahmen:

z. B. Zusammenstellung von Ein- und Aussteigerzahlen für alle Haltestellen im Kreisgebiet

Bild 42: Handlungsfeld Öffentlicher Personenverkehr – Leitsatz 2

8.4.4 Handlungsfeld 4: Motorisierter Individualverkehr

Der motorisierte Individualverkehr wird aufgrund der vorhandenen ländlichen Strukturen und den damit verbundenen Rahmenbedingungen auch mit einer Förderung des Umweltverbunds zukünftig weiterhin bedeutsam für die Mobilität im Landkreis sein. Im Optimalfall lässt sich der Anteil von 77,6 % auf 67,1 % (Maximalszenario, vgl. Kap. 7.2) bzw. auf 70,8 % (Realszenario, vgl. Kap. 7.3) reduzieren. Für eine möglichst umweltschonende Gestaltung des MIV wird im Leitsatz 4.1 der weitere Ausbau der Elektromobilität angestrebt. Hierzu liegt mit dem Elektromobilitätskonzept eine

¹²⁹ PBefG: § 8 Abs. 3; BayÖPNVG: Art. 13; BGG: § 4 und § 8 Abs. 2



ausgearbeitete Plangrundlage vor, dessen Inhalte für das Handlungskonzept des Mobilitätskonzepts aufgegriffen werden. Hierbei soll vor allem der systematische und flächendeckende Ausbau geeigneter Ladeinfrastrukturen erfolgen. Als weitere direkte Handlungsmöglichkeit für den Landkreis wird außerdem die weitere Umstellung des Fuhrparks der Landkreisverwaltung auf emissionsarme Antriebe vorgesehen. Dadurch möchte der Landkreis auch Vorbildfunktion für die Kommunen und Betriebe übernehmen (Bild 43).

Handlungsfeld 4: Motorisierter Individualverkehr (MIV)



Leitsatz 4 1.

Der MIV wird durch den Ausbau der Elektromobilität klimafreundlicher gestaltet!

Ziel/ Inhalte:

- Der Ausbau der Ladeinfrastrukturen im Landkreis wird systematisch gefördert (Unterstützung bei Standortfindung und Flächenbereitstellung).
- Der Landkreise stellt seinen Fuhrpark sukzessive weiter auf emissionsarme Antriebe um.

Maßnahmen:

z. B. Umsetzung Maßnahmen Elektromobilitätskonzept

Bild 43: Handlungsfeld Motorisierter Individualverkehr - Leitsatz 1

Der zweite Leitsatz strebt den Ausbau des Verkehrs(system)managements für eine klimafreundliche Abwicklung des MIV an. Die Digitalisierung bietet vielfältige Möglichkeiten, Verkehrsdaten zu sammeln, auszuwerten und für die Schaffung intelligenter Verkehrsinfrastrukturen und -systeme zu nutzen. Aktuelle Daten sollen zudem veröffentlicht werden und zur Information der Verkehrsteilnehmenden dienen (Mobilitätsdashboard).

Im Kern geht es dabei darum, durch die Nutzung digitaler Verkehrsdaten den Verkehrsfluss intelligenter zu steuern, dadurch Staus und damit verbundene Emissionen zu reduzieren und so die Erreichbarkeit zu sichern und gleichzeitig empfindliche Nutzungen zu schützen.

Ein Schwerpunkt wird auch auf die optimierte Anbindung von Gewerbestandorten gelegt. Hier sollen mit Hilfe innovativer Kommunikationsnetzwerke und der Durchführung von Pilotprojekten (u. a. zu autonomem Fahren) zukunftsfähige Möglichkeiten für den Wirtschaftsverkehr getestet und negative Auswirkungen durch schweren Lkw-Verkehr reduziert werden (Bild 44).



Handlungsfeld 4: Motorisierter Individualverkehr (MIV)



Leitsatz 4.2:

Der MIV wird durch den Ausbau des Verkehrs(system)managements klimafreundlicher gestaltet!

Ziel/ Inhalte:

- Der Landkreis sammelt Verkehrsdaten, wertet sie aus und veröffentlicht diese.
- Möglichkeiten für (teil-)autonomes Fahren werden analysiert, vorbereitet, getestet und sollen umgesetzt werden.
- Um Staubereiche auf Kreisstraßen zu reduzieren, werden intelligente Infrastrukturen zur Lenkung und Steuerung des Kfz-Verkehr geschaffen.
- Der Landkreis unterstützt dabei, die Anbindung von Gewerbestandorten für den Wirtschaftsverkehr durch innovative organisatorische und technische Lösungen umweltschonend und effizient zu gestalten.
- Die Reduzierung negativer Auswirkungen durch schweren Lkw-Verkehr wird vorangetrieben.
- Eine verträgliche Abwicklung des Wirtschafts- und Güterverkehrs ist anzustreben.

Maßnahmen:

- z. B. Mobilitätsdashboard auf der Homepage von Mobilitätsregion Coburg mit aktuellen Informationen über Staus, Parkplätze, Busfahrpläne, Lade- und Leihstationen für E-Fahrzeuge
- z. B. Nutzung von Floating Car Data
- z. B. Erweiterung bestehender Verkehrssoftware um Lösungsansätze des Verkehrsmanagements (ggf. zunächst in räumlich/zeitlich begrenzten Pilot-Projekten)
- z. B. Optimierung des Lkw-Vorrangroutennetzes
- z. B. Pilot zum Einsatz neuer technischer Entwicklungen für den Güterverkehr (z. B. autonomes Fahren, Lieferdrohnen)

Bild 44: Handlungsfeld Motorisierter Individualverkehr – Leitsatz 2

8.4.5 Handlungsfeld 5: Multi- und Intermodalität

Die Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel auf verschiedenen Wegen (Multimodalität) sowie die Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel auf einem Weg (Intermodalität) fördern eine flexible und effiziente Mobilität. Hierzu sind die verschiedenen Transportoptionen so miteinander zu verknüpfen, dass ein schneller und unkomplizierter Verkehrsmittelwechsel stattfinden kann und unterschiedliche Angebote individuell und optimal genutzt und kombiniert werden können. Für jede Strecke findet sich das passende Verkehrsmittel, um Wegeketten zu vervollständigen und Reichweiten einzelner Angebote zu vergrößern.

Der Landkreis unterstützt bei der Schaffung der erforderlichen Verknüpfungsmöglichkeiten (z. B durch die Erarbeitung eine modularen Bausteinsystems), setzt sich für die Schaffung von Sharing-Angeboten und deren Verknüpfung mit ÖV und MIV ein und trägt zur Einbindung aller Mobilitätsangebote in eine digitale Plattform bei. Für eine erfolgreiche Umsetzung von Inter- und Multimodalität arbeitet der Landkreis kooperativ mit der VGN zusammen und setzt sich für die Etablierung innovativer Mobilitätsangebote (z. B. automatisierte Shuttlebusse) als ergänzende ÖPNV-Angebote ein (Bild 45).



Handlungsfeld 5: Multi- und Intermodalität



Leitsatz 5.1:

Durch die Förderung von Multi- und Intermodalität wird sich die Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes erhöhen!

Ziel/ Inhalte:

- Die Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen den Verkehrsmitteln werden erweitert und optimiert.
- Der Landkreis setzt sich für die Schaffung von Sharing-Angeboten und deren Verknüpfung mit dem ÖPNV und MIV ein.
- Die Einbindung aller Mobilitätsangebote in digitale Plattformen wird unterstützt (Mobility-as-a-Service).
- Der Landkreis setzt sich für das Testen und Etablieren von innovativen Mobilitätsformen wie (teil-)automatisierte Shuttlebusse als ergänzendes ÖPNV-Angebot ein.

Maßnahmen:

- z. B. Schaffung eines modularen Bausteinsystems für Mobilstationen für die bedarfsgerechte Gestaltung in den Kommunen (in Zusammenarbeit mit VGN)
- z. B. Schaffung eines Corporate Designs für Mobilstationen zur Stärkung der Wiedererkennung
- z. B. Schaffung von Mobilstationen an Bahnhaltpunkten
- z. B. Initiierung eines kreisweiten Fahrradverleihsystems
- z. B. Unterstützung VGN bei (Tiefen-)Integration aller verfügbaren regionalen Mobilitätsangebote (inkl. intermodalem Routing) in VGN-App (u. a. Bereitstellung von Daten)
- z. B. Ausweitung der Shuttle-Modellregion Oberfranken (SMO-Projekt, MILAS-Projekt)

Bild 45: Handlungsfeld Multi- und Intermodalität

8.4.6 Handlungsfeld 6: Mobilitätsmanagement

Unterstützt werden Multi- und Intermodalität durch ein gezieltes Mobilitätsmanagement. Dies zielt auf eine Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens verschiedener Zielgruppen ab. Unterschiedliche Maßnahmenbereiche, die Beteiligung der jeweiligen Akteure sowie eine umfassende Kommunikation und Information sind essenzielle Bestandteile. Ein individuelles und standortbezogenes Mobilitätsmanagement in Unternehmen, Schulen und Kommunen fördert eine nachhaltige und effiziente Mobilität maßgeblich. Neben verkehrlichen Effekten zielt Mobilitätsmanagement auch auf Bewegungsförderung und den Gesundheitsschutz ab.

Eine veränderte Mobilität ist stets geknüpft an Verhaltensänderungen der Bürgerinnen und Bürger. Eine grundlegende Voraussetzung hierfür bildet die gesellschaftliche Akzeptanz für eine neue Mobilitätskultur. Auch hier gilt es, 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.

Der Landkreis initiiert Projekte zu betrieblichem, schulischem, kommunalem und standortbezogenem Mobilitätsmanagement in den Kommunen und unterstützt bei der Umsetzung. Die Durchführung zielgruppenspezifischer Informationsangebote (z. B. Leitfaden "Elterntaxi", Kommunikationskampagne zu nachhaltiger Mobilität) oder kreisweiter Angebote (z. B. Pedelec-Sicherheitstrainings, Zugang zu Pendlerportal) liegt direkt in der Verantwortung des Landkreises (Bild 46).



Handlungsfeld 6: Mobilitätsmanagement



Leitsatz 6.1:

Das Mobilitätsmanagement wird im Landkreis auf- und ausgebaut!

Ziel/ Inhalte:

- Die kreisangehörigen Kommunen werden durch den Landkreis bei der Initiierung und Durchführung von Projekten zum betrieblichen, schulischen, kommunalen und standortbezogenen Mobilitätsmanagement unterstützt.
- Um die gesellschaftliche Akzeptanz für die intermodale Verkehrsmittelnutzung zu fördern, werden zielgruppenspezifische Informationsangebote in unterschiedlichen Formaten geschaffen.

Maßnahmen:

- z. B. Angebot des Landkreises für Impulsberatungen zu betrieblichem Mobilitätsmanagement in Unternehmen
- z. B. Angebot von Pedelec-Sicherheitstrainings für Senioren
- Z. B. Angebot von Veranstaltungen zu Mobilitätsverhalten an weiterführenden Schulen
- z. B. Erstellung Leitfaden "Elterntaxi" zur Reduzierung des Kfz-Aufkommens an Schulen
- z. B. kreisweite Kommunikationskampagne zu nachhaltiger Mobilität
- z. B. Finanzierung eines kreisweiten Zugangs zu Kommunalem Pendlerportal

Bild 46: Handlungsfeld Mobilitätsmanagement

8.4.7 Handlungsfeld 7: Kooperative Zusammenarbeit

Die Gestaltung von Mobilität beschränkt sich weder auf einzelne Fachbereiche noch endet die Mobilität von Menschen und Gütern an der Landkreisgrenze. Daher wird angestrebt, vermehrt projektbezogen und ressortübergreifend relevante Interessensvertretende bei der Planung und Umsetzung einzubeziehen. Hierzu sollen interdisziplinäre Allianzen (z. B. aus Politik, Verwaltung, Privatwirtschaft, Bürgerschaft, Wissenschaft, Medien) mit ihren unterschiedlichen Perspektiven bei der Projektentwicklung unterstützen, um von Beginn an konsensfähige Lösungen zu erarbeiten und Umsetzungen zu beschleunigen. Auch soll das kreisweite Mobilitätsverhalten regelmäßig erhoben und die Wünsche der Bürgerschaft in Planungsprozesse einbezogen werden.

Die teilweise bereits heute gut vernetzten Mobilitätsangebote und Verkehrsinfrastrukturen innerhalb der Region sollen weiter optimiert werden. Dies gelingt, wenn alle mobilitätsrelevanten Themen mit der Stadt Coburg und den angrenzenden Landkreisen koordiniert werden. Hierzu sollten die bestehenden Formate der Zusammenarbeit intensiviert und bisher fehlende Kooperationen (auch über die Landesgrenze hinaus) etabliert werden (Bild 47).



Handlungsfeld 7: Kooperative Zusammenarbeit



Leitsatz 7.1:

Die nachhaltige Mobilität wird durch eine kooperative Zusammenarbeit in der Region optimiert!

Ziel/ Inhalte:

- Zur Bündelung von Kräften und Ressourcen werden projektbezogen ressortübergreifend die jeweils relevanten Interessensvertretenden bei Planung und Umsetzung einbezogen (interdisziplinäre Allianzen zwischen Politik, Verwaltung, Privatwirtschaft, Bürgerschaft, Wissenschaft und Medien).
- Informationen zum kreisweiten Mobilitätsverhalten sowie der Meinungen und Wünsche der Bürgerschaft zur Mobilität im Landkreis werden regelmäßig erhoben.
- Die gemeinsame Koordinierungsebene zwischen Landkreis und Stadt Coburg wird für alle Mobilitätsformen ausgebaut.
- Die Zusammenarbeit mit den angrenzenden Landkreisen wird intensiviert und koordiniert.

Maßnahmen:

- z. B. Bildung eines stadt- und landkreisübergreifenden Teams für Planung und Umsetzung von Radwegachsen
- z. B. regelmäßige Durchführung von Mobilitätsbefragungen im Landkreis
- z. B. gemeinsame Kampagne "Fahrradfreundliche Landkreise" zusammen mit angrenzenden Landkreisen

Bild 47: Handlungsfeld Kooperative Zusammenarbeit

9 Handlungskonzept

9.1 Inhaltlicher Aufbau

Der Maßnahmenkatalog ist als maßnahmenorientierte Konkretisierung der Mobilitätsstrategie (vgl. Kap. 8) zu verstehen. Die Inhalte des Maßnahmenkatalogs sind nach den sieben Handlungsfeldern der Mobilitätsstrategie gegliedert.

Die handlungsfeldspezifischen Maßnahmenansätze ergeben sich über den Abgleich des Ist-Zustands und der Zielsetzung der einzelnen Handlungsfelder sowie über die im Beteiligungsprozess gesammelten Anregungen (Hinweise, Wünsche, Ideen). Die Maßnahmenansätze beschreiben in allgemeiner Form den Handlungsbedarf, um die angestrebte nachhaltige Mobilitätsentwicklung zu stärken. Sie werden tabellarisch als Übersicht zusammengestellt (Kap. 9.2). Für einen schnellen inhaltlichen Vergleich der Maßnahmenansätze werden Steckbriefe mit einer Kurzbeschreibung und ausgewählten bewerteten Aspekten zur Charakterisierung erstellt (Kap. 9.3 und Kap. 9.4).

9.2 Handlungsfeldspezifische Maßnahmenansätze

Die nachfolgende Darstellung dient ausschließlich dem Gesamtüberblick über die Maßnahmenkatalog enthaltenen 35 Maßnahmenansätze. Die Maßnahmensteckbriefe enthalten die weiteren inhaltlichen Details (siehe Anhang).

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.

9.2.1 Handlungsfeld 1: Erreichbarkeit

Zur Sicherung und Optimierung der Erreichbarkeit aller wichtigen Ziele im Kreisgebiet liegen insgesamt vier Maßnahmenansätze vor. Diese sind in Tabelle 17 angegeben.

Tabelle 17: 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

9.2.2 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 18 angegeben.



Tabelle 18: 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"

9.2.3 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 19 angegeben.

Tabelle 19: 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

9.2.4 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 Verstetigung des Verkehrsflusses des verbleibenden Kfz-Verkehrs dienen. Letzteres soll die Kfzbedingten 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 20 angegeben.

Tabelle 20: 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



9.2.5 Handlungsfeld 5: Multi- und Intermodalität

Zur Förderung der Verkehrsmittelverknüpfung und damit zur Stärkung des Umweltverbunds liegen insgesamt drei Maßnahmenansätze vor. Diese sind in Tabelle 21 angegeben.

Tabelle 21: 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

9.2.6 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 22 angegeben.

Tabelle 22: 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 Landkreis und ggf. der kreisangehörigen Kommunen zu dem Thema Mobilitätsmanagement (kommunal, betrieblich, schulisch, zielgruppenspezifisch)
31	Personalstelle "Mobilitätsmanagement"

9.2.7 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 23 angegeben.

Tabelle 23: 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 Maßnahmen- planung



9.2.8 "Merkliste"

Im Erarbeitungsprozess des Maßnahmenkatalogs als Handlungskonzept wurden einzelne potenzielle Maßnahmenansätze aus verschiedenen Gründen nicht in den Maßnahmenkatalog mit aufgenommen. Da diese Maßnahmenansätze eventuell zu einem späteren Zeitpunkt doch noch von Interesse sein könnten, werden sie an dieser Stelle nochmals festgehalten:

- Optimierung des Lkw-Vorrangroutennetzes:
 - Anwohnende können sich u. a. durch Schwerverkehr belästigt fühlen. Derzeit sind für das Landkreisgebiet jedoch keine Beschwerden bekannt. Falls sich hier in den nächsten Jahren durch
 die erwartete Zunahme im Güterverkehr ein neues Problemfeld entwickeln sollte, ist zu handeln.
 Wenn punktuelle Maßnahmen (z. B. Durchfahrtsverbot für Schwerlastverkehr) keine spürbare
 Verbesserung bewirken, ist ein Lkw-Vorrangroutennetz zu definieren und entsprechend umzusetzen (u. a. durch verkehrsrechtliche Anordnungen, Wegweisung, Einbindung in Lkw-Navigationssysteme, Kommunikation über die ortsansässigen Unternehmen an ihre Zulieferer etc.).
- Initiierung von (innovativen) Pilotprojekten zum Güterverkehr: Der Freistaat Bayern hat im Januar 2024 das "Güterverkehrskonzept Bayern - überall, einfach, modern und digital" als eine Art von Handlungsfahrplan veröffentlicht. Es wird auf die Bedeutung des schienengebundenen Güterverkehrs bei langen Transportstrecken und der Lastenräder für die Feinverteilung in den Innenstädten hingewiesen. Es wird aufgezeigt, dass sich die bayerische Staatsregierung auf nationaler und europäischer Ebene für eine möglichst einfache Gestaltung des kombinierten Verkehrs für alle Beteiligten einsetzt. Es werden Lösungsansätze für die wichtigen Aspekte Nachwuchsgewinnung, Dekarbonisierung und Flächenverfügbarkeit skizziert. Hierbei spielt die Zusammenarbeit eine große Rolle.
 - Aufbauend auf den Inhalten des Handlungsfahrplans kann geprüft werden, welche Ansätze die Erreichbarkeitsqualität im Landkreis Coburg verbessern würden.
- Initiierung des Projekts "Auto abgeben":
 - Um eigene Erfahrungen mit dem verfügbaren nachhaltigen Mobilitätsangebot zu sammeln, können interessierte Personen gezielt dazu animiert werden, versuchsweise für einen festgelegten Zeitraum (z. B. vier Wochen) auf den eigenen Pkw zu verzichten. Aufgrund der hohen Kfz-Affinität u. a. begründet durch die vorhandenen ländlichen Strukturen ist davon auszugehen, dass dieser Maßnahmenansatz keinen großen Zuspruch erhalten und damit auch keine große Wirkung erzielen wird. Vor diesem Hintergrund steht zunächst die positive Vermarktung des ÖPNV im Vordergrund.

9.3 Kurzbeschreibung des Steckbriefaufbaus

Zu jedem Maßnahmenansatz befindet sich im Anhang eine inhaltliche Darstellung in Steckbriefform.

Die durchlaufende Nummerierung der Maßnahmenansätze stellt keine Priorisierungsreihenfolge dar. Sie hat sich aus dem Entwicklungsprozess des Maßnahmenkatalogs und der Reihenfolge der Handlungsfelder ohne inhaltliche Wertung ergeben.

Zur inhaltlichen Beschreibung eines Maßnahmenansatzes sind folgende Informationen im Steckbrief zusammengestellt:

- Was ist der Hintergrund? → textliche Kurzbeschreibung,
- Welche Ziele werden verfolgt? → Zuordnung zur Mobilitätsstrategie Handlungsfeld(er) und Leitziel(e),
- Wer wird adressiert? → Zuordnung zu den in Kap. 5 beschriebenen Zielgruppen,



- Wo steht die Umsetzung? → Maßnahmenstatus,
- Wo gibt es inhaltliche Zusammenhänge? → Querbezüge im Maßnahmenkatalog,
- Wer macht es? → Zuständigkeit innerhalb der Kreisverwaltung sowie die zu beteiligenden Akteure.
- Was ist zu tun? → Benennung der vom Landkreis durchzuführenden Aufgaben.

Bild 48 stellt einen Auszug eines beliebig ausgewählten Maßnahmenansatzes in Steckbriefform dar. Die Darstellung beschränkt sich hier auf die inhaltliche Beschreibung des Maßnahmenansatzes. Die Bewertung des Maßnahmenansatzes ist in Kap. 9.4 dargestellt. Alle 35 Steckbriefe – bestehend aus der inhaltlichen Beschreibung und der Bewertung – befinden sich im Anhang.

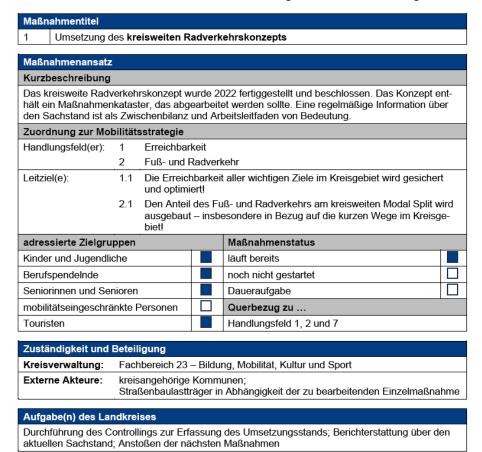


Bild 48: Beispiel eines Steckbrief eines Maßnahmenansatzes – Teil: inhaltliche Beschreibung

9.4 Maßnahmenbewertung

Im Zusammenspiel mit den handlungsfeldspezifischen Zielsetzungen in der Mobilitätsstrategie des Landkreises Coburg (vgl. Kap. 8) und dem aufgestellten Evaluationskonzept (siehe Kap. 10.2) wurde die Bedeutung der Maßnahmenansätze im Vergleich zueinander abgeschätzt. Diese Bewertung dient einem schnellen Vergleich der Maßnahmenansätze.

Die durchgeführte Maßnahmenbewertung basiert auf zwei Kriterien, die miteinander regelbasiert verknüpft werden:

- 1. Abschätzung des Nutzens sowie
- 2. Abschätzung der Kosten.



Nutzen

Mit Bezug zu den möglichen Ansätzen zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor wird der Nutzen nach Vermeidung (Vermeidung von klimaschädlichen Verkehren), Verlagerung (Verlagerung von klimaschädlichen Verkehren auf den Umweltverbund) und Effizienzsteigerung (Steigerung der Energieeffizienz, aber auch der Fahrzeugauslastung) differenziert.

Die Abschätzung der Wirkungen hinsichtlich Vermeidung, Verlagerung und Effizienzsteigerung erfolgt qualitativ (4-Stufen-Skala, d. h. Werte zwischen 0 und 3, wobei 0 für keine Wirkung und 3 für hohe Wirkung steht).

Der Gesamtnutzen ergibt sich über den gewichteten Mittelwert, wobei die Wirkungen im Bereich Verlagerung (Faktor 3) etwas höher gewichtet wird als in den beiden anderen Bereichen (Faktor 1). (Bild 49)

	Minimum	Maximum	Gewichtung
Vermeidung	0	3	1
Verlagerung	0	3	3
Effizienzsteigerung	0	3	1
Gesamtnutzen (gewichteter Mittelwert)	0	3	./.

Gesamtnutzen (qualitative Einstufung):

Wert 0: kein bzw. vernachlässig geringer Nutzen

Wert > 0 bis \leq 1: geringer Nutzen Wert > 1 bis \leq 2: mittlerer Nutzen Wert > 2 bis \leq 3: hoher Nutzen

Bild 49: Berechnung und qualitative Bewertung des Gesamtnutzens

Kosten

Die Kostenschätzung berücksichtigt die Teilaspekte Planung, Material und Umsetzung. Sie erfolgt qualitativ (3-Stufen-Skala; gering, mittel, hoch) auf Grundlage von Erfahrungswerten, wobei den Ausprägungen eine Finanzspannbreite hinterlegt ist:

- gering: Die Umsetzung der Einzelmaßnahme kostet maximal 50.000 Euro.
- mittel: Die Umsetzung der Einzelmaßnahme kostet mehr als 50.000 Euro und maximal 100.000 Euro.
- hoch: Die Umsetzung der Einzelmaßnahme kostet mehr als 100.000 Euro.

In Bezug auf die Kosten können punktuell finanzielle Förderprogramme in Anspruch genommen werden. Hierbei ist zu beachten, dass die Fördermöglichkeiten einem stetigen Wandel unterliegen. Sie sind stets bei Konkretisierung der Maßnahmenumsetzung neu zu prüfen.

Nutzen-Kosten-Bewertung

Nach Abschätzung des Nutzens und der Kosten erfolgt eine regelbasierte Ableitung der Nutzen-Kosten-Bewertung als regelbasiertes Priorisierungsergebnis.

Diese Verknüpfung basiert auf dem Ansatz, dass: (Bild 50)

- im Falle von keinen Wirkungen hinsichtlich der Bereiche Vermeidung, Verlagerung und Effizienzsteigerung (tritt bei rein organisatorischen Maßnahmen auf) unabhängig von den Kosten der Nutzen-Kosten-Faktor nicht bewertet werden kann.
- sich die 3-Stufen-Skala gleichmäßig verteilt.
- die Kombination "hohe Kosten mit geringem Nutzen" das geringste und die Kombination "geringe Kosten mit hohem Nutzen" das höchste Bewertungsergebnis darstellt.



		Kosten						
		gering	mittel	hoch				
	gering	mittel	gering	gering				
Nutzen	mittel	hoch	mittel	gering				
	hoch	hoch	hoch	mittel				

geringe Nutzen-Kosten-Bewertung
mittlere Nutzen-Kosten-Bewertung
hohe Nutzen-Kosten-Bewertung

Bild 50: Regelbasierte Ableitung der Nutzen-Kosten-Bewertung

Bild 51 stellt einen Auszug eines beliebig ausgewählten Maßnahmenansatzes in Steckbriefform dar. Die Darstellung beschränkt sich hier auf die Bewertung des Maßnahmenansatzes. Die inhaltliche Beschreibung des Maßnahmenansatzes ist in Kap. 9.3 dargestellt. Alle 35 Steckbriefe – bestehend aus der inhaltlichen Beschreibung und der Bewertung – befinden sich im Anhang.

Maßnahmenbewertung									
Nutzen (N)		Kosten (K)		Personal	N-K-Bew.				
Vermeidung ☆☆☆		gering		allgemein abgedeckt durch be- stehendes Personal Fachbe-					
Verlagerung	***	mittel		reich FB 23	gering				
Effizienzsteigerung	***	hoch		20,0 – 30,0 Wochenstunden					

Bild 51: Beispiel eines Steckbrief zu einem Maßnahmenansatz - Teil: Bewertung

Die Nutzen-Kosten-Bewertung wurde bei der Aufstellung des Umsetzungsfahrplans (siehe Kap. 9.5) in Bezug auf die zeitliche Reihenfolge der Abarbeitung berücksichtigt (primärer Umsetzungsschwerpunkt liegt auf Maßnahmen mit einer hohen Nutzen-Kosten-Bewertung).

9.5 Umsetzungsfahrplan

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

- 1. der angestrebten Intensität des Handelns, also der angestrebten Ausschöpfungsquote (vgl. Kap. 7),
- 2. den personellen Mitteln für die Umsetzung sowie
- 3. den finanziellen Mitteln für die Umsetzung.

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 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 Coburgs 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. Aus dem Maßnahmenkatalog könnten folgende Maßnahmenansätze aufgrund des dafür notwendigen Zeitaufwandes nicht zusätzlich zu den derzeitigen Tätigkeiten angegangen werden:

Handlungsfeld 1: Erreichbarkeit

 Unterstützung bei der Durchführung standortspezifischer Erreichbarkeitsanalysen (für alle Verkehrsmittel) und Entwicklung nachhaltiger Mobilitätskonzepte für vorhandene und neue Gewerbestandorte (Nr. 3)

Handlungsfeld 3: Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

 Verbesserung von Information, Kommunikation und ÖPNV-Marketing - analog und digital (Nr. 12)

Handlungsfeld 4: Motorisierter Individualverkehr (MIV)

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

Handlungsfeld 5: Multi- und Intermodalität

 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 (Nr. 21)

Handlungsfeld 6: Mobilitätsmanagement

- Durchführung von Impulsberatungen zum betrieblichem Mobilitätsmanagement in Unternehmen (Nr. 24)
- Umsetzung von Aktionen zur Stärkung eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens an (weiterführenden) Schulen (Nr. 26)
- Erstellung eines Leitfadens "Elterntaxi" zur Reduzierung des Kfz-Aufkommens an Schulen (Adressat sind hier die Eltern) (Nr. 27)
- Initiierung und Finanzierung einer kreisweiten Kommunikationskampagne zum Thema "nachhaltiger Mobilität" (Nr. 28)

Handlungsfeld 7: Kooperative Zusammenarbeit

 Durchführung von Mobilitätstagen in den kreisangehörigen Kommunen zur Förderung klimafreundlicher Mobilität (Nr. 34)



Die Auflistung verdeutlicht, dass vor allem die Ansätze zur Optimierung des Verkehrsmanagements (Lenkung/Steuerung des Kfz-Verkehrs) sowie die themenübergreifenden Ansätze des Mobilitätsmanagements mit der bestehenden Personaldecke nicht vollumfänglich angegangen werden können. Vor allem letzteres ist auf der einen Seite wichtig, um eine gesellschaftliche Akzeptanz für eine neue Mobilitätskultur zu erreichen, die wiederum Grundlage für eine Verhaltensänderung der Bürgerinnen und Bürger ist. Auf der anderen Seite sind diese Maßnahmen aber aufgrund des Aufwands für Organisation und Kommunikation auch zeitintensiv. Aus dem Praxisgesprächen mit dem Rheinisch-Bergischen Kreis und dem Kreis Gütersloh (vgl. Kap. 3.6) zeigt sich, dass andere Kommunalverwaltungen, die das Thema Mobilitätsmanagement verfolgen, aufgrund des Aufwands oftmals eine eigene Personalstelle eingerichtet haben.

Vor diesem Hintergrund enthält der Maßnahmenkatalog auch eine Empfehlung zur Aufstockung der bestehenden Personaldecke (Maßnahmenansatz Nr. 31). Mit einer Person mehr im Arbeitsteam des Fachbereichs stellen die personellen Ressourcen kein Ausschlusskriterium für eine Maßnahmenumsetzung im anvisierten Zeitraum mehr dar.

Finanzielle Mittel für die Umsetzung

Wie bereits bei der Maßnahmenbewertung dargestellt (vgl. Kap. 9.4) können die Umsetzungskosten durch Inanspruchnahme von finanziellen Förderprogrammen reduziert werden. Dies erfordert jedoch stets eine aktuelle Prüfung der Fördermöglichkeiten sowie eine Bewerbung. Trotz Inanspruchnahme einer finanziellen Förderung verbleibt in der Regel ein Eigenanteil für die Umsetzungskosten eines Maßnahmenansatzes.

Umsetzungsfahrplan

Nachfolgend sind zwei Umsetzungsfahrpläne dargestellt. Der erste Fahrplan berücksichtigt die bestehende Personaldecke (zwei Vollzeitstellen). Der zweite Fahrplan berücksichtigt die empfohlene neue Personalstelle "Mobilitätsmanagement" (Maßnahme Nr. 31; siehe Kap. 10.1.2)¹³⁰. Unabhängig von der Ausweitung der Personaldecke ist ein detaillierter Umsetzungsplan, aus dem eine Priorisierung der umzusetzenden Maßnahmen hervorgeht, politisch zu beschließen.

¹³⁰ Die neue Personalstelle ist selbst nicht als Umsetzungsmaßnahme in den beiden Plänen aufgeführt.



Nr. Maßnahmentitel	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
1 Umsetzung kreisweiten Radverkehrskonzepts										
2 Umsetzung Fortschreibung NVP										
3 Erreichbarkeitsanalysen/Mobilitätskonzepte Gewerbestandorte										
4 Aufrechterhaltung Nahversorgung in ländlichen Bereichen										
5 Überprüfung Bedarf/Qualität von Querungsstellen (Kreisstraßen)		ir	n Zuge	der U	msetzı	ung vo	n Maßı	nahme	1	
6 Runder Tisch "Radverkehr" mit Themen Fußverkehr				mino	l. zwei	mal im	Jahr			
7 Austausch/Abstimmung mit Nachbarkreisen zu Mobilitätsthemen				min	d. einn	nal 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			eige	nständ	lige Fo	rtsetzı	ıng du	rch Pai	rtner	
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			sof	ern fin	anzielle	e Mittel	verfüg	bar		
17 Umsetzung des kreisweiten Elektromobilitätskonzepts										
18 finanzielle Unterstützung für Anschaffung E-Fahrzeuge										
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										
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)			kont	inuierli	ch mit	Perso	nalwed	hsel		
32 kreisweiten Mobilitätsbefragung (B) sowie Verkehrszählungen (VZ)			VZ		В		VZ		VZ	
33 Initiierung einer gemeinsamen Kampagne "Fahrradfreundliche Radregion Coburg"										
34 Mobilitätstage in den kreisangehörigen Kommunen										
5 Ausweitung ArGe ÖPNV zu ArGe Mobilität				mino	l. zwei	mal im	Jahr			

Anzahl Maßnahmen im Jahr: 19 16 15 12 11 12 12 12 12 12

Bild 52: Umsetzungsfahrplan mit bestehender Personaldecke

Umsetzung mit bestehendem Personal



Nr. Maßnahmentitel	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
1 Umsetzung kreisweiten Radverkehrskonzepts										
2 Umsetzung Fortschreibung NVP										
3 Erreichbarkeitsanalysen/Mobilitätskonzepte Gewerbestandorte	kor	ntinuie	rlich im	Zuge	der Im	pulsbei	ratung	en und	des Bl	MM
4 Aufrechterhaltung Nahversorgung in ländlichen Bereichen										
5 Überprüfung Bedarf/Qualität von Querungsstellen (Kreisstraßen)		ir	n Zuge	der U	msetzi	ung voi	n Maßı	nahme	1	
6 Runder Tisch "Radverkehr" mit Themen Fußverkehr				mino	d. zwei	mal im	Jahr			
7 Austausch/Abstimmung mit Nachbarkreisen zu Mobilitätsthemen				min	d. einn	nal 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			eige	nständ	dige Fo	rtsetzı	ıng du	rch Pa	rtner	
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			sof	ern fin	anzielle	e Mittel	verfüg	bar		
17 Umsetzung des kreisweiten Elektromobilitätskonzepts										
18 finanzielle Unterstützung für Anschaffung E-Fahrzeuge			sof	ern fin	anzielle	e Mittel	verfüg	bar		
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		aı	uf Anfra	ige kor	ntinuier	lich im	Zuge	des BN	ИM	
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)			kont	inuierli	ich mit	Perso	nalwed	chsel		
32 kreisweiten Mobilitätsbefragung (B) sowie Verkehrszählungen (VZ)	VZ		VZ		В		VZ		VZ	
33 Initiierung einer gemeinsamen Kampagne "Fahrradfreundliche Radregion Coburg"										
34 Mobilitätstage in den kreisangehörigen Kommunen										
35 Ausweitung ArGe ÖPNV zu ArGe Mobilität				mino	d. zwei	mal 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 53: Umsetzungsfahrplan mit aufgestockter Personaldecke

10 Verstetigung und Evaluierung

Zur Gewährleistung des anvisierten Erfolgs des Mobilitätskonzepts sind 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.

10.1 Verstetigung

Damit die Ziele des Mobilitätskonzepts und das erarbeitete Handlungskonzept kontinuierlich umgesetzt werden können, wird innerhalb der Landkreisverwaltung eine entsprechende Arbeitsstruktur (Bild 54)

- zur Information über die laufenden Aktivitäten zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität,
- zur Zusammenarbeit in Bezug auf das Themenfeld Mobilität,
- zum Austausch über mobilitätsbezogene Aktivitäten und
- zur Nutzung von Fördergeldern

benötigt.

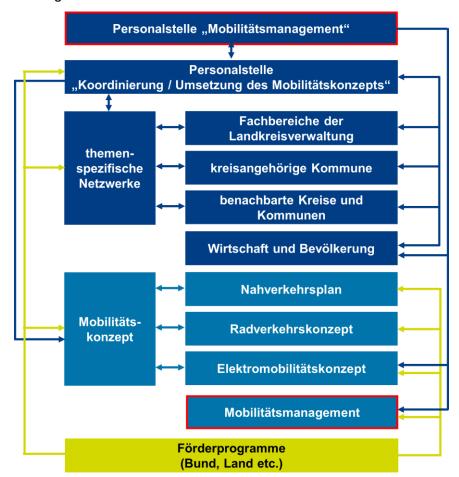


Bild 54: Arbeitsstruktur zur Verstetigung von relevanten Begleitaktivitäten

10.1.1 Personalstelle "Koordinierung und Umsetzung des Mobilitätskonzepts"

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 Umsetzungskoordination des Mobilitätskonzepts zuständige Person eine bündelnde Funktion:

- Ansprechperson f
 ür allgemeine Mobilitätsfragen/-themen,
- Schnittstellenmanagement (Aufnahme, Zusammenführung, Filterung) für Projekte anderer Fachbereiche der Landkreisverwaltung mit Mobilitätsbezug bzw. mit Auswirkungen auf die Mobilität,
- Ansprechperson für Fördermöglichkeiten,
- Umsetzungsevaluation bezüglich des Mobilitätskonzepts (siehe Kap. 10.2),
- Stellvertretung und Teilnahme in mobilitätsbezogenen Netzwerken.
- Zusammenarbeit mit den kreisangehörigen Kommunen, benachbarten Kreisen und Kommunen und der Wirtschaft.

10.1.2 Neue Personalstelle "Mobilitätsmanagement"

Die neu zu schaffende Personalstelle "Mobilitätsmanagement" (Maßnahmenansatz 31) verfolgt primär folgende Aufgaben:

- Umsetzung der Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept zur Optimierung des Verkehrsmanagements (Lenkung/Steuerung des Kfz-Verkehrs) (Maßnahmenansätze 19 und 20),
- Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung der Inter- und Multimodalität (Maßnahmenansatz 21),
- Umsetzung der Maßnahmen des Handlungsfeldes 6 "Mobilitätsmanagement" (schulisches, betriebliches und kommunales Mobilitätsmanagement) (Maßnahmenansätze 3, 24, 26-28),
- Initiierung neuer Mobilitätsprojekte (Kampagnen, Aktionstage, Leitfäden, etc.) zum Thema Mobilitätsmanagement (Maßnahmenansätze 12, 18, 26, 27, 28 und 34),
- Umsetzungsbegleitung des kreisweiten Elektromobilitätskonzepts (Maßnahmenansatz 17),
- Intensivierung der Öffentlichkeitsarbeit & Marketing zum Themenfeld Mobilität in Zusammenarbeit mit den Fachbereichen "Presse und Öffentlichkeitsarbeit" sowie "Informations- und Kommunikationstechnik" des Landkreises Coburg (Maßnahmenansätze 12, 28 und 34).

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.

Wie bereits in Bezug auf den Umsetzungsfahrplan (vgl. Kap. 9.5) dargestellt wurde, ist die Ausgestaltung des Umsetzungsfahrplans stark von der verfügbaren Personaldecke abhängig. Der aufgestellte Maßnahmenkatalog (vgl. Kap. 9.2) überschreitet das verfügbare Stundenkontingent der aktuell bestehenden Personaldecke. Die hier dargestellten erforderlichen koordinierenden Aufgaben können aufgrund des Umfangs des Alltagsgeschäfts (v. a. Umsetzung von Einzelkonzepten für den ÖPNV und Radverkehr) nicht vollumfänglich mit der bestehenden Personaldecke abgebildet werden. Vor diesem Hintergrund enthält der zusammengestellte Maßnahmenkatalog auch die



Aufstockung der Personaldecke (Maßnahmenansatz 31 "Personalstelle Mobilitätsmanagement"; vgl. Kap. 9.2.6), die für eine erfolgreiche Wirkungserzielung für zwingend notwendig erachtet wird.

10.1.3 Themenspezifische Netzwerke

Der Landkreis Coburg beteiligt sich bereits in verschiedenen themenspezifischen Netzwerken.

Als ÖPNV-Aufgabenträger beteiligt sich der Landkreis bei

- Arbeitsgemeinschaft (ARGE) ÖPNV: gemeinsame Nahverkehrsplanung von Stadt und Landkreis Coburg, Zusammenarbeit in den Bereichen Radverkehr und ÖPNV (Schnittstellenthemen zwischen Stadt und Landkreis Coburg), Betrieb der Internetseiten "Coburgmobil" der Mobilitätsregion Coburg (gemeinsamer Nahverkehrsraum von Stadt und Landkreis Coburg),
- Arbeitskreis ÖPNV der Landkreise: Organisation durch Landkreistag, Zusammenkunft von allen bayerischen Landkreisen, Besprechung gemeinsamer Themen und Strategien,
- VGN-Gremien: unterschiedliche Gremien (Arbeitskreis Regionale Nahverkehrsplanung, Arbeitskreis Marketing, Zweckverbandsitzungen, Grundvertragsausschusssitzungen etc.), Absprache und Informationsaustausch, Beschluss von zukünftiger Ausrichtung VGN,
- Fachgruppe Nahverkehrsplan: Begleitung der Nahverkehrsplanung, bestehend aus Fachbereich 23 Bildung, Mobilität, Kultur und Sport, ARGE ÖPNV und Schmechtig Nahverkehrsconsult (externer Fachdienstleister).
- Vertragsabwicklung mit externen Dienstleister (öDA) für den ÖPNV im Landkreis
- Fördermittelabwicklung in erster Linie mit ROF (Art. 24 bayÖPNVG, Zuweisungen, D-Ticket, Förderung einzelner Bestandteile des Angebots (landesbedeutsame Buslinien))

In Bezug auf das Themenfeld Radverkehr beteiligt sich der Landkreis bei

- Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen (AGFK) in Bayern: Stadt und Landkreis Coburg sind Gründungsmitglieder, der Landkreis ist seit November 2022 als "Fahrradfreundlicher Landkreis in Bayern" zertifiziert,
- Runder Tisch Radverkehr: interkommunale Zusammenkunft von Vertretenden aus den einzelnen Kommunen, der Verwaltung, Verbänden (ADFC, VCD, Bauernverband, etc.), Polizei, etc.,

Darüber hinaus arbeitet der Landkreis bei mehreren Netzwerken zum **Themenfeld Klimaschutz** mit:

- Initiativkreis Klimaschutzmanager der Metropolregion Nürnberg,
- Arbeitskreis mit Stabstelle Klimaschutz und Nachhaltigkeit der Stadt Coburg,
- Energieagentur Oberfranken e. V.,
- Klimafonds der Metropolregion Nürnberg,
- Klima-Bündnis,
- ERIC-Kuratorium der Hochschule Coburg.

Politisch wird das Themenfeld Mobilität im

- Ausschuss für Umwelt, Energie und Mobilität (AUEM) als politisches Gremium des Landkreises Coburg und
- ÖPNV-Beirat als politisches Gremium von Stadt und Landkreis Coburg

besprochen.



Im Rahmen der Erarbeitung des Mobilitätskonzepts wurde zudem eine verwaltungsinterne Fachgruppe Mobilitätskonzept, bestehend aus Fachbereich 23 "Bildung, Mobilität, Kultur und Sport", ARGE ÖPNV, Regionalmanagement, Klimaschutz und Wirtschaftsförderung, gegründet und eingebunden. Es wird empfohlen, die Fachgruppe auch im Rahmen der Umsetzung des Mobilitätskonzepts in regelmäßigen größeren Zeitabständen einzuberufen, um intern über den Umsetzungsstand und die bisher erreichten Wirkungen (siehe Kap. 10.2.2) zu informieren und zu diskutieren.

10.1.4 Einbindung von relevanten Akteuren

Die Einbindung von relevanten Akteursgruppen (vgl. Bild 54) sichert die Umsetzung der Mobilitätsstrategie und die Erreichung der angestrebten Ziele. Dabei erfolgt die Einbindung sowohl innerhalb als auch außerhalb der Landkreisverwaltung (vgl. Kap. 10.1.1) sowie in unterschiedlichen Formen. In Tabelle 24 sind die wichtigsten Formen der Einbindung stichpunktartig dargestellt. Die Intensität der Einbindung nimmt von oben nach unten zu, d. h. die Information und Motivation hat eine geringere Einbindungsintensität als die Konsultation und die Kooperation.

Tabelle 24: Formen der Einbindung von relevanten Akteuren¹³¹

Form	Metho	ode	Charakteristik		
Information und Motivation	Inform -mate	nationsschriften/ rialien	Schriftliche Materialien (u. a. Presseartikel, Aushänge, Amtsblätter, Flyer, Broschüren) für interessierte Bürgerinnen und Bürger		
		gs- und Diskus- veranstaltungen	Gezielte Informations- und Fortbildungsangebote für verschiedene Akteursgruppen zum Thema Mobilität		
	Ausste	ellungen	Möglichkeiten zum Ausprobieren mit Informations- und Beratungsangeboten für interessierte Bürgerin- nen und Bürger		
	Exkur	sionen	Besichtigungen von umgesetzten Praxisbeispielen mit verschiedenen Akteuren (z. B. Fachbereichen aus Verwaltung, Politik) zum direkten Erfahrungs- austausch		
	Kampagnen		Auf ein klares Ziel ausgerichtete, zumeist zeitlich begrenzte und gebündelte Informations- und Über- zeugungsarbeit zur Mobilisierung der Bevölkerung, häufig in Verbindung mit Aktionen (z. B. Europäi- sche Mobilitätswoche, Mitmach-Kampagne Stadt- radeln)		
	Soziale Medien		Bereitstellung von Informationen, aber auch gezielte Interaktion (Austausch von Meinungen über Bewertungs- und/oder Kommentierungsfunktion)		
Konsultation	Anhörungen		Einholung eines Meinungsbilds zu bestimmten Pro- jekten, Konzepten oder Themen von verschiede- nen Akteuren (z. B. Interessensgruppen)		
	themenspezifi- sche Netzwerke	Beiräte	Beratung von inhaltlich klar definierten Themen und Fragestellungen und Einholung von Anregungen und Empfehlungen für Politik und Verwaltung, Umsetzungsbegleitung		
	themer sche N	Arbeitskreise ohne Entschei- dungsbefugnis	Gemeinsame, kontinuierliche Arbeit an inhaltlich klar definierten Themen und Fragestellungen, Umsetzungsbegleitung		

¹³¹ Darstellung in Anlehnung an die Inhalte des Praxisleitfadens "Klimaschutz in Kommunen – gewusst wie!" (Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH 2023) (https://leitfaden.kommunaler-klimaschutz.de/; abgerufen am 04.04.2025)

AGIMO

1

Form	Methode		Charakteristik		
		le Tische Fachforen	Beratende Entscheidungsvorbereitung zur Einho- lung von Anregungen und Empfehlungen für Politik und Verwaltung, Umsetzungsbegleitung		
Kooperation	mit E	tskreise ntschei- sbefugnis	Gemeinsame, kontinuierliche Arbeit an inhaltlich klar definierten Themen und Fragestellungen		
	Wirtschaft		Ausbau Verkehrsangebote (z. B. Haltestellen-/Liniennetz, Mobilstationsnetz, KEP ¹³² -Depots)		

Die im Handlungskonzept enthaltenen Maßnahmenansätze binden zum Teil relevante Akteure mit ein. Nachfolgend wird für diese Maßnahmenansätze der Bezug zu den möglichen Formen der Einbindung hergestellt.

- Der Maßnahmenansatz 6 (interkommunaler runder Tisch "Radverkehr") gehört zu den bereits vorhandenen themenfeldspezifischen Netzwerken, an denen der Landkreis beteiligt ist (vgl. Kap. 10.1.3). Er gehört zur Konsultation (beratende Entscheidungsvorbereitung).
- Der Maßnahmenansatz 7 (Austausch/Abstimmung mit Nachbarkreisen) ist sowohl der Konsultation (Was plant/macht ihr?) als auch der Kooperation (Schnittstellenmanagement) zuzuordnen.
- Der Maßnahmenansatz 12 (Information, Kommunikation und ÖPNV-Marketing) gehört zur Form "Information und Motivation". Die Umsetzung kann sowohl über Informationsschriften/-materialien und soziale Medien erfolgen als auch über gezielte Kampagnen.
- Der Maßnahmenansatz 27 (Leitfaden "Elterntaxi") gehört ebenfalls zur Form "Information und Motivation". Hier geht es um die Erstellung von schriftlichen Materialien (z. B. Broschüre für die Eltern der Schulkinder, wiederholter Presseartikel zu Schulbeginn).
- Der Maßnahmenansatz 28 (kreisweite Kommunikationskampagne) gehört auch zur Form "Information und Motivation" und kann wiederholt zu unterschiedlichen Themen mit unterschiedlichen Methoden umgesetzt werden (z. B. Informationsmaterial zu den unterschiedlichen Formen der Radverkehrsinfrastruktur und den zugehörigen Benutzungsregeln, Ausstellung zum Thema Elektromobilität verbunden mit einer Vortrags- und Diskussionsveranstaltung).
- Der Maßnahmenansatz 33 (Kampagne "Fahrradfreundliche Region Coburg") gehört ebenfalls zur Form "Information und Motivation". Die Umsetzung kann auch mit Hilfe von unterschiedlichen Methoden erfolgen (z. B. Plakataktion, Informationsstand auf dem Wochenmarkt, jährlich wechselnde Sommerradrouten, Ideenwettbewerb zum Thema Fahrrad).
- Der Maßnahmenansatz 34 (Mobilitätstage) ist als Kampagne (Information und Motivation) zu verstehen. Es geht darum, regelmäßig (z. B. Eingebunden in die europäische Mobilitätswoche) über einzelne Aspekte rund um das Themenfeld Mobilität zu Informieren und sich an den eingebundenen Aktionen zu beteiligen (z. B. "Teilen statt Besitzen", "Wie bewegt es sich im Alter?").
- Der Maßnahmenansatz 35 (Ausweitung ARGE ÖPNV zu ARGE Mobilität) gehört zu den bereits vorhandenen themenfeldspezifischen Netzwerken, an denen der Landkreis beteiligt ist (vgl. Kap. 10.1.3). Er gehört zur Kooperation (gemeinsame, kontinuierliche Arbeit).



¹³² KEP steht für Kurier-, Express- und Paketdienstleistungen.

10.2 Evaluierung

10.2.1 Erfassung des Umsetzungsstands

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 Erfassungsbogens empfohlen (beispielhafter Evaluationsbogen für den Landkreis Coburg ist in Bild 55 dargestellt).

In diesem Erfassungsbogen sollten folgende Informationen für eine differenzierte Darstellung des aktuellen Umsetzungsstands abgefragt werden:

- Grundlegende Informationen zu den Handlungsansätzen ("Worum geht es?") werden von der Projektleitung auf Basis der Informationen aus dem Mobilitätsplan vorausgefüllt (u. a. Titel; Ansatz wie Kurzbeschreibung, Querbezug und Zuordnung zur Mobilitätsstrategie; Zuständigkeit und Beteiligung); diese können im Wesentlichen aus den Maßnahmensteckbriefen entnommen werden.
- Beim Maßnahmenstatus ("Wo steht die Maßnahme bzgl. der Umsetzung?") wird der Umsetzungsstatus ("noch nicht gestartet", "in Vorbereitung", "läuft" und "abgeschlossen" sowie "Stillstand") und weitere ergänzende Informationen gesammelt. Die Abfrage der weiteren ergänzenden Informationen ist dabei abhängig vom Umsetzungsstatus. Befindet sich die Maßnahme "in Vorbereitung" oder "läuft" die Umsetzung bereits, wird abgefragt, was inhaltlich schon gemacht wurde, aktuell bearbeitet wird und als nächstes folgt. Befindet sich die Maßnahme im "Stillstand" ist nach den Gründen zu fragen.
- Falls es Schwierigkeiten in Bezug auf den Steckbrief gibt/gab, ist zu klären, welche diese sind und wodurch sie sich ergeben/ergaben. Ebenfalls ist zu klären, ob Entscheidungen benötigt werden, um die Schwierigkeiten zu beheben (Erfahrungen sammeln, um dies beim nächsten Mal besser machen zu können).

Bezüglich des zeitlichen Rhythmus' ist diese Erfassung des Umsetzungsstands alle zwei bis drei Jahre durchzuführen.

Die Ergebnisse der Erfassung des Umsetzungsstands sind in einem Kurzbericht schriftlich zusammenzufassen und verwaltungsintern allen relevanten Abteilungen sowie der Kreispolitik vorzustellen. Auf dieser Grundlage kann über das weitere Vorgehen und die Notwendigkeit einer Anpassung entschieden werden. Da bereits ausgewählte Maßnahmen laufen, wird empfohlen, eine erste Erfassung des Umsetzungsstands bereits direkt nach Abschluss des kreisweiten Mobilitätskonzepts durchzuführen (Aufgabe für die Umsetzungskoordinierung Mobilitätskonzept).



Maßnahmentitel					
1 Umsetzung des kreisweiten Radverkehrskonzepts					
Maßnahmenans	atz				
Kurzbeschreibung	9				
hält einen Maßnahi	menkatas	konzept wurde 2022 fertiggestellt und beschlossen. Das Konzept ent- ster, der abgearbeitet werden sollte. Eine regelmäßige Information über henbilanz und Arbeitsleitfaden von Bedeutung.			
Zuordnung zur Mo	bilitätss	strategie			
Handlungsfeld(er):		Erreichbarkeit			
	2	Fuß- und Radverkehr			
Leitziel(e):	1.1	Die Erreichbarkeit aller wichtigen Ziele im Kreisgebiet wird gesichert und optimiert!			
		Den Anteil des Fuß- und Radverkehrs am kreisweiten Modal Split wird ausgebaut – insbesondere in Bezug auf die kurzen Wege im Kreisgebiet!			
Querbezug zu					
Handlungsfeld 1, 2	und 7				
Zuständigkeit ur	nd Betei	ligung			
Kreisverwaltung:	Fachb	ereich 23 – Bildung, Mobilität, Kultur und Sport			
Externe Akteure:	kreisa	ngehörige Kommunen;			
	Straß	enbaulastträger in Abhängigkeit der zu bearbeitenden Einzelmaßnahme			
Madaahaaaaa					
Maßnahmenstat	us				
Umsetzung		Weitere ergänzende Informationen			
noch nicht gestarte	t 🗌	Was wurde schon gemacht?			
in Vorbereitung		Was wird aktuell gemacht?			
läuft		Was folgt als nächstes?			
		Was sind die Gründe für den Stillstand der Maßnahme?			
Stillstand		was sind die Grunde für den Sullstand der Maishanme?			
abgeschlossen					
Schwierigkeiten					
Gibt es Schwierigkeiten in Bezug auf die Umsetzung der Maßnahme? (ja/nein; welche; wodurch)					
Wie können die Schwierigkeiten behoben werden? (Abstimmungsbedarf, Entscheidungsbedarf)					
Gesamtbewertu	20				
Gesambewertu	ıg				

Bild 55: Beispielhafter Evaluationsbogen

10.2.2 Erfassung der bisher erreichten Wirkungen

Die Erfolgskontrolle gilt nicht für jede Einzelmaßnahme, sondern übergeordnet für den Umsetzungsstand des Mobilitätskonzepts.

Im Erarbeitungsprozess des Mobilitätskonzepts wurde eine Strategie für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung mit insgesamt sieben Handlungsfeldern und neun Leitsätzen (vgl. Kap. 8) formuliert. Mit deren Umsetzung werden Ziele verfolgt (u. a. Veränderung des Modal Splits zu Gunsten des Umweltverbunds), deren Erreichung bis 2035 zu prüfen ist. Spätestens in 2035 sind die erreichten Wirkungen kritisch zu reflektieren und die Zielwerte entsprechend anzupassen bzw. fortzuschreiben.

Für die Festlegung von konkreten Zielwerten wurde eine Szenarienbetrachtung durchgeführt (vgl. Kap. 7). Neben maximal erreichbaren Zielwerten für die Indikatoren Modal Split, Wegelänge und Verkehrsleistung werden hier abgeminderte Werte als realistisch erreichbare Zielwerte aufgezeigt. Es wird vorgeschlagen, sich zunächst an den realistischen Zielwerten – insbesondere für den Indikator Modal Split – zu orientieren. Werden diese frühzeitig erreicht, können die Maximalwerte als

neue Zielwerte festgelegt werden. Des Weiteren wurden für die Szenarienbetrachtung auf deutschlandweite Verlagerungspotenziale aus einer Studie des Umweltbundesamt aus dem Jahr 2010¹³³ zurückgegriffen. Sobald zu möglichen Verlagerungspotenzialen unter Berücksichtigung der Herausforderungen eines ländlich geprägten Raums aktuellere Ergebnisse publiziert werden, sind die in den Szenarien angesetzten Verlagerungspotenziale und die sich daraus ergebenden Zielwerte nochmals zu überprüfen und ggf. anzupassen.

Zur Kontrolle der benannten Zielwerte werden regelmäßige Datenerhebungen benötigt, deren Ergebnisse in das empfohlene Mobilitätsdashboard (vgl. Maßnahme Nr. 19 im Maßnahmenkatalog) einfließen können. Unter Berücksichtigung der aufgestellten Mobilitätsstrategie und den hinterlegten Zielindikatoren, sind folgende Datenerhebungen für die wichtigsten Zielindikatoren erforderlich:

Mobilitätskennwerte: Der wichtigste Mobilitätskennwert ist die Verkehrsmittelwahl. Die Verkehrsmittelwahl der Wohnbevölkerung wird mit Hilfe einer Mobilitätsbefragung erfasst. Dies wurde Landkreis Coburg im Rahmen des kreisweiten Mobilitätskonzepts zur Erfassung des Ist-Werts durchgeführt (Datenstand 2024). Im Idealfall wird diese durchgeführte Mobilitätsbefragung alle fünf Jahre wiederholt (2030 und 2035), mindestens aber in zehn Jahren (2035). Die Durchführung von weiteren Mobilitätsbefragungen ist daher auch im Handlungskonzept (Maßnahmenansatz Nr. 32) verankert. Zur Erfassung von Zwischenwerten ist die Veränderung des Modal Splits auf Grundlage von Verkehrszählungen an festgelegten bedeutsamen Referenzquerschnitten im Kreisgebiet abzuschätzen. Hierzu sind die Referenzquerschnitte nach Abschluss des Mobilitätskonzepts festzulegen und eine erste Zählung für die Ist-Situation durchzuführen. Danach wird eine Wiederholung der Zählung an allen Referenzquerschnitten unter Berücksichtigung aller Verkehrsarten alle zwei Jahre empfohlen.

Darüber hinaus ist auch die verkehrsmittelspezifische Wegelänge der Wohnbevölkerung ein Mobilitätskennwert, der mit Hilfe einer Mobilitätsbefragung erfasst wird. Aus dem rechnerischen Produkt von Anzahl Einwohnende, Anzahl Wege pro Person und Tag (Ergebnis der Mobilitätsbefragung) und der Wegelänge (Ergebnis der Mobilitätsbefragung) ergibt sich zudem die Verkehrsleistung. Beides sind Indikatoren, die nicht im Vordergrund stehen, aber sinnvollerweise bei Durchführung einer erneuten Mobilitätsbefragung mit beobachtet werden sollten (analog zur im Projekt vorgenommenen Darstellung des Bestands und der Prognose).

Klimabilanzierung: Im Hinblick auf den Klimaschutz werden oftmals sektorenspezifische Treibhausgasemissionen als Indikator herangezogen. Derzeit verfügt der Landkreis Coburg jedoch über keine Klimabilanzierung, auch nicht zum Verkehrssektor. Eine einfache Möglichkeit, die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen zu bilanzieren, ist die Berechnung auf Grundlage der verkehrsmittelbezogenen Verkehrsleistung und den vom Umweltbundesamt publizierten Emissionsfaktoren für einzelne Verkehrsmittel¹³⁴. Es muss jedoch beachtet werden, dass es sich hierbei nicht um eine Bilanzierungs-Systematik Kommunal (BISKO) handelt. BISKO berücksichtigt ausschließlich die Emissionen im betrachtetem Territorium (hier: Gebiet Landkreis Coburg), hier aber den Gesamtverkehr aller Einwohnenden sowie der externen Einpendelnden und Durchfahrenden, d. h. Binnenverkehr, Quell- und Zielverkehr sowie den Durchgangsverkehr. Im Gegensatz dazu bezieht sich die einfache Methode ausschließlich auf den Gesamtverkehr der Einwohnenden des Landkreises, ohne Einschränkung auf das betrachtete Territorium. Da im Rahmen des Mobilitätskonzepts keine Klimabilanzierung für den Verkehrssektor durchgeführt wurde, müsste hier zunächst die Ist-Situation bilanziert werden.

https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr/emissionsdaten#verkehrsmittelvergleich_personenverkehr_tabelle (abgerufen am 22.08.2025)



¹³³ Umweltbundesamt (2019): CO₂-Emissionsminderung im Verkehr in Deutschland – Mögliche Maßnahmen und ihre Minderungspotenziale – Ein Sachstandsbericht des Umweltbundesamtes. Texte 05/2010. Dessau-Roßlau 2010.

Verkehrssicherheit: Aussagen zur Verkehrssicherheit (Aufkommensentwicklung der Unfälle mit Getöteten oder Schwerverletzten) können über die Datenerfassung und -analyse der Kreispolizeibehörde getätigt werden. Die relevanten Angaben sollen von der verwaltungsinternen Projektleitung für das Mobilitätskonzept (vgl. Kap. 10.1.1) aus der jährlichen Verkehrsunfallstatistik entnommen und tabellarisch zur Darstellung der Entwicklung zusammengestellt werden. Es ist anzustreben, dass die Anzahl mit verletzten und getöteten Personen nicht steigt, sondern im Idealfall stetig abnimmt.

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. 7.3) 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. 9.4) und der grob skizzierte Umsetzungsfahrplan (vgl. Kap. 9.5). 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 angegangen 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.



Anhang



Umsetzung des kreisweiten Radverkehrskonzepts

Maßnahmenansatz

Kurzbeschreibung

Das kreisweite Radverkehrskonzept wurde 2022 fertiggestellt und beschlossen. Das Konzept enthält ein Maßnahmenkataster, das abzuarbeiten ist. 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;

Straßenbaulastträger 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; Kostenansätze zu den Einzelmaßnahmen überarbeiten / updaten

Maßnahmenbewertung					
Nutzen (N)		Kosten ((K)	Personal	N-K-Bew.
Vermeidung	***	gering		allgemein abgedeckt durch be- stehendes Personal Fachbe-	
Verlagerung	***	mittel		reich FB 23	gering
Effizienzsteigerung	***	hoch		20,0 – 30,0 Wochenstunden	



2 Umsetzung der Inhalte der Leitsätze/ Maßnahmen der Fortschreibung NVP

Maßnahmenansatz

Kurzbeschreibung

Der Nahverkehrsplan bildet die Basis für den jeweiligen Verkehrsvertrag. Eine regelmäßige Information über den Sachstand ist als Zwischenbilanz und Arbeitsleitfaden von Bedeutung. Hierzu gehört auch eine regelmäßige Öffentlichkeitsarbeit (u. a. Information über die vorhandenen Angebote).

Zuordnung zur Mobilitätsstrategie

Handlungsfeld(er):	1	Erreichbar	Erreichbarkeit		
	3	Öffentliche	ffentlicher Personenverkehr (ÖV)		
Leitziel(e):	1.1		Die Erreichbarkeit aller wichtigen Ziele im Kreisgebiet wird gesichert und optimiert!		
	3.1	Der Anteil	Der Anteil des ÖV am kreisweiten Modal Split wird ausgebaut!		
adressierte Zielgru	ppen			Maßnahmenstatus	
Kinder und Jugendli	che			läuft bereits	
Berufspendelnde				noch nicht gestartet	
Seniorinnen und Senioren			Daueraufgabe		
mobilitätseingeschränkte Personen			Querbezug zu		
Touristen		Handlungsfeld 1 und 3 sowie Maßnahme 11 und	d 12		

Zuständigkeit und Beteiligung

Kreisverwaltung: Fachbereich 23 – Bildung, Mobilität, Kultur und Sport

Externe Akteure: kreisangehörige Kommunen;

Stadt Coburg;

benachbarte Gemeinden, Städte und Landkreise

Aufgabe(n) des Landkreises

Durchführung des Controllings zur Erfassung des Umsetzungsstands; Berichterstattung über den aktuellen Sachstand; Anstoßen der nächsten Maßnahmen; Durchführung von Öffentlichkeitsarbeit

Maßnahmenbewertung					
Nutzen (N)		Kosten ((K)	Personal	N-K-Bew.
Vermeidung	***	gering		allgemein abgedeckt durch be- stehendes Personal Fachbe-	
Verlagerung	***	mittel		reich FB 23	mittel
Effizienzsteigerung	***	hoch		25,0 - 35,0 Wochenstunden	



3

Unterstützung bei Durchführung **standortspezifischer Erreichbarkeitsanalysen** (für alle Verkehrsmittel) und Entwicklung nachhaltiger Mobilitätskonzepte für vorhandene und neue **Gewerbestandorte**

-		_				
- 4			-		nsa	
٠,	// 21			епа		17

Kurzbeschreibung

Maßnahme kann mit einem Pilotprojekt starten und auf alle vorhandenen und geplanten Gewerbestandorte übertragen werden.

Bei neuen Gewerbestandorten kann es hilfreich sein, neben der Erreichbarkeit auch die Folgekosten als Entscheidungskriterium für die konkrete Standortfestlegung mit einzubinden. Hier gibt es öffentlich nutzbare Online-Tools (z. B. FolgekostenSchätzer, abrufbar über https://ggr-planung.de/folgekostenschaetzer).

7					
Zuordnung zur Mol	bilitäts	sstrategie			
Handlungsfeld(er):	1	Erreichbar	rreichbarkeit		
Leitziel(e):	1.1		Die Erreichbarkeit aller wichtigen Ziele im Kreisgebiet wird gesichert und optimiert!		
adressierte Zielgruppen				Maßnahmenstatus	
Kinder und Jugendli	che			läuft bereits	
Berufspendelnde				noch nicht gestartet	
Seniorinnen und Sei	nioren			Daueraufgabe	
mobilitätseingeschrä	inkte F	Personen		Querbezug zu	
Touristen				Handlungsfeld 2, 3, 4, 5, 6 sowie Maßnahme 24	

Zuständigkeit und Beteiligung					
Kreisverwaltung:	verwaltung: Fachbereich P1 – Wirtschaftsförderung;				
	Fachbereich 23 - Bildung, Mobilität, Kultur und Sport				
Externe Akteure:	Industrie- und Handelskammer;				
	Ortsansässige (Groß-)Betriebe				

Aufgabe(n) des Landkreises

Unterstützung / Beteiligung bei Auswahl eines Pilotprojekts; Unterstützung bei Akquise von Fördermitteln; Unterstützung bei Analyse der Bestandssituation und Ableitung von Verbesserungsmöglichkeiten

Maßnahmenbewertung									
Nutzen (N)	Personal	N-K-Bew.							
Vermeidung	***	gering		zusätzliches Personal Fachbe- reich P1 / FB 23					
Verlagerung	***	mittel		10.011	mittel				
Effizienzsteigerung	★ ☆☆	hoch		0,5 – 2,0 Wochenstunden					

4 Unterstützung bei der Aufrechterhaltung der Nahversorgung in ländlichen Bereichen

_	_	_						
	/lai	,,	-	100	A 14			-

Kurzbeschreibung

Hier geht es um die Initiierung bzw. Einführung von rollenden, online-basierte bzw. innovativen Dienstleistungen zur Aufrechterhaltung der Nahversorgung und Reduzierung der Mobilitätserfordernisse.

Beispiele sind: rollende Bankfiliale, rollendes oder online-basiertes Bürgerbüro, genossenschaftlicher ggf. personalreduzierter Dorfladen (Achtung: in Bayern ist das Ladenöffnungszeitengesetz zu berücksichtigen, weshalb hier kein 24/7-Zugang möglich ist).

Zuordnung zur Mobilitätsstrategie Handlungsfeld(er): 1 Erreichbarkeit 1.1 Leitziel(e): Die Erreichbarkeit aller wichtigen Ziele im Kreisgebiet wird gesichert und optimiert! Maßnahmenstatus adressierte Zielgruppen läuft bereits Kinder und Jugendliche Berufspendelnde noch nicht gestartet Seniorinnen und Senioren Daueraufgabe mobilitätseingeschränkte Personen Querbezug zu ... Touristen ./.

Zuständigkeit und Beteiligung

Kreisverwaltung: Fachbereich P2 - Gesundheit, Pflege und gesellschaftlicher Zusammenhalt

Externe Akteure: lokaler Einzelhandelsverband

Aufgabe(n) des Landkreises

Initiierung von Einzelgesprächen mit den kreisangehörigen Kommunen zur Identifizierung der Defizitbereiche; Workshop mit den betroffenen kreisangehörigen Kommunen und ortsansässigen Dienstleistern zur Bewertung von Möglichkeiten und zum Erstanstoß des erforderlichen Dialogprozesses

Maßnahmenbewertung									
Nutzen (N)		Kosten (K)		Personal	N-K-Bew.				
Vermeidung	***	gering		allgemein abgedeckt durch be- stehendes Personal Fachbe-					
Verlagerung	***	mittel		reich P2	hoch				
Effizienzsteigerung	2	hoch		(anderer Fachbereich)					

5

Überprüfung des Bedarfs und der Qualität von **Querungsstellen an Kreisstraßen** (bei Bedarf dann Neubau bzw. Umbau)

Maßnahmenansatz

Kurzbeschreibung

Es handelt sich hierbei nicht um eine einmalig abzuarbeitende Maßnahme, sondern vielmehr um eine nach Bedarf "aufploppende" Daueraufgabe.

Arbeitsgrundlage: u.a. kreisweites Radverkehrskonzept, Unfalldaten, Bürgermitteilungen an die Kommunalpolitik, etc.

Wichtig ist die Berücksichtigung der Barrierefreiheit bei Neu- bzw. Umbau.

Zuordnung zur Mobilitätsstrategie

Handlungsfeld(er): 2 Fuß- und Radverkehr

Leitziel(e): 2.1 Der Anteil des Fuß- und Radverkehrs am kreisweiten Modal Split wird

ausgebaut - insbesondere in Bezug auf die kurzen Wege im Kreisge-

biet!

DIO.				
adressierte Zielgruppen	Maßnahmenstatus			
Kinder und Jugendliche	läuft bereits			
Berufspendelnde	noch nicht gestartet			
Seniorinnen und Senioren	Daueraufgabe			
mobilitätseingeschränkte Personen	Querbezug zu			
Touristen	J.			

Zuständigkeit und Beteiligung

Kreisverwaltung: Fachbereich 43 – Tiefbau;

Fachbereich 31 - Untere Straßenverkehrsbehörde; Fachbereich 23 - Bildung, Mobilität, Kultur und Sport

Externe Akteure: kreisangehörige Kommunen;

Straßenbaulastträger in Abhängigkeit der zu bearbeitenden Einzelmaßnahme

Aufgabe(n) des Landkreises

Zusammenstellung der zu analysierenden Bereiche im Kreisstraßennetz; Beschreibung der verkehrlichen Situation (u. a. zul. Höchstgeschwindigkeit, Kfz-Verkehrsbelastung, Unfallaufkommen); gemeinsame Ortsbegehung mit betroffenen kreisangehörigen Kommunen und Polizei; gemeinsame Entscheidung über das weitere Vorgehen

Maßnahmenbewertung								
Nutzen (N) Kosten (K) Personal N								
Vermeidung	$^{\diamond}$	gering		allgemein abgedeckt durch be- stehendes Personal Fachbe-				
Verlagerung	***	mittel		reich FB 43 / FB 31 / FB 23	gering			
Effizienzsteigerung	***	hoch		1,0 – 2,0 Wochenstunden				



Fortsetzung des **interkommunalen runden Tisches "Radverkehr"** unter Einbeziehung der Themen für den Fußverkehr

Maßnahmenansatz									
Kurzbeschreibung	Kurzbeschreibung								
Fortsetzung einer laufenden Maßnahme									
Zuordnung zur Mok	oilitäts	strategie							
Handlungsfeld(er):	2	Fuß- und F	Radverk	kehr					
	7	Kooperativ	e Zusa	mmenarbeit					
Leitziel(e):	2.1			ß- und Radverkehrs am kreisweiten Modal Split wir esondere in Bezug auf die kurzen Wege im Kreisge					
	7.1	Die nachha in der Reg		lobilität wird durch eine kooperative Zusammenarbomiert!	eit				
adressierte Zielgruppen Maßnahmenstatus									
Kinder und Jugendlid	che			läuft bereits					
Berufspendelnde				noch nicht gestartet					
Seniorinnen und Ser	nioren			Daueraufgabe					
mobilitätseingeschrä	nkte F	ersonen		Querbezug zu					
Touristen				Handlungsfeld 2 und 7					
Zuständigkeit und l	Beteili	gung							
Kreisverwaltung:	Kreisverwaltung: Fachbereich 23 - Bildung, Mobilität, Kultur und Sport								
Externe Akteure:				unen; m Radverkehr (ADFC, VCD, Bauernverband, etc.);					

Aufgabe(n) des Landkreises

Organisation des runden Tisches, d. h. Festlegung von Terminen und Themen, Organisation Raum und ggf. Verpflegung, Einladung der Teilnehmenden, Moderation der Veranstaltungen, Protokollierung der Ergebnisse; Verschickung der Protokolle

Maßnahmenbewertung									
Nutzen (N)		Kosten ((K)	Personal	N-K-Bew.				
Vermeidung	***	gering		allgemein abgedeckt durch be- stehendes Personal Fachbe-					
Verlagerung	***	mittel		reich FB 23	mittel				
Effizienzsteigerung	***	hoch		0,5 – 1,0 Wochenstunden					

7

Initiierung von regelmäßigen Austausch- und Abstimmungsgesprächen mit den Nachbarkreisen zu verkehrsrelevanten Themen

Maßnahmenansatz

Kurzbeschreibung

Hier geht es vor allem um eine verbesserte Zusammenarbeit im Rahmen von Schnittstellenthemen, aber auch um den Erfahrungsaustausch.

Vor allem in Bezug auf die Themenfelder Radverkehr und ÖPNV wird der Austausch für relevant erachtet, da Radwege und ÖPNV-Linien nicht an den kommunalen Grenzen enden, sondern über diese hinweggehen. Während zum ÖPNV ein Austausch bereits im Arbeitskreis ÖPNV der Landkreise (organisiert durch Landkreistag) erfolgt, gibt es zum Radverkehr kein vergleichbares Arbeitsgremium zur Förderung der Zusammenarbeit des Landkreises mit den benachbarten Landkreisen.

Zuordnung zur Mobilitätsstrategie Handlungsfeld(er): Fuß- und Radverkehr 2 7 Kooperative Zusammenarbeit Der Anteil des Fuß- und Radverkehrs am kreisweiten Modal Split wird Leitziel(e): 2.1 ausgebaut - insbesondere in Bezug auf die kurzen Wege im Kreisge-7.1 Die nachhaltige Mobilität wird durch eine kooperative Zusammenarbeit in der Region optimiert! adressierte Zielgruppen Maßnahmenstatus läuft bereits Kinder und Jugendliche Berufspendelnde noch nicht gestartet Seniorinnen und Senioren Daueraufgabe mobilitätseingeschränkte Personen Querbezug zu ... Touristen Handlungsfeld 2 und 7

Zuständigkeit und Beteiligung Kreisverwaltung: Fachbereich 23 - Bildung, Mobilität, Kultur und Sport Externe Akteure: Nachbarlandkreise; Verbände mit Bezug zum Radverkehr (ADFC, VCD, Bauernverband, etc.); ggf. übergeordnete Organisationseinheit ähnlich zum Zukunftsnetz NRW

Aufgabe(n) des Landkreises

Recherche der Ansprechpersonen zum Thema Radverkehr in den Nachbarkreisen; Organisation der Gespräche, d. h. Festlegung von Terminen und Themen (z. B. planerische Umsetzung von priorisierten Radwegeachsen), Organisation Raum und ggf. Verpflegung, Einladung der Teilnehmenden, Moderation der Veranstaltungen, Protokollierung der Ergebnisse; Verschickung der Protokolle

Maßnahmenbewertung									
Nutzen (N)		Kosten (K)		Personal	N-K-Bew.				
Vermeidung	2	gering		allgemein abgedeckt durch be- stehendes Personal Fachbe-					
Verlagerung	***	mittel		reich FB 23	mittel				
Effizienzsteigerung	***	hoch		0,5 – 1,0 Wochenstunden					



8 Unt

Unterstützung der kreisangehörigen Kommunen bei der **Akquise von Fördermitteln** zur Stärkung des Fuß- und Radverkehrs

Maßnahmenansatz								
Kurzbeschreibung								
Vor allem kleinere Kommunen haben nicht die Personalkapazitäten, sich regelmäßig über die sich stetig wandelnden Fördermöglichkeiten zu informieren. Auch die Antragsstellungen sind oftmals aufwendig.								
Zuordnung zur Mok	oilitäts	strategie						
Handlungsfeld(er):	2	Fuß- und F	Radverk	kehr				
Leitziel(e): 2.1 Der Anteil des Fuß- und Radverkehrs am kreisweiten Modal Split wird ausgebaut – insbesondere in Bezug auf die kurzen Wege im Kreisgebiet!								
adressierte Zielgru	ppen			Maßnahmenstatus				
Kinder und Jugendlid	che			läuft bereits				
Berufspendelnde				noch nicht gestartet				
Seniorinnen und Ser	nioren			Daueraufgabe				
mobilitätseingeschrä	nkte F	ersonen		Querbezug zu				
Touristen				J.				
Zuständigkeit und l	Beteil	igung						
Kreisverwaltung:	Fach	bereich 23	- Bildun	ig, Mobilität, Kultur und Sport				
Externe Akteure:	Stad	t Coburg;	·					

Aufgabe(n) des Landkreises

Regelmäßige Analyse der Förderkulisse auf Bundes- und Landesebene; Beratung der kreisangehörigen Kommunen über die Fördermöglichkeiten; Unterstützung bei der Antragstellung; regelmäßige Weiterbildung des zuständigen LK-Personals

ggf. übergeordnete Organisationseinheit ähnlich zum Zukunftsnetz NRW

Maßnahmenbewertung									
Nutzen (N)		Kosten (K)	Personal	N-K-Bew.				
Vermeidung	***	gering		allgemein abgedeckt durch be- stehendes Personal Fachbe-					
Verlagerung	***	mittel		reich FB 23	mittel				
Effizienzsteigerung	***	hoch		1,0 – 1,5 Wochenstunden					

9

Erhöhung der **Verkehrssicherheit** (v. a. für Fuß- und Radverkehr) – Vermeidung/Behebung von unfallauffälligen Bereichen, Intensivierung von Geschwindigkeits- und Parkraumkontrollen

Maßnahmenansatz

Kurzbeschreibung

Es handelt sich hierbei um eine Daueraufgabe, die von den zuständigen Behörden regelmäßig durchgeführt werden.

Zeigen sich im Bestandsnetz unfallauffällige Bereiche, sind diese von den planerischen Fachabteilungen mit Unterstützung der Polizei zu besichtigen und Maßnahmen zur Behebung festzulegen und umzusetzen. Damit unfallauffällige Bereiche gar nicht erst entstehen, sind "fehlerverzeihende Infrastrukturen" (u. a. klare und gut erkennbare Verkehrsführung mit hochqualitativen und gut erhaltenen Verkehrszeichen und Markierungen) bei den Planungen zu berücksichtigen.

Geschwindigkeitskontrollen liegen in der Zuständigkeit der Polizei, Parkraumkontrollen in der Zuständigkeit des Ordnungsamts. Vor allem die Kontrollen sind personalintensiv und werden daher in Abhängigkeit der verfügbaren Personalkapazitäten durchgeführt. Dies stellt oftmals eine Hürde für eine regelmäßige bzw. intensive Durchführung dar. Eventuell lassen sich die Kontrollaktivitäten öffentlichkeitswirksam darstellen (z. B. analog zum bundesweiten Blitzermarathon).

ientiichkeitswirksam darstellen (z. B. analog zum bundesweiten Blitzermarathon).							
Zuordnung zur Mobilitätsstrategie							
Handlungsfeld(er):	2	Fuß- und I	Radverl	kehr			
Leitziel(e):	2.1		er Anteil des Fuß- und Radverkehrs am kreisweiten Modal Split wird usgebaut – insbesondere in Bezug auf die kurzen Wege im Kreisgeiet!				
adressierte Zielgru	ppen			Maßnahmenstatus			
Kinder und Jugendli	che			läuft bereits			
Berufspendelnde				noch nicht gestartet			
Seniorinnen und Senioren Daueraufgabe							
mobilitätseingeschränkte Personen Querbezug zu							
Touristen Handlungsfeld 2 und 6 sowie Maßnahme 33							

Zuständigkeit und Beteiligung Kreisverwaltung: Fachbereich 23 - Bildung, Mobilität, Kultur und Sport Externe Akteure: kreisangehörige Kommunen; Polizei

Aufgabe(n) des Landkreises

Organisation eines Austauschs zu unfallauffälligen Bereichen (Unfallkommission) sowie Organisation einer regelmäßigen öffentlichkeitswirksamen Durchführung von Kontrollen in Zusammenarbeit mit der Polizei und den Ordnungsämtern, d. h. Initiierung eines ersten Auftakttreffens mit allen relevanten Beteiligten zur Besprechung der Projektidee und den Möglichkeiten einer praxistauglichen Umsetzung, Festlegung von Terminen, Information der Presse, u. ä.

Maßnahmenbewertung									
Nutzen (N)		Kosten	(K)	Personal	N-K-Bew.				
Vermeidung	***	gering		allgemein abgedeckt durch be- stehendes Personal Fachbe-					
Verlagerung	***	mittel		reich FB 23	gering				
Effizienzsteigerung	***	hoch		1,0 – 2,0 Wochenstunden					

10

Initiierung von **Mobilitätstrainings und Begleitservices**, um die Nutzung des ÖPNV zu sichern

Maßnahmenansatz

Kurzbeschreibung

Beispielprojekte sind die Busschule für Grundschulkinder kurz vor dem Wechsel auf die weiterführende Schule (Vermittlung von Verhaltensregeln etc.) oder auch für ältere Menschen, die schon lange nicht mehr Bus und Bahn gefahren sind (Vermittlung von Informationen zum Tarifsystem und den Umgang mit der ÖPNV-App etc.). Möglich sind aber auch Busbegleitservices (entweder geschultes Begleitpersonal zur Ordnung von Schulbusfahrten oder zur Unterstützung von mobilitätseingeschränkten Personen).

Zuordnung zur Mobilitätsstrategie								
Handlungsfeld(er):	3	Öffentliche	er Perso	onenverkehr (ÖV)				
Leitziel(e):	3.1	Der Anteil	Der Anteil des ÖV am kreisweiten Modal Split wird ausgebaut!					
adressierte Zielgruppen				Maßnahmenstatus				
Kinder und Jugendliche				läuft bereits				
Berufspendelnde				noch nicht gestartet				
Seniorinnen und Senioren				Daueraufgabe				
mobilitätseingeschränkte Personen				Querbezug zu				
Touristen				J.				

Zuständ	ligkei	t und	Betei	lig	ung
---------	--------	-------	-------	-----	-----

Kreisverwaltung: Fachbereich 23 - Bildung, Mobilität, Kultur und Sport;

Arbeitsgemeinschaft ÖPNV

Externe Akteure: kreisangehörige Kommunen;

Arbeitsgemeinschaft ÖPNV

Aufgabe(n) des Landkreises

Zusammenstellung von umsetzbaren Möglichkeiten; Suche und Ansprache von potenziellen Partnerinnen und Partnern; Initiierung eines Austauschs mit den kreisangehörigen Kommunen und den potenziellen Partnerinnen und Partnern, um über die Möglichkeiten und Kosten zu diskutieren; ggf. erste Umsetzung als Pilotprojekt bzw. Probebetrieb mit öffentlichkeitswirksamer Begleitung, um den Bedarf besser abschätzen zu können

Maßnahmenbewertung								
Nutzen (N)		Kosten (K)		Personal	N-K-Bew.			
Vermeidung	***	gering		allgemein abgedeckt durch be- stehendes Personal Fachbe-				
Verlagerung	***	mittel		reich FB 23/ARGE ÖPNV	mittel			
Effizienzsteigerung	***	hoch		0,5 – 1,5 Wochenstunden				



11

Prüfung der Möglichkeiten zur Ausweitung des bedarfsorientierten Angebots "Nacht-Anruf-Sammeltaxi" (Nacht-AST)

Maßnahmenansatz

Kurzbeschreibung

Das Nacht-Anruf-Sammel-Taxi (Nacht-AST) verkehrt in den Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag sowie vor den meisten Feiertagen und garantiert eine sichere späte Heimfahrt aus der Stadt Coburg in die Städte und Gemeinden im Landkreis Coburg.

Das bedarfsorientierte Angebot ergänzt das Linienangebot für eine breite Nutzergruppe. Es sollen die Ausweitungsmöglichkeiten geprüft werden (z. B. Ermöglichung von Fahrten in die Stadt Coburg bzw. innerhalb des Landkreises; Buchung per App).

bzw. Informatio des Editationses, Editionary per 7,50).								
Zuordnung zur Mobilitätsstrategie								
Handlungsfeld(er):	3	Öffentliche	er Perso	onenverkehr (ÖV)				
Leitziel(e):	3.1	Der Anteil	Der Anteil des ÖV am kreisweiten Modal Split wird ausgebaut!					
adressierte Zielgruppen				Maßnahmenstatus				
Kinder und Jugendliche				läuft bereits				
Berufspendelnde				noch nicht gestartet				
Seniorinnen und Senioren				Daueraufgabe				
mobilitätseingeschränkte Personen				Querbezug zu				
Touristen				Maßnahme 2 und 23				

Zuständigkeit und Beteiligung							
Kreisverwaltung: Fachbereich 23 - Bildung, Mobilität, Kultur und Sport;							
	Arbeitsgemeinschaft ÖPNV						
Externe Akteure:	kreisangehörige Kommunen;						
	Arbeitsgemeinschaft ÖPNV;						
	ggf. auch benachbarte Gemeinden, Städte und Landkreise						

Aufgabe(n) des Landkreises

Eruierung der Ausweitungsmöglichkeiten im Austausch mit den kreisangehörigen Kommunen und der Stadt Coburg

Maßnahmenbewertung								
Nutzen (N)		Kosten (K)		Personal	N-K-Bew.			
Vermeidung	***	gering		allgemein abgedeckt durch be- stehendes Personal Fachbe-				
Verlagerung	***	mittel		reich FB 23/ARGE ÖPNV	mittel			
Effizienzsteigerung	***	hoch		1,0 – 2,0 Wochenstunden				

12

Verbesserung von **Information, Kommunikation und ÖPNV-Marketing** – analog und digital

Maßnahmenansatz

Kurzbeschreibung

Der Landkreis Coburg bespielt den Bereich ÖPNV bereits nach seinen finanziellen Möglichkeiten. Um die Kundenanzahl dennoch weiter zu steigern, ist es wichtig, mit einer ansprechenden Kampagne über die vorhandenen Angebote zu informieren, Vorteile herauszustellen und die Möglichkeiten für Intermodalität zu bewerben. Darüber hinaus sind auch aktuelle Informationen über das Fahrplanangebot und die Fahrtzeiten von Bedeutung. Vor diesem Hintergrund sind die Bereiche Information, Kommunikation und Marketing auf Vollständigkeit und Qualität zu überprüfen, um darauf aufbauend gezielt Verbesserungsmaßnahmen umzusetzen.

Zuordnung zur Mobilitätsstrategie								
Handlungsfeld(er):	3	Öffentliche	er Perso	onenverkehr (ÖV)				
Leitziel(e):	3.1	Der Anteil	Der Anteil des ÖV am kreisweiten Modal Split wird ausgebaut!					
adressierte Zielgruppen Maßnahmenstatus								
Kinder und Jugendliche				läuft bereits (jedoch noch nicht optimal)				
Berufspendelnde				noch nicht gestartet				
Seniorinnen und Senioren				Daueraufgabe				
mobilitätseingeschränkte Personen				Querbezug zu				
Touristen			Handlungsfeld 6 sowie Maßnahme 2					

Zuständigkeit und Beteiligung

Kreisverwaltung: Fachbereich 23 - Bildung, Mobilität, Kultur und Sport;

Arbeitsgemeinschaft ÖPNV

Externe Akteure: Verkehrsverbund VGN

Aufgabe(n) des Landkreises

Bereiche Information, Kommunikation und Marketing auf Vollständigkeit und Qualität überprüfen; Berücksichtigung der Notwendigkeit bei Neu-Vergabe (u. a. Schaffung der Voraussetzungen, d.h. technische Anbindung fordern, Vorgabe des VGN aufnehmen etc.).

Maßnahmenbewertung								
Nutzen (N)		Kosten (K)		Personal	N-K-Bew.			
Vermeidung	***	gering		zusätzliches Personal Fachbe- reich FB 23				
Verlagerung	***	mittel		100011 2 20	mittel			
Effizienzsteigerung	***	hoch		3,0 – 5,0 Wochenstunden				



13 Maßnahme zur **Etablierung autonomer Shuttlebusse** als ergänzendes ÖPNV-Angebot

н		_								4
IN	IIal	Sr	าล	n	m	е	na	n	sa	17

Kurzbeschreibung

Zur Initiierung autonomen Fahrens hat sich der Landkreis mit dem Projekt "LaCoMo – Landkreis Coburg Mobil" für eine Förderung beworben. Hierbei ging es um die Erstinstallation und den Einsatz von autonom fahrenden Shuttles in städtischen sowie kleinstädtischen Testregionen im ländlichen Raum und deren Integration in den örtlichen ÖPNV. Das Vorhaben wurde u.a. aufgrund einer fehlenden kreisweiten Mobilitätsstrategie abgelehnt. Mit dem vorliegenden kreisweiten Mobilitätskonzept liegt diese geforderte Mobilitätsstrategie nun vor, sodass die Projektidee und die anvisierte Förderung weiterverfolgt werden kann.

Zuordnung zur Mobilitätsstrategie							
Handlungsfeld(er):	3	Öffentliche	r Perso	onenverkehr (ÖV)			
Leitziel(e):	3.1	Der Anteil	des ÖV	/ am kreisweiten Modal Split wird ausgebaut!			
adressierte Zielgruppen				Maßnahmenstatus			
Kinder und Jugendliche				läuft bereits			
Berufspendelnde				noch nicht gestartet			
Seniorinnen und Senioren				Daueraufgabe			
mobilitätseingeschränkte Personen				Querbezug zu			
Touristen				J.			

Zuständi	akan	i iind E	ζαταιμ	auna
Lustanui	ungi	. UIIU E	JELEIII	uunu

Kreisverwaltung: Fachbereich 23 - Bildung, Mobilität, Kultur und Sport;

Arbeitsgemeinschaft ÖPNV

Externe Akteure: ./.

Aufgabe(n) des Landkreises

Definition der möglichen Einsatzfelder für autonome Shuttlebusse; Identifizierung der Einsatzfelder im Landkreis; Konzeptionierung eines Pilotprojekts auf Grundlage der bereits vorliegenden konzeptionellen Vorarbeiten; Bewerbung um Fördermittel für das Projekt LaCoMo oder ähnliche innovative Projekte zur Etablierung autonomer Shuttlebusse

Maßnahmenbewertung					
Nutzen (N)		Kosten (K)		Personal	N-K-Bew.
Vermeidung	***	gering		allgemein abgedeckt durch be- stehendes Personal Fachbe- reich FB 23/ARGE ÖPNV	
Verlagerung	★☆☆	mittel			gering
Effizienzsteigerung	★ ☆☆	hoch		1,0 – 2,0 Wochenstunden	



14

Unterstützung der kreisangehörigen Kommunen bei der **Priorisierung** des **barrierefreien Haltestellenausbaus**

Maßnahmenansatz								
Kurzbeschreibung								
Ein Beitrag zum gesetzlich geforderten barrierefreien ÖPNV ist der barrierefreie Aus/Umbau der Haltestellen. Für eine gezielte Vorgehensweise ist eine Prioritätenreihung festzulegen. Hier soll der Landkreis durch Bereitstellung von Daten unterstützen.								
Zuordnung zur Mol	oilitätsstrategie							
Handlungsfeld(er):	3 Öffentliche	r Perso	onenverkehr (ÖV)					
Leitziel(e):	3.2 Der ÖV wi	rd barri	erefrei ausgebaut!					
adressierte Zielgru	ppen		Maßnahmenstatus					
Kinder und Jugendlie	che		läuft bereits					
Berufspendelnde			noch nicht gestartet					
Seniorinnen und Ser	nioren		Daueraufgabe					
mobilitätseingeschrä	nkte Personen		Querbezug zu					
Touristen			Maßnahme 15					
Zuständigkeit und	Beteiligung							
Kreisverwaltung:	ng: Fachbereich 23 - Bildung, Mobilität, Kultur und Sport; Arbeitsgemeinschaft ÖPNV							
Externe Akteure:	Verkehrsverbund	d VGN						

Aufgabe(n) des Landkreises

Zusammenstellung von Ein- und Aussteigerzahlen für alle Haltestellen, Erstellung eines Haltestellenkatasters mit allen relevanten Informationen zu den einzelnen Haltestellen; Aktivitäten der BEG zur barrierefreien Beauskunftung in DEFAS (alle Haltestellen sind bereits erfasst) als Grundlage verwenden; Erarbeitung eines ersten Priorisierungsvorschlags für alle kreisangehörigen Kommunen, Austausch mit den kreisangehörigen Kommunen in Form von Einzelgesprächen, um den Priorisierungsvorschlag zu diskutieren

Maßnahmenbewertung							
Nutzen (N)		Kosten (K)		Personal	N-K-Bew.		
Vermeidung	***	gering		allgemein abgedeckt durch be- stehendes Personal Fachbe-			
Verlagerung	***	mittel		reich FB 23/ARGE ÖPNV	mittel		
Effizienzsteigerung	***	hoch		1,0 – 2,0 Wochenstunden			

15

Erarbeitung von Maßnahmen zur Erleichterung der ÖPNV-Nutzung für körperlich eingeschränkten und sinneseingeschränkten Personen

Maßnahmenansatz								
Kurzbeschreibung								
Körperlich eingeschränkte und sinneseingeschränkte Personen haben spezielle Anforderungen an die ÖPNV-Nutzung. Um die ÖPNV-Nutzung zu erleichtern sind von einem interdisziplinären Arbeitskreis Maßnahmen unter Einbeziehung der Zielgruppe zu erarbeiten (z. B. Schulung bei Verkehrsbetrieben zur Beförderung seheingeschränkter Personen).								
Zuordnung zur Mobilitätsstrategie	е							
Handlungsfeld(er): 3 Öffentlic	her Perso	onenverkehr (ÖV)						
Leitziel(e): 3.2 Der ÖV	wird barri	erefrei ausgebaut!						
adressierte Zielgruppen		Maßnahmenstatus						
Kinder und Jugendliche		läuft bereits						
Berufspendelnde		noch nicht gestartet						
Seniorinnen und Senioren		Daueraufgabe						
mobilitätseingeschränkte Personen		Querbezug zu						
Touristen		Handlungsfeld 6 sowie Maßnahme 14						
Zuständigkeit und Beteiligung								
Kreisverwaltung: Fachbereich 2 Arbeitsgemein		ng, Mobilität, Kultur und Sport; PNV						
Externe Akteure: Verkehrsverb	und VGN							

Aufgabe(n) des Landkreises

Initiierung des interdisziplinären Arbeitskreises unter Einbeziehung der Zielgruppe der körperlich eingeschränkten und sinneseingeschränkten Personen; Einladung zu einem gemeinsamen Workshop-Termin, um praxistaugliche Maßnahmenideen zu erarbeiten

Maßnahmenbewertung							
Nutzen (N)		Kosten (K)		Personal	N-K-Bew.		
Vermeidung	***	gering		allgemein abgedeckt durch be- stehendes Personal Fachbe-			
Verlagerung	***	mittel		reich FB 23/ARGE ÖPNV	mittel		
Effizienzsteigerung	***	hoch		0,5 – 1,5 Wochenstunden			

16

Initiierung einer **finanziellen Unterstützung** der Kommunen beim **Ausbau barrierefreier Haltestellen** durch den Landkreis

Maßnahmenansatz								
Kurzbeschreibung								
Die Herstellung und Gewährleistung von Barrierefreiheit ist eine Pflichtaufgabe. Vom Freistaat wird der Bau von barrierefreien Haltestellen in der Regel mit 50 % der förderfähigen Kosten unterstützt. Es sollte gemeinschaftlich geprüft werden, ob der Landkreis hier eine zusätzliche Förderung auf freiwilliger Basis initiieren kann.								
Zuordnung zur Mol	bilitätsstrategie							
Handlungsfeld(er):	3 Öffentliche	er Perso	onenverkehr (ÖV)					
Leitziel(e):	3.2 Der ÖV wi	rd barri	erefrei ausgebaut!					
adressierte Zielgru	ppen		Maßnahmenstatus					
Kinder und Jugendli	che		läuft bereits					
Berufspendelnde			noch nicht gestartet					
Seniorinnen und Ser	nioren		Daueraufgabe					
mobilitätseingeschrä	inkte Personen		Querbezug zu					
Touristen			./.					
Zuständigkeit und	Beteiligung							
Kreisverwaltung:	Fachbereich 23 Arbeitsgemeinsc		ng, Mobilität, Kultur und Sport; PNV					
Externe Akteure: Arbeitsgemeinschaft ÖPNV; Verkehrsverbund VGN								
Aufgabe(n) des Lar								
Eruierung der Möglic	Eruierung der Möglichkeiten für die Initiierung eines Fördertopfs							
Maßnahmenbewert	tung							

Maßnahmenbewertung							
Nutzen (N)		Kosten (K)		Personal	N-K-Bew.		
Vermeidung	***	gering		allgemein abgedeckt durch be- stehendes Personal Fachbe-			
Verlagerung	***	mittel		reich FB 23/ARGE ÖPNV	gering		
Effizienzsteigerung	***	hoch		1,0 – 2,0 Wochenstunden			

17 Umsetzung des kreisweiten Elektromobilitätskonzepts

Maßnahmenansatz

Kurzbeschreibung

2019 wurde ein kreisweites Elektromobilitätskonzept mit Maßnahmenempfehlungen (insgesamt 26 Einzelmaßnahmen) erstellt. Dieses dient als Handlungsleitfaden zur Förderung von Elektromobilität im Landkreis. Es sind ein Controlling und darauf aufbauend auch eine regelmäßige Information über den Sachstand (Zwischenbilanz und Arbeitsleitfaden) von Bedeutung.

Zuordnung zur Mobilitätsstrategie Handlungsfeld(er): Motorisierter Individualverkehr (MIV) Der MIV wird durch den Ausbau der Elektromobilität klimafreundlicher Leitziel(e): 4.1 gestaltet! adressierte Zielgruppen Maßnahmenstatus Kinder und Jugendliche läuft bereits (jedoch noch nicht optimal) Berufspendelnde noch nicht gestartet Seniorinnen und Senioren Daueraufgabe mobilitätseingeschränkte Personen Querbezug zu ... Touristen

Zuständigkeit und Beteiligung

Kreisverwaltung: Fachbereich 23 - Bildung, Mobilität, Kultur und Sport

Externe Akteure: kreisangehörige Kommunen; Stadt Coburg;

Klimaschutzmanagement;

Arbeitsgemeinschaft ÖPNV; Arbeitsgemeinschaft Radverkehr;

Wirtschaftsförderung; Industrie- und Handelskammer; Energieversorger;

Stammtisch Elektromobilität

Aufgabe(n) des Landkreises

Festlegung der Zuständigkeit in der Kreisverwaltung; Erfassung der Sachstände zu den empfohlenen Einzelprojekten; Durchführung des Controllings zur Dokumentation des Umsetzungsstands; Information über den erfassten Sachstand als Diskussionsgrundlage für das weitere Fortschreiten; Thema E-Carsharing, das auch Bestandteil des Elektromobilitätskonzepts ist, auf Landkreisebene in Zusammenarbeit mit der Stadt Coburg als konkretes Projekt aufgreifen (wurde auf Gemeindebene im ILE B303+ Konzept behandelt; Projekt ist aber aufgrund fehlender Finanzierung nicht umsetzbar; daher Überprüfung der Übertragbarkeit der Konzeptinhalte auf Landkreisebene)

Maßnahmenbewertung							
Nutzen (N)		Kosten (K)		Personal	N-K-Bew.		
Vermeidung	***	gering		zusätzliches Personal Fachbe- reich FB 23			
Verlagerung	***	mittel		100111 8 20	gering		
Effizienzsteigerung	***	hoch		10,0 – 15,0 Wochenstunden			



18 Initiier

Initiierung einer **finanziellen Unterstützung** für die **Anschaffung von E-Fahrzeugen** (z. B. Pedelecs, E-Lastenräder, E-Roller, E-Motorrädern) durch den Landkreis

Maßnahmenansatz								
Kurzbeschreibung	Kurzbeschreibung							
E-Fahrzeuge sind heute noch bei der Anschaffung deutlich teurer als Fahrzeuge mit konventionellem Antrieb. Eine finanzielle Unterstützung kann die Anschaffungsbereitschaft im Landkreis steigern.								
Zuordnung zur Mol	bilitäts	sstrategie						
Handlungsfeld(er):	4	Motorisiert	er Indiv	ridualverkehr (MIV)				
Leitziel(e):	4.1	Der MIV w gestaltet!	ird durc	ch den Ausbau der Elektromobilität klimafreundlich	er			
adressierte Zielgru	ppen			Maßnahmenstatus				
Kinder und Jugendli	che			läuft bereits				
Berufspendelnde				noch nicht gestartet				
Seniorinnen und Senioren				Daueraufgabe				
nobilitätseingeschränkte Personen Querbezug zu								

./.

Zuständigkeit und Beteiligung

Touristen

Kreisverwaltung: Fachbereich 23 - Bildung, Mobilität, Kultur und Sport

Externe Akteure: kreisangehörige Kommunen; Stadt Coburg;

ggf. Energieversorger; Stammtisch Elektromobilität

Aufgabe(n) des Landkreises

Festlegung der Zuständigkeit in der Kreisverwaltung; Recherche von ähnlichen Projekten aus anderen Landkreisen (Synergien auf Grundlage der Erfahrungen anderer, v. a. in Bezug auf Kostenumfang); Eruierung der Möglichkeiten für die Initiierung eines Fördertopfs

Maßnahmenbewertung							
Nutzen (N)		Kosten (K)		Personal	N-K-Bew.		
Vermeidung	***	gering		zusätzliches Personal Fachbe- reich FB 23			
Verlagerung	***	mittel			gering		
Effizienzsteigerung	★☆☆	hoch		1,0 – 2,5 Wochenstunden			

19

Initiierung und Umsetzung eines **Mobilitätsdashboards** auf der Homepage der Mobilitätsregion Coburg **mit aktuellen Informationen** über Staus, Parkplätze, Busfahrpläne, Lade- und Leihstationen für E-Fahrzeuge

Maßnahmenansatz

Kurzbeschreibung

Die Bündelung von Daten rund um das Thema Verkehr ist sowohl für die Verwaltungen (Landkreis, kreisangehörige Kommunen) und externe Auftragnehmer von Projekten mit Verkehrsbezug als auch die allgemeine Öffentlichkeit (Bürgerschaft, Touristen) von Interesse.

Die Datenbündelung ermöglicht das Abrufen von Daten über eine einzige Informationsquelle. Folgende Daten können für die Einbindung von Interesse sein: Wetter, Parkplätze in Straßen und Parkhäusern bzw. weiteren Parkflächen, E-Ladestationen, Fahrradaufkommen in bestimmten Straßen, Sharing-Angebote inkl. direkter Buchungsmöglichkeit, ÖPNV-Abfahrtsmonitor für Haltestellen, Fahrplanänderungen des ÖPNV, Baustellen, Verkehrslage. Für einen internetbasierten oder Appbasierten Zugriff sind die Daten entsprechend in einer dafür geeigneten Datenplattform einzubinden.

Bisher gibt es solche Mobilitätsdashboards vor allem in größeren Städten. Aus diesem Grund ist hier eine Zusammenarbeit mit der kreisfreien Stadt Coburg anzustreben, in der es bereits erste Ansätze gibt (App CoburgERleben, Bereich Mobilität).

Zuordnung zur Mobilitätsstrategie Handlungsfeld(er): 4 Motorisierter Individualverkehr (MIV) 4.1 Der MIV wird durch den Ausbau des Verkehrs(system)managements Leitziel(e): klimafreundlicher gestaltet! adressierte Zielgruppen Maßnahmenstatus Kinder und Jugendliche läuft bereits Berufspendelnde noch nicht gestartet Seniorinnen und Senioren Daueraufgabe mobilitätseingeschränkte Personen Querbezug zu ... **Touristen** Maßnahme 20

Zuständigkeit und Beteiligung Kreisverwaltung: Fachbereich 23 - Bildung, Mobilität, Kultur und Sport Externe Akteure: kreisangehörige Kommunen; Stadt Coburg

Aufgabe(n) des Landkreises

Austausch mit Stadt Coburg, um Interesse an Maßnahme und Umsetzungsmöglichkeiten zu diskutieren und hier eine Zusammenarbeit anzustreben; Zusammenstellung mobilitätsrelevanter Daten mit Unterstützung der kreisangehörigen Kommunen; Einbindung der zusammengestellten Daten in eine Datenplattform, ggf. mit Unterstützung eines externen Dienstleisters; regelmäßige Kontrolle der Aktualität der eingebundenen Daten und ggf. Aktualisierung der eingebundenen Daten

Maßnahmenbewertung							
Nutzen (N)		Kosten (K)		Personal	N-K-Bew.		
Vermeidung	***	gering		zusätzliches Personal Fachbe- reich FB 23			
Verlagerung	***	mittel		100111 5 20	gering		
Effizienzsteigerung	***	hoch		2,0 – 3,0 Wochenstunden			



20 **Nutzung** von **Floating Car Data** in der Verkehrsplanung

Maßnahmenansatz

Kurzbeschreibung

Floating Car Data ermöglicht die Analyse von Verkehrsströmen mit dem Umland, aber auch innerorts. Auf diesen Erkenntnissen lassen sich Verkehrsströme besser lenken und Infrastrukturen gezielt um-/ausbauen. Damit können ganzheitliche Analysen von Verkehrsströmen als Entscheidungsgrundlage für die Verkehrsplanung herangezogen werden. Die Daten lassen sich auch in ein Mobilitätsdashboard (siehe Maßnahme 19) einbinden.

Alternativ kann auch ein kreisweites makroskopisches Verkehrsmodell als Analyse- und Planungswerkzeug aufgebaut werden. Verkehrsmodelle liefern jedoch keine dynamischen Verkehrsdaten, sondern stets Analyseergebnisse für ein festgelegtes Analyse- oder Prognosejahr. Auf dieser Grundlage können daher keine verkehrsabhängigen Steuerungen erfolgen.

Analog zum Mobilitätsdashboard (Maßnahme 19) bietet sich auch in Bezug auf die Nutzung von Floating Car Data eine Zusammenarbeit mit der kreisfreien Stadt Coburg an.

Zuordnung zur Mobilitätsstrategie								
Handlungsfeld(er):	4	4 Motorisierter Individualverkehr (MIV)						
Leitziel(e):	4.2 Der MIV wird durch den Ausbau des Verkehrs(system)managements klimafreundlicher gestaltet!							
adressierte Zielgruppen Maßnahmenstatus								
Kinder und Jugendli	che			läuft bereits				
Berufspendelnde				noch nicht gestartet				
Seniorinnen und Se	nioren			Daueraufgabe				
mobilitätseingeschrä	inkte F	Personen		Querbezug zu				
Touristen				Maßnahme 19				
Zuständigkeit und Beteiligung								
Kreisverwaltung:	Kreisverwaltung: Fachbereich 23 - Bildung, Mobilität, Kultur und Sport							
Externe Akteure: kreisangehörige Kommunen;								

Aufgabe(n) des Landkreises

Stadt Coburg;

Hochschule Coburg

Austausch mit der Stadt Coburg, um das Interesse an der Maßnahme und die Umsetzungsmöglichkeiten zu diskutieren und hier eine Zusammenarbeit anzustreben; Zusammenarbeit mit Hochschule Coburg für die Initiierung einer studentischen Arbeit (Studienprojekt), um die Möglichkeiten weiter zu eruieren; Einholung von Informationen zu Unternehmen, die Floating Car Data verkaufen; Austausch mit anderen Kommunen, die bereits Erfahrung mit der Nutzung von Floating Car Data haben; Entscheidung für eine Anwenderlösung; Durchführung von Analysen auf Grundlage der Daten wie z. B. Geschwindigkeiten, Verkehrsspinnen, Pendler

Maßnahmenbewertung							
Nutzen (N)		Kosten (K)		Personal	N-K-Bew.		
Vermeidung	***	gering		zusätzliches Personal Fachbe- reich FB 23			
Verlagerung	***	mittel		100111 8 20	gering		
Effizienzsteigerung	***	hoch		1,0 – 3,0 Wochenstunden			



21

Schaffung und Umsetzung eines **modularen Bausteinsystems für Mobilstationen mit Corporate Design** für die bedarfsgerechte Gestaltung in den Kommunen in Abstimmung mit den Vorgaben des Freistaats Bayern und des VGN

Maßnahmenansatz

Kurzbeschreibung

Mobilstationen fördern die Multi- und Intermodalität und damit auch die stärkere Nutzung des Umweltverbunds. Eine einheitliche und auffällige Gestaltung erhöht die Aufmerksamkeit (Bewusstseinsbildung) und die Wiedererkennbarkeit (Orientierung). Mit einem modularen Bausteinsystem kann die Ausstattung der Mobilstationen (Mobilitätsangebote und sonstige Serviceleistungen) mit unterschiedlichen Größen einfach und schnell geplant und umgesetzt werden. Die gestalterischen Hinweise des VGN sowie der in Entwicklung befindliche Leitfaden des Freistaats Bayern sind zu berücksichtigen.

3							
Zuordnung zur Mol	Zuordnung zur Mobilitätsstrategie						
Handlungsfeld(er):	5	Multi- und	ulti- und Intermodalität				
Leitziel(e):	5.1		Durch die Förderung von Multi- und Intermodalität wird sich die Nutzur der Verkehrsmittel des Umweltverbundes erhöhen!				
adressierte Zielgruppen			Maßnahmenstatus				
Kinder und Jugendli	che			läuft bereits (jedoch noch nicht optimal)			
Berufspendelnde				noch nicht gestartet			
Seniorinnen und Sei	nioren			Daueraufgabe			
mobilitätseingeschrä	inkte F	Personen		Querbezug zu			
Touristen				Maßnahme 22			

Zuständigkeit und Beteiligung							
Kreisverwaltung:	Fachbereich 23 - Bildung, Mobilität, Kultur und Sport						
Externe Akteure:	kreisangehörige Kommunen; ggf. Stadt Coburg; Arbeitsgemeinschaft ÖPNV; Verkehrsverbund VGN						

Aufgabe(n) des Landkreises

Austausch mit VGN und LK Bamberg (hat schon mehrere Mobilstationen) zum Thema Mobilstationen, um die Inhalte des modularen Bausteinsystems mitzugestalten und die verbundweiten Vorgaben frühzeitig berücksichtigen zu können; Kontaktaufnahme zum Freistaat Bayern bzgl. Initiierung eines Fördertopfs als finanzielle Unterstützung der Umsetzung; Interesse an einer pilothaften Umsetzung bekunden; Unterstützung der kreisangehörigen Kommunen nach Fertigstellung des modularen Bausteinsystems bei der Anwendung und Umsetzung

Maßnahmenbewertung							
Nutzen (N)		Kosten (K)		Personal	N-K-Bew.		
Vermeidung	***	gering		zusätzliches Personal Fachbe- reich FB 23			
Verlagerung	★☆☆	mittel		100011 2 20	gering		
Effizienzsteigerung	***	hoch		2,0 – 3,0 Wochenstunden			

22

Beauftragung und Finanzierung einer **Machbarkeitsstudie** für ein **kreisweites Fahrradverleihsystem** für den Alltags- und Freizeitradverkehr (ggf. auch in Verbindung mit weiteren Sharing-Fahrzeugen)

Maßnahmenansatz

Kurzbeschreibung

Das Mobilstationssystem kann durch ein weitläufiges - mindestens kreisweites - Fahrradverleihsystem aufgewertet werden. Das Verleihsystem - ggf. auch mit mehreren Sharing-Fahrzeugen (z. B. E-Scooter) - sollte im Idealfall sowohl die Einwohnenden als auch Ortsfremde (Einpendelnde und Touristen) ansprechen. Zur Potenzial- und Kostenschätzung sowie zur konkreten Realisierung ist eine Machbarkeitsstudie zu erarbeiten sowie eine Markterkundigung durchzuführen.

Zuordnung zur Mobilitätsstrategie							
Handlungsfeld(er):	5	Multi- und	lti- und Intermodalität				
Leitziel(e):	5.1		ourch die Förderung von Multi- und Intermodalität wird sich die Nutzung er Verkehrsmittel des Umweltverbundes erhöhen!				
adressierte Zielgruppen			Maßnahmenstatus				
Kinder und Jugendli	che			läuft bereits			
Berufspendelnde				noch nicht gestartet			
Seniorinnen und Sei	nioren			Daueraufgabe			
mobilitätseingeschrä	inkte F	Personen		Querbezug zu			
Touristen				Maßnahme 21			

Zuständigkeit und	Beteiligung
Kreisverwaltung:	Fachbereich 23 - Bildung, Mobilität, Kultur und Sport
Externe Akteure:	kreisangehörige Kommunen; ggf. Stadt Coburg; ggf. Arbeitsgemeinschaft ÖPNV; ggf. benachbarte Gemeinden, Städte und Landkreise

Aufgabe(n) des Landkreises

Vorüberlegungen zu den einzubindenden Sharing-Fahrzeugen; Suche und Akquirierung von nutzbaren Fördermitteln zur Erstellung einer Machbarkeitsstudie; Gewinnung von potenziellen Partnerinnen und Partnern für die anvisierte Installation; Erstellung einer öffentlichen Ausschreibung; Auswahl eines geeigneten Auftragnehmers; Beauftragung des ausgewählten Auftragnehmers; Begleitung der Bearbeitung der Machbarkeitsstudie durch Bereitstellung von Daten und Materialien; Beteiligung im projektbezogenen Beteiligungsprozess zusammen mit allen kreisangehörigen Kommunen; Umsetzung der Empfehlungen der Machbarkeitsstudie

Maßnahmenbewertung							
Nutzen (N)		Kosten (K)		Personal	N-K-Bew.		
Vermeidung	***	gering		allgemein abgedeckt durch be- stehendes Personal Fachbe-			
Verlagerung	★☆☆	mittel		reich FB 23	gering		
Effizienzsteigerung	☆☆☆	hoch		1,0 – 3,0 Wochenstunden			

23

Unterstützung VGN bei (Tiefen-)Integration aller verfügbaren regionalen Mobilitätsangebote (inkl. intermodalem Routing) in VGN-App

Maßnahmenansatz Kurzbeschreibung Eine übergeordnete App zur Simplifizierung der Übersicht über Angebote und Buchungsmöglichkeiten im Erschließungsbereich des VGN, hilft Kundinnen und Kunden, die passende Fahrtmöglichkeit schnell herauszufinden und zu buchen. Zuordnung zur Mobilitätsstrategie Handlungsfeld(er): Multi- und Intermodalität 5 Durch die Förderung von Multi- und Intermodalität wird sich die Nutzung Leitziel(e): 5.1 der Verkehrsmittel des Umweltverbundes erhöhen! adressierte Zielgruppen Maßnahmenstatus Kinder und Jugendliche läuft bereits Berufspendelnde noch nicht gestartet

Daueraufgabe

Maßnahme 29

Querbezug zu ...

Zuständigkeit und Beteiligung

mobilitätseingeschränkte Personen

Seniorinnen und Senioren

Touristen

Kreisverwaltung: Fachbereich 23 - Bildung, Mobilität, Kultur und Sport

Externe Akteure: Arbeitsgemeinschaft ÖPNV;

Verkehrsverbund VGN

Aufgabe(n) des Landkreises

Austausch mit VGN zum Daten- bzw. Unterstützungsbedarf; Unterstützung bei der Integration aller verfügbaren Mobilitätsangebote in die VGN-App (Nacht-AST., Rufbusangebot, potenzielle Sharing-Angebot in Zukunft); Bewerbung der VGN-App, sobald verfügbar

Maßnahmenbewertung							
Nutzen (N)		Kosten (K)		Personal	N-K-Bew.		
Vermeidung	$^{\diamond}$	gering		allgemein abgedeckt durch be- stehendes Personal Fachbe-			
Verlagerung	***	mittel		reich FB 23	mittel		
Effizienzsteigerung	***	hoch		1,0 – 3,0 Wochenstunden			

24

Durchführung von **Impulsberatungen** zum **betrieblichem Mobilitätsmanagement** in Unternehmen

Maßnahmenansatz

Kurzbeschreibung

Steigende Energiekosten, Fachkräftemangel, die Notwendigkeit, Maßnahmen gegen den Klimawandel zu ergreifen und nicht zuletzt die neuen Arbeitsweisen wie das Homeoffice: Die Herausforderungen für Unternehmen sind vielschichtig. Ein Schnittpunkt dieser Herausforderungen ist die betriebliche Mobilität. Wie kommen die Mitarbeitenden zum Arbeitsort? Wie kann die Mobilitätssituation unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit und in Bezug auf die Bedürfnisse der Mitarbeitenden verbessert werden? Diesen und weiteren Fragen widmen sich die für interessierte Unternehmen im Landkreis Coburg kostenfreien Impulsberatungen.

- 3				3			
Zuordnung zur Mo	bilität	sstrategie					
Handlungsfeld(er):	6	Mobilitätsr	obilitätsmanagement				
Leitziel(e):	6.1	Das Mobil	Das Mobilitätsmanagement wird im Landkreis auf- und ausgebaut!				
adressierte Zielgruppen				Maßnahmenstatus			
Kinder und Jugendliche				läuft bereits			
Berufspendelnde				noch nicht gestartet			
Seniorinnen und Senioren				Daueraufgabe			
mobilitätseingeschränkte Personen				Querbezug zu			
Touristen				Maßnahme 3			

Zuständigkeit und	Beteiligung
Kreisverwaltung:	Fachbereich P1 - Wirtschaftsförderung,
	Fachbereich 23 - Bildung, Mobilität, Kultur und Sport
Externe Akteure:	Industrie- und Handelskammer;
	lokaler Einzelhandelsverband

Aufgabe(n) des Landkreises

Weiterbildung des LK-Personals zum Thema; Austausch mit Wirtschaftsförderung und IHK, um Interesse an der Maßnahme zu diskutieren und hier eine Zusammenarbeit anzustreben; gezielte Ansprache von Unternehmen (z. B. auf Grundlage der durchgeführten Unternehmensbefragung) oder Anschreiben/Aufruf zur Bewerbung; Durchführung eines Erstgesprächs mit kurzem Input zur Bedeutung und den Möglichkeiten des betrieblichen Mobilitätsmanagements mit anschließender gemeinsamer Betriebsbesichtigung; Identifizierung der Wünsche / Erwartungen auf Grundlage des Erstgesprächs; Analyse der verkehrlichen Bestandssituation auf Grundlage der Betriebsbesichtigung und der ergänzenden verkehrlichen Analysen; Ableitung von zwei bis drei passenden Maßnahmen zur Umsetzung mit dem Ziel, die Erreichbarkeit des Unternehmens mit dem Umweltverbund zu verbessern

Maßnahmenbewertung								
Nutzen (N)		Kosten (K)		Personal	N-K-Bew.			
Vermeidung	★ ☆☆	gering		zusätzliches Personal Fachbe- reich FB 23				
Verlagerung	***	mittel			mittel			
Effizienzsteigerung	★ ☆☆	hoch		2,0 – 4,0 Wochenstunden				



25 Ausweitung und **Bewerbung** von **Pedelec-Sicherheitstrainings** für **Senioren**

Maßnahmenansatz

Kurzbeschreibung

Die Zahl der Pedelec-Unfälle mit Personenschaden steigt von Jahr zu Jahr. Zusätzlich enden Pedelec-Unfälle häufiger tödlich als Unfälle mit Fahrrädern ohne Hilfsmitteln. Seniorinnen und Senioren sehen mit der Pedelec-Nutzung eine Möglichkeit, die eigenständige Mobilität aufrecht zu erhalten. Aufgrund der Trittunterstützung nutzen nicht nur geübte, sondern auch ungeübte Personen die Pedelecs. Aufgrund der altersbedingten eingeschränkten Reaktionsfähigkeit/Motorik und/oder der fehlenden Radfahrerfahrungen kommt es durch Überschätzungen und Fehlverhalten zu gefährlichen Situationen. Fahrsicherheitstrainings können hier ansetzen und durch Übung zu einem sicheren Fahrverhalten verhelfen.

Zuordnung zur Mobilitätsstrategie						
Handlungsfeld(er):	6	Mobilitätsn	Mobilitätsmanagement			
Leitziel(e):	6.1	Das Mobili	Das Mobilitätsmanagement wird im Landkreis auf- und ausgebaut!			
adressierte Zielgruppen				Maßnahmenstatus		
Kinder und Jugendliche				läuft bereits		
Berufspendelnde				noch nicht gestartet		
Seniorinnen und Senioren				Daueraufgabe		
mobilitätseingeschränkte Personen				Querbezug zu		
Touristen				.l.		

Zuständigkeit und Beteiligung	g
-------------------------------	---

Kreisverwaltung: Fachbereich 23 - Bildung, Mobilität, Kultur und Sport

Externe Akteure: kreisangehörige Kommunen;

Verbände mit Bezug zum Radverkehr (ADFC, VCD, Bauernverband, etc.);

Verkehrswacht; ggf. Vereine

Aufgabe(n) des Landkreises

Suche und Ansprache potenzieller Partnerinnen und Partner für die Umsetzung der Maßnahme (z.B. ADFC, ADAC, Verkehrswacht); Erstellung eines Ablaufplans; Suche nach einem geeigneten Trainingsgelände; Bewerbung der Aktion; Durchführung der Aktion; Einsammlung des Feedbacks zur durchgeführten Aktion

Maßnahmenbewertung						
Nutzen (N)		Kosten (K)		Personal	N-K-Bew.	
Vermeidung	***	gering		allgemein abgedeckt durch be- stehendes Personal Fachbe-		
Verlagerung	***	mittel		reich FB 23	mittel	
Effizienzsteigerung	***	hoch		0,5 – 1,0 Wochenstunden		



26

Umsetzung von **Aktionen** zur Stärkung eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens an **(weiter-führenden) Schulen**

Maßnahmenansatz

Kurzbeschreibung

Kinder und Jugendliche stellen eine besondere Zielgruppe dar, da sie die eigenständigen Verkehrsteilnehmenden von morgen darstellen. Hier ist es wichtig, ihnen eine eigenständige Mobilität und die damit verbundenen Vorteile frühzeitig beizubringen. Über die Schulen und das schulische Mobilitätsmanagement sind Kinder und Jugendliche gut zu erreichen (adressierbar). Die Inhalte des schulischen Mobilitätsmanagements sind dabei vielfältig. Es gilt, gemeinsam mit den Schulen zu eruieren, was von den Schulen bereits im Rahmen des schulischen Mobilitätsmanagements unternommen wird (z. B. Aufstellung von Schulwegplänen, Radfahrplänen, Installation von Elternhaltestellen), mit welchem Erfolg und welche Ergänzungsmöglichkeiten gesehen werden. Darauf aufbauend können dann gemeinsame Aktionen zur Stärkung eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens an Grundschulen und weiterführenden Schulen umgesetzt werden. Da jede Schule andere Voraussetzungen hat, ist für jede Schule ein individuelles Set an Maßnahmen und Aktionen zusammenzustellen.

Zuordnung zur Mobilitätsstrategie							
Handlungsfeld(er):	6	Mobilitätsn	lobilitätsmanagement				
Leitziel(e):	6.1	Das Mobili	Das Mobilitätsmanagement wird im Landkreis auf- und ausgebaut!				
adressierte Zielgruppen Maßnahmenstatus							
Kinder und Jugendliche				läuft bereits			
Berufspendelnde			noch nicht gestartet				
Seniorinnen und Senioren			Daueraufgabe				
mobilitätseingeschränkte Personen			Querbezug zu				
Touristen			Maßnahme 27				

Zuständigkeit und Beteiligung						
Kreisverwaltung:	Fachbereich 23 - Bildung, Mobilität, Kultur und Sport					
Externe Akteure:	kreisangehörige Kommunen; Stadt Coburg; Schulen im Landkreis und in Stadt (Grundschulen, weiterführende Schulen); Verbände mit Bezug zum Radverkehr (ADFC, VCD, Bauernverband, etc.); Polizei; ggf. übergeordnete Organisationseinheit ähnlich zum Zukunftsnetz NRW					

Aufgabe(n) des Landkreises

Austausch mit den (weiterführenden) Schulen im Kreisgebiet, um Interesse an Maßnahme zu diskutieren und hier Zusammenarbeit anzustreben; Gewinnung von weiteren potenziellen Partnerinnen und Partnern (z. B. Polizei); gemeinsame Analyse des Sachstands zum schulischen Mobilitätsmanagement; Durchführung Best-Practice-Recherche "schulisches Mobilitätsmanagement"; Analyse der Übertragbarkeit der beispielhaften Ansätze; gemeinsame und vor allem individuelle Auswahl von geeigneten Handlungsansätzen; gemeinsame Umsetzung; Evaluierung des Erfolgs durch Vorher-Nachher-Vergleiche

Maßnahmenbewertung						
Nutzen (N)		Kosten ((K)	Personal	N-K-Bew.	
Vermeidung	$^{\diamond}$	gering		zusätzliches Personal Fachbe- reich FB 23		
Verlagerung	***	mittel		100111 2 20	mittel	
Effizienzsteigerung	$\Delta\Delta\Delta$	hoch		2,0 – 4,0 Wochenstunden		

27

Erstellung eines **Leitfadens** "**Elterntaxi**" zur Reduzierung des Kfz-Aufkommens an Schulen (Adressat sind hier die Eltern)

Maßnahmenansatz

Kurzbeschreibung

Neben den Kindern und Jugendlichen sind auch die Eltern der Kinder und Jugendlichen regelmäßig anzusprechen, um die eigenständige Mobilität der Kinder und Jugendlichen weiter zu stärken. Die Eltern müssen aktiv mitgenommen (z. B. bei Planung Elternhaltestellen) und in die Verantwortung genommen werden (z. B. Einüben Schulweg, Organisation Walking Bus). Es gibt verschiedene Elternratgeber sowie auch informative Filme, auf die zurückgegriffen werden kann. Es ist wichtig, dass sich die Eltern mit den beschriebenen und aufgezeigten Situationen identifizieren können.

dass sist die Ekont ink den beschindbenen die dangezoigken ekadikenen den killeren kennen.							
Zuordnung zur Mobilitätsstrategie							
Handlungsfeld(er):	6	Mobilitätsn	lobilitätsmanagement				
Leitziel(e):	6.1	Das Mobili	Das Mobilitätsmanagement wird im Landkreis auf- und ausgebaut!				
adressierte Zielgruppen Maßnahmenstatus							
Kinder und Jugendliche				läuft bereits			
Berufspendelnde			noch nicht gestartet				
Seniorinnen und Senioren			Daueraufgabe				
mobilitätseingeschränkte Personen				Querbezug zu			
Touristen				Maßnahme 26			

Zuständigkeit und Beteiligung						
Kreisverwaltung:	Fachbereich 23 - Bildung, Mobilität, Kultur und Sport; Arbeitsgemeinschaft ÖPNV					
Externe Akteure:	kreisangehörige Kommunen; Stadt Coburg; Schulen im Landkreis und in Stadt (Grundschulen, weiterführende Schulen); Verbände mit Bezug zum Radverkehr (ADFC, VCD, Bauernverband, etc.); Polizei; ggf. übergeordnete Organisationseinheit ähnlich zum Zukunftsnetz NRW					

Aufgabe(n) des Landkreises

Austausch mit den (weiterführenden) Schulen im Kreisgebiet, um das Interesse an der Maßnahme zu diskutieren und hier eine Zusammenarbeit anzustreben; Gewinnung von weiteren potenziellen Partnerinnen und Partnern (z.B. Polizei); gemeinsame Analyse der bisherigen Einbindung und Ansprache der Eltern; Durchführung einer Recherche zu Best-Practice-Beispielen "Elternansprache und -einbindung"; Analyse der Übertragbarkeit der beispielhaften Ansätze; gemeinsame und vor allem individuelle Auswahl von geeigneten Handlungsansätzen; gemeinsame Umsetzung; Evaluierung des Erfolgs durch Vorher-Nachher-Vergleiche

Maßnahmenbewertung						
Nutzen (N)		Kosten (K)		Personal	N-K-Bew.	
Vermeidung	***	gering		zusätzliches Personal Fachbe- reich FB 23		
Verlagerung	***	mittel			gering	
Effizienzsteigerung	***	hoch		1,0 – 2,0 Wochenstunden		



28

Initiierung und Finanzierung einer **kreisweiten Kommunikationskampagne** zum Thema **"nachhaltige Mobilität"**

Maßnahmenansatz

Kurzbeschreibung

Die Umsetzung einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung erfordert eine Veränderung des individuellen Verkehrsverhaltens. Da der Wandel des Mobilitätsverhaltens jedes einzelnen von einer gesellschaftlichen Motivation gestützt wird, ist auch eine Veränderung der Mobilitätskultur sinnvoll, sowohl in den Verwaltungen als auch in den Betrieben und Institutionen sowie in der Bevölkerung. Die Umsetzungsmaßnahmen werden ergänzt und unterstützt durch eine stetige, (zentral) koordinierte und breit aufgestellte Öffentlichkeitsarbeit, die sich aus Information, Kommunikation und Motivation zusammensetzt.

Zuordnung zur Mobilitätsstrategie							
Handlungsfeld(er):	6	Mobilitätsn	lobilitätsmanagement				
Leitziel(e):	6.1	Das Mobili	Das Mobilitätsmanagement wird im Landkreis auf- und ausgebaut!				
adressierte Zielgruppen				Maßnahmenstatus			
Kinder und Jugendliche				läuft bereits			
Berufspendelnde			noch nicht gestartet				
Seniorinnen und Senioren			Daueraufgabe				
mobilitätseingeschränkte Personen				Querbezug zu			
Touristen			Maßnahme 33				

Zuständigkeit und Beteiligung							
Kreisverwaltung:	Fachbereich 23 - Bildung, Mobilität, Kultur und Sport						
Externe Akteure:	kreisangehörige Kommunen; Stadt Coburg; Arbeitsgemeinschaft ÖPNV; Verkehrsverbund VGN und im Landkreis tätigen Verkehrsunternehmen; ggf. übergeordnete Organisationseinheit ähnlich zum Zukunftsnetz NRW						

Aufgabe(n) des Landkreises

Austausch mit VGN, um das Interesse an der Maßnahme zu diskutieren und hier eine Zusammenarbeit anzustreben; gemeinsame Entwicklung einer passenden Kampagne; Bewerbung von Coburgmobil als Informationsplattform zu den Mobilitätsangeboten in Stadt und Landkreis als Bestandteil der Maßnahme berücksichtigen; Umsetzung der Kampagne; Evaluierung des Erfolgs bzw. der Reichweite der Kampagne

Maßnahmenbewertung						
Nutzen (N)		Kosten ((K)	Personal	N-K-Bew.	
Vermeidung	***	gering		zusätzliches Personal Fachbe- reich FB 23		
Verlagerung	***	mittel		100111 2 20	gering	
Effizienzsteigerung	***	hoch		4,0 – 8,0 Wochenstunden		



29 Bewerbung der Mitfahrbörse

Maßnahmenansatz

Kurzbeschreibung

Austausch mit der Stadt Coburg über die bisherigen Erfahrungen mit der digitalen Mitfahrbörse; aktive Bewerbung der Möglichkeit einer digitalen Mitfahrbörse bei den kreisangehörigen Kommunen sowie bei den ortsansässigen Unternehmen; Evaluierung der Nutzung des Portals; ggf. Integration der Mitfahrbörse in die VGN-App

Zuordnung zur Mobilitätsstrategie Handlungsfeld(er): 6 Mobilitätsmanagement Leitziel(e): 6.1 Das Mobilitätsmanagement wird im Landkreis auf- und ausgebaut! adressierte Zielgruppen Maßnahmenstatus Kinder und Jugendliche läuft bereits Berufspendelnde noch nicht gestartet Seniorinnen und Senioren Daueraufgabe mobilitätseingeschränkte Personen Querbezug zu ... Maßnahme 21 **Touristen**

Zuständigkeit und Beteiligung

Kreisverwaltung: Fachbereich 23 - Bildung, Mobilität, Kultur und Sport

Externe Akteure: kreisangehörige Kommunen; Stadt Coburg;

Arbeitsgemeinschaft ÖPNV; Verkehrsverbund VGN:

Industrie- und Handelskammer; Wirtschaftsförderung;

ggf. übergeordnete Organisationseinheit (ähnlich zum Zukunftsnetz NRW)

Aufgabe(n) des Landkreises

Austausch mit der Stadt Coburg über die bisherigen Erfahrungen mit der digitalen Mitfahrbörse; aktive Bewerbung der Möglichkeit einer digitalen Mitfahrbörse bei den kreisangehörigen Kommunen sowie bei den ortsansässigen Unternehmen; Evaluierung der Nutzung des Portals; ggf. Integration der Mitfahrbörse in die VGN-App

Maßnahmenbewertung						
Nutzen (N)		Kosten ((K)	Personal	N-K-Bew.	
Vermeidung	***	gering		allgemein abgedeckt durch be- stehendes Personal Fachbe-		
Verlagerung	***	mittel		reich FB 23	mittel	
Effizienzsteigerung	***	hoch		0,5 – 1,0 Wochenstunden		



30

Fortbildung von einem oder mehreren Mitarbeitenden des Landkreis und ggf. der kreisangehörigen Kommunen zu dem Thema Mobilitätsmanagement (kommunal, betrieblich, schulisch, zielgruppenspezifisch)

Maßnahmenansatz

Kurzbeschreibung

Im Bereich Mobilität kommt verschiedensten Beteiligten eine Schlüsselrolle zu. Die Herausforderungen dabei: Es gibt keine fertig übertragbaren Mobilitätskonzepte, die sich eins zu eins auf jede Gemeinde, Stadt oder jeden Landkreis anwenden lassen, sondern nur Lösungen, die individuell auf die jeweilige Region zugeschnitten sind. Das heißt, die jeweiligen Mobilitätsbedürfnisse sind direkt vor Ort auszuhandeln – mit den Gremien und den Menschen, die dort leben, sowie über den kommunalen Tellerrand hinaus. Um diesen Anforderungen gerecht werden zu können, bedarf es eines tiefen Verständnisses von Planung, Organisation, Umsetzung und Beeinflussung des Verkehrs - hier zusammengefasst unter dem Begriff "Mobilitätsmanagement". Das zuständige Personal soll sich hier zielgerichtet in Abhängigkeit der Arbeitsaufgaben thematisch fortbilden.

99999							
Zuordnung zur Mobilitätsstrategie							
Handlungsfeld(er):	6	Mobilitätsn	Mobilitätsmanagement				
Leitziel(e):	6.1	Das Mobili	Das Mobilitätsmanagement wird im Landkreis auf- und ausgebaut!				
adressierte Zielgruppen				Maßnahmenstatus			
Kinder und Jugendliche				läuft bereits			
Berufspendelnde				noch nicht gestartet			
Seniorinnen und Senioren				Daueraufgabe			
mobilitätseingeschränkte Personen				Querbezug zu			
Touristen				J.			

Zuständigkeit und Beteiligung								
Kreisverwaltung: Fachbereich 23 - Bildung, Mobilität, Kultur und Sport;								
	Fachbereich P1 - Wirtschaftsförderung,							
	Fachbereich Z1 - Personal und Organisation							
Externe Akteure:	GBZ - Zentrale Angelegenheiten							
	FB Z1 - Personal und Organisation							

Aufgabe(n) des Landkreises

Personelle Verankerung des Themas "Mobilitätsmanagement" mit den Unterthemen kommunal, betrieblich, schulisch und zielgruppenspezifisch in der Kreisverwaltung; Austausch mit den kreisangehörigen Kommunen zur personellen Verankerung des Themas "Mobilitätsmanagement" in den Verwaltungen der kreisangehörigen Kommunen; Personal muss die vorhandenen Mobilitätsangebote und deren Nutzung kennen; Kontaktaufnahme zum Zweckverband Kommunale Verkehrssicherheit Oberpfalz oder anderen Fortbildungsinstitutionen zur Einholung von Informationen zu themenspezifischen Fortbildungsmöglichkeiten und Kosten; Teilnahme des Landkreises im ersten Schritt; Teilnahme der kreisangehörigen Kommunen im zweiten Schritt

Maßnahmenbewertung							
Nutzen (N)		Kosten (K)		Personal	N-K-Bew.		
Vermeidung	***	gering		allgemein abgedeckt durch be- stehendes Personal Fachbe-	mittal		
Verlagerung	***	mittel		reich FB 23 / Z1	mittel		



Effizie	nzsteigerung	***	hoch		0,5 – 1,0 Wochenstunden			
Maßnahmentitel								
31	Personalstelle "Mobilitätsmanagement"							

Maßnahmenansatz

Kurzbeschreibung

Die Umsetzung des kreisweiten Mobilitätskonzepts liegt organisatorisch bei der Landkreisverwaltung. Die Gesamtzahlt der Aufgaben übersteigen den derzeitigen Arbeitsbereich des vorhandenen Personals. Um Maßnahmen zur Optimierung des Verkehrsmanagements, die Umsetzungsbegleitung des Elektromobilitätskonzepts oder Maßnahmen aus dem Bereich Mobilitätsmanagement umsetzen zu können, ist weiteres Personal erforderlich. Vor allem letzteres ist wichtig, um eine gesellschaftliche Akzeptanz für eine neue Mobilitätskultur zu erreichen, die wiederum Grundlage für Verhaltensänderungen der Bürgerinnen und Bürger ist. Weitere Details zur Personalstelle sind im Bericht unter Kapitel 10.1.2 aufgeführt.

•		•						
Zuordnung zur Mobilitätsstrategie								
Handlungsfeld(er):	6	Mobilitätsn	nanage	ment				
Leitziel(e):	6.1	Das Mobili	tätsmaı	nagement wird im Landkreis auf- und ausgebaut!				
adressierte Zielgruppen				Maßnahmenstatus				
Kinder und Jugendli	che			läuft bereits				
Berufspendelnde				noch nicht gestartet				
Seniorinnen und Senioren				Daueraufgabe				
mobilitätseingeschränkte Personen				Querbezug zu				
Touristen				./.				

	He:	ranc	MIC.	KOIT	und	HO	talli	gung
~			лч	NGIL	unu	DG	LEIII	uullu

Kreisverwaltung: Fachbereich 23 - Bildung, Mobilität, Kultur und Sport

Externe Akteure: ./.

Aufgabe(n) des Landkreises

Erstellung einer Stellenbeschreibung; Prüfung von Fördermöglichkeiten; Ausschreibung der neuen Personalstelle; Einarbeitung der neuen Person

Maßnahmenbewertung							
Nutzen (N)		Kosten (K)		Personal	N-K-Bew.		
Vermeidung	***	gering		zusätzliches Personal Fachbe- reich FB 23			
Verlagerung	***	mittel		100011 2 20	gering		
Effizienzsteigerung	***	hoch		./. Wochenstunden (Stunden in anderen Maßnah- men enthalten)	3 3		



32

Durchführung einer kreisweiten Mobilitätsbefragung sowie von Straßenverkehrszählungen in regelmäßigen Zeitabständen

Maßnahmenansatz

Kurzbeschreibung

Die kreisweite Mobilitätsbefragung liefert ortsspezifische Mobilitätskennwerte (u. a. Mobilitätsrate, Modal Split, verkehrsmittelspezifische Wegelängen) sowie weitere Informationen zur Verkehrsmittelnutzung und Zufriedenheit. Über eine regelmäßige Wiederholung der Mobilitätsbefragung (z. B. alle fünf bis spätestens zehn Jahre) lässt sich die Entwicklung der Mobilitätskennwerte, Verkehrsmittelnutzung und Zufriedenheit ablesen. Diese Information kann wiederum als Entscheidungsgrundlage für die Verkehrsplanung verwendet werden. Alternative Datenquelle ist die deutschlandweite Mobilitätsbefragung "Mobilität in Deutschland" (wird in regelmäßigen größeren Zeitabständen durchgeführt; Daten lassen sich über regionalstatistische Typen filtern).

In kürzeren Zeitabständen (alle ein bis zwei Jahre) sind Verkehrszählungen an festgelegten Referenzquerschnitten durchzuführen.

Zuordnung zur Mobilitätsstrategie							
Handlungsfeld(er):	7	Kooperativ	e Zusa	mmenarbeit			
Leitziel(e):	7.1		Die nachhaltige Mobilität wird durch eine kooperative Zusammenarbeit n der Region optimiert!				
adressierte Zielgruppen				Maßnahmenstatus			
Kinder und Jugendlid	che			läuft bereits			
Berufspendelnde				noch nicht gestartet			
Seniorinnen und Ser	nioren			Daueraufgabe			
mobilitätseingeschränkte Personen				Querbezug zu			
Touristen				J.			

Zuständigkeit und Beteiligung							
Kreisverwaltung:	Fachbereich 23 - Bildung, Mobilität, Kultur und Sport						
Externe Akteure:	kreisangehörige Kommunen; ggf. Stadt Coburg;						

Aufgabe(n) des Landkreises

Suche und Akquirierung von nutzbaren Fördermitteln zur Durchführung einer kreisweiten Mobilitätsbefragung sowie von Straßenverkehrszählungen; Erstellung einer öffentlichen Ausschreibung für die Durchführung der Mobilitätsbefragung (und ggf. der Verkehrszählungen); Auswahl eines geeigneten Auftragnehmers; Beauftragung des ausgewählten Auftragnehmers; Begleitung der Bearbeitung; Festlegung von bedeutenden Referenzquerschnitten zur Erhebung der Verkehrsmengen in kürzeren Zeitabständen; Anschaffung von mobilen Zählgeräten (Kfz-Verkehr, Radverkehr); Durchführung der Verkehrszählungen; Reflexion der neuen Ergebnisse im Vergleich zu den vorliegenden Ergebnissen; Folgerungen von Rückschlüssen auf die bereits umgesetzten und noch geplanten Mobilitätsmaßnahmen; Bericht in der Politik über die Ergebnisse und das weitere Vorgehen

Maßnahmenbewertung							
Nutzen (N)		Kosten (K)		Personal	N-K-Bew.		
Vermeidung	***	gering		allgemein abgedeckt durch be- stehendes Personal Fachbe-			
Verlagerung	***	mittel		reich FB 23	gering		
Effizienzsteigerung	***	hoch		1,0 – 2,5 Wochenstunden			



33 Initiierung einer gemeinsamen Kampagne "Fahrradfreundliche Radregion Coburg"

Maßnahmenansatz

Kurzbeschreibung

Sowohl der Landkreis als auch die Stadt Coburg sind Gründungsmitglieder der AGFK Bayern und wurden 2023 mit dem Zertifikat "fahrradfreundlich" ausgezeichnet. Es handelt sich hierbei um ein Gütesiegel. In der Bevölkerung wird dies jedoch noch nicht ausreichend wahrgenommen. Es wird daher vorgeschlagen, das Gütesiegel bekannt zu machen und die vom Landkreis und der Stadt Coburg durchgeführten Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs zu kommunizieren. Dies kann in Form einer interkommunalen Zusammenarbeit erfolgen.

Zuordnung zur Mobilitätsstrategie								
Handlungsfeld(er):	2	Fuß- und F	Radverl	kehr				
	7	Kooperativ	e Zusa	mmenarbeit				
Leitziel(e):	2.1		Der Anteil des Fuß- und Radverkehrs am kreisweiten Modal Split wird usgebaut – insbesondere in Bezug auf die kurzen Wege im Kreisgeiet!					
	7.1		Die nachhaltige Mobilität wird durch eine kooperative Zusammenarbeit in der Region optimiert!					
adressierte Zielgru	ppen			Maßnahmenstatus				
Kinder und Jugendli	che			läuft bereits				
Berufspendelnde				noch nicht gestartet				
Seniorinnen und Senioren				Daueraufgabe				
mobilitätseingeschrä	inkte F	Personen		Querbezug zu				
Touristen				Maßnahme 9 und 28				

Zuständigkeit und Beteiligung

Kreisverwaltung: Fachbereich 23 - Bildung, Mobilität, Kultur und Sport

Externe Akteure: kreisangehörige Kommunen; Stadt Coburg;

ggf. AGFK

Aufgabe(n) des Landkreises

Austausch mit der Stadt Coburg (ggf. mit Unterstützung der AGFK), um das Interesse an der Maßnahme zu diskutieren und hier eine Zusammenarbeit anzustreben; gemeinsame Entwicklung einer passenden Kampagne; Umsetzung der Kampagne; Evaluierung des Erfolgs bzw. der Reichweite der Kampagne

Maßnahmenbewertung							
Nutzen (N)		Kosten (K)		Personal	N-K-Bew.		
Vermeidung	2	gering		allgemein abgedeckt durch be- stehendes Personal Fachbe-			
Verlagerung	***	mittel		reich FB 23	mittel		
Effizienzsteigerung	$^{\diamond}$	hoch		2,0 – 3,0 Wochenstunden			



34

Durchführung von **Mobilitätstagen** in den kreisangehörigen Kommunen **zur Förderung kli- mafreundlicher Mobilität**

Maßnahmenansatz

Kurzbeschreibung

Um nachhaltige Mobilität als Thema im Landkreis sichtbar zu machen, sind öffentliche Veranstaltung zur Information, Kommunikation und zur Beteiligung durchzuführen - ggf. Eingebunden in die europäische Mobilitätswoche. Sie sind als Mischung aus Veranstaltung mit Unterhaltungswert (themenbezogen), Testtagen (Lastenräder, Pedelecs, E-Autos), Beratung (Seminarcharakter) und Diskussionschwerpunktthemen zu gestalten. Diese sogenannten Mobilitätstage können in einem festgelegten zeitlichen Rhythmus (z. B. alle zwei Jahre) reihum im Landkreis wandern.

Zuordnung zur Mobilitätsstrategie								
Handlungsfeld(er):	7	Kooperativ	e Zusa	mmenarbeit				
Leitziel(e):	7.1		Die nachhaltige Mobilität wird durch eine kooperative Zusammenarbeit n der Region optimiert!					
adressierte Zielgruppen				Maßnahmenstatus				
Kinder und Jugendlie	che			läuft bereits				
Berufspendelnde				noch nicht gestartet				
Seniorinnen und Senioren				Daueraufgabe				
mobilitätseingeschränkte Personen				Querbezug zu				
Touristen	•			Handlungsfeld 6				

Zuständigkeit und Beteiligung						
Kreisverwaltung:	Fachbereich 23 - Bildung, Mobilität, Kultur und Sport					
Externe Akteure:	kreisangehörige Kommunen; Verbände/Vereine (VCD, ADFC, Verkehrswacht); Polizei; Verkehrsverbund VGN; Anbieter von Testfahrzeugen (s. Lastenradaktion der AGFK); Hochschule					

Aufgabe(n) des Landkreises

Organisation der Mobilitätstage, d. h. Kontaktierung von potenziellen Partnerinnen und Partnern, gemeinsame Festlegung eines Oberthemas, Akquirierung von Fördermitteln, Bewerbung der Veranstaltung, Beteiligung an der Durchführung, Reflexion der Veranstaltung im Nachgang

Maßnahmenbewertung							
Nutzen (N)		Kosten (K)		Personal	N-K-Bew.		
Vermeidung	***	gering		zusätzliches Personal Fachbe- reich FB 23			
Verlagerung	***	mittel		100111 2 20	mittel		
Effizienzsteigerung	***	hoch		1,0 – 3,0 Wochenstunden			

35

Ausweitung der ARGE ÖPNV zu ARGE Mobilität sowie der Zusammenarbeit bei der Maßnahmenplanung

Maßnahmenansatz

Kurzbeschreibung

Der Landkreis beabsichtigt, eine verbesserte, attraktive und sichere Mobilität unabhängig der Verkehrsmittelwahl zu ermöglichen. Ein interkommunaler Austausch findet jedoch bisher nur auf Landkreisebene statt und nur zu den Themen Radverkehr und ÖPNV. Für eine ganzheitliche Betrachtung sollte die ARGE ÖPNV räumlich und inhaltlich ausgeweitet werden (Beteiligung der Stadt Coburg und Berücksichtigung des Themas Fußverkehr). So können Synergien für die Planung und Umsetzung genutzt werden und die kleineren kreisangehörigen Kommunen unterstützt werden.

Zuordnung zur Mobilitätsstrategie						
Handlungsfeld(er):	7	Kooperativ	Kooperative Zusammenarbeit			
Leitziel(e):	7.1		Die nachhaltige Mobilität wird durch eine kooperative Zusammenarbeit in der Region optimiert!			
adressierte Zielgruppen				Maßnahmenstatus		
Kinder und Jugendli	che			läuft bereits		
Berufspendelnde			noch nicht gestartet			
Seniorinnen und Senioren				Daueraufgabe		
mobilitätseingeschränkte Personen				Querbezug zu		
Touristen				J.		

Zuständigkeit und Beteiligung				
Kreisverwaltung:	Fachbereich 23 - Bildung, Mobilität, Kultur und Sport			
Externe Akteure:	kreisangehörige Kommunen; Stadt Coburg;			
	Verbände mit Bezug zum Fußverkehr;			
	Polizei			

Aufgabe(n) des Landkreises

Umwandlung der ARGE ÖPNV zu ARGE Mobilität mit Einbeziehung der Stadt Coburg und Einbeziehung der Themen Rad- und Fußverkehr für eine ganzheitliche Betrachtung; gemeinsame Reflexion der im kreisweiten Mobilitätskonzept verankerten Mobilitätsstrategie; gemeinsame Benennung und Planung von konkreten Maßnahmen mit kreisweitem Handlungsansatz; Unterstützung der kreisangehörigen Kommunen bei der Umsetzung der ausgearbeiteten Maßnahmen

Maßnahmenbewertung						
Nutzen (N)		Kosten (K)		Personal	N-K-Bew.	
Vermeidung	***	gering		allgemein abgedeckt durch be- stehendes Personal Fachbe-		
Verlagerung	***	mittel		reich FB 23	mittel	
Effizienzsteigerung	***	hoch		1,0 – 2,0 Wochenstunden		