

### An den Stadtrat Fürth

Der Wirtschaftsbeirat wurde im Rahmen der WGA-Sitzung vom 11.01.2023 über das von der Stadt Fürth beauftragte **Parkraumkonzept** informiert. Dieses Konzept hat nicht unerheblichen Einfluss auf die Attraktivität der Stadt. Es beeinflusst nicht nur die Wirtschaft, sondern wirkt auch auf all diejenigen, die in der Stadt leben, arbeiten oder sich auch nur in der Stadt aufhalten, um die vielfältigen Angebote (Einkauf, Gastronomie, Kultur, Gesundheitsversorgung) zu nutzen.

Deshalb wollen wir frühzeitig unsere Meinung zum Parkraumkonzept in die weiteren Diskussionen einbringen, um an einer guten Lösung konstruktiv mitzuwirken:

### Grundsätzliches

- Bei der zukünftigen Beauftragung solcher Konzepte würden wir es begrüßen, um mögliche **Interessenskonflikte zu vermeiden**, entsprechend neutrale Beratungshäuser auszuwählen, und nicht wie im vorliegenden Fall eine ÖPNV-nahe Organisation.
- Unabhängig davon, welche Umsetzungsmaßnahmen letztlich konkret verabschiedet werden, sollte zur **Schaffung von Transparenz vorab ein klarer Zeit- und Kostenplan** entwickelt werden, bis wann welche Teile des Konzepts an welcher Stelle umgesetzt werden sollen bzw. realistischweise umgesetzt werden können (so z.B. für die Errichtung von Quartiersgaragen).
- Wie für alle so weitreichenden Konzepte, die in diesem Fall die gesamte Stadt betreffen, ist frühzeitig ein **Beteiligungsprozess** zu etablieren.
- Die erhobenen und im Konzept verarbeiteten **Statistiken sollten stichprobenhaft überprüft und aktualisiert** werden, um z.B. corona- und/oder krisenbelastete bzw. sonstige einmalige Einflüsse zu eliminieren.
- Wenn in diesem Papier von **Fürther Wirtschaft** gesprochen wird, meinen wir alle Wirtschaftstreibenden, Gastronomie, Handel, Dienstleister, Ärzte, Handwerk, Kundendienste und Baugenossenschaften/große Wohnungsbauunternehmen etc.

### Zum Inhalt des Parkraumkonzepts

- **Fürth steht bezüglich der Gewinnung und Bindung kaufkräftiger Konsumenten nicht nur im Wettbewerb** mit Nürnberg und Erlangen, sondern zunehmend auch mit kleineren Städten und Kommunen im Umkreis (z.B. Schwabach, Zirndorf, Langenzenn, etc.). Auch, weil die Erreichbarkeit mittels PKW und Parkmöglichkeiten sich dort deutlich einfacher und z.T. preisgünstiger gestaltet als in Fürth.

Wir empfehlen daher dringend, bezüglich Erreichbarkeit, Parkmöglichkeiten, Parkgebühren, Informationssysteme (PLS) etc., eine „**Wettbewerbsanalyse**“ anzustellen. Die gewonnenen Erkenntnisse sollten dafür genutzt werden, **Fürth hinsichtlich dieser Kriterien im Vergleich zu den in die Analyse einbezogenen Kommunen attraktiver zu machen**. Das **Ziel muss doch sein, wieder mehr Menschen zu motivieren, zum Einkaufen nach Fürth zu kommen oder zu diesem Zweck in Fürth zu bleiben**. Ebenso können diese Vorzüge genutzt werden, um **zugkräftige Händler oder Fachgeschäfte für Fürth zu gewinnen**, um auch das Angebot vielfältiger und attraktiver zu gestalten. **Diese Aufgabenstellung fehlt im Parkraumkonzept komplett**.

- „Fürth, die Einkaufsstadt“ wurde einmal beworben. Dieser Slogan beinhaltete auch **die gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln**, also auch dem MIV. Solange also keine attraktiven, bequemen und kostengünstigen Alternativen zum PKW aufgebaut sind, u.a. mit verstärktem Aus-

## Stellungnahme des Wirtschaftsbeirats zum Parkraumkonzept Stadt Fürth

08.03.2023

bau des ÖPNV, Park & Ride Lösungen etc. (siehe unser Positionspapier zum VEP), führt die ange-dachte veränderte Bewirtschaftung der Parkflächen als auch deren weiteren Verknappung nicht zu der oben genannten Zielsetzung. Wir werden eher mehr Menschen an die umliegenden Kom-munen verlieren, mit entsprechend negativen Folgewirkungen für die die Fürther Wirtschaft.

- **Zentraler Erfolgsfaktor im Sinne des Parkraumkonzepts ist die Preisgestaltung.** Parkraum kann nur dann vom öffentlichen Raum in die (privat) betriebenen Parkhäuser (PHs) verlagert werden, wenn die Parkgebühren in den Parkhäusern (spürbar) günstiger sind als die im öffentlichen Raum. **Es erschließt sich uns nicht, wie eine Umkehr der bisherigen Gebührensituation bewerk-stelligt werden kann.** Einerseits ist die Gebührenhöhe der öffentlichen Hand gedeckelt und be-wegt sich heute schon praktisch am oberen zulässigen Niveau. Warum also sollten die PH-Betrei-ber - trotz der vermeintlich hohen Leerstände - jetzt plötzlich ihre Gebührenpolitik ändern? Die angedachte Einflussnahme der Stadt auf Preise der Privatwirtschaft verbietet sich u.E. schon aus rechtlichen Gründen, weshalb sich am Status Quo u.E. nichts Wesentliches ändern wird. **D.h. das Parkraumkonzept wird nicht die gewünschte Wirkung entfalten, wie dargestellt.**
- **Nur dann, wenn das Angebot an Stellflächen in Parkhäusern deutlich ausgeweitet werden würde ist vorstellbar, dass dadurch Druck auf die Gebührenhöhe in PHs insgesamt entsteht.** Die Stadt Fürth könnte selbst z.B. über die INFRA neue Parkhäuser errichten und betreiben lassen zu günstigen Preisen, und so diesen Preismechanismus selbst in Gang setzen (z.B. in Innenstadtlage, als Park & Ride Parkhäuser an den Schnittstellen zum Umland, Quartiersgaragen). Im Ergebnis würde also ebenerdiger Parkraum in Parkgaragen verlagert.

Durch die bereits umgesetzte und weiter geplante Parkplatzverknappung bewirkt die Stadt aber im Ergebnis, dass die Parkhausbetreiber ihre Gebühren in den letzten 3 Jahren munter erhöhen konnten und weiter können, also genau das Gegenteil des gewünschten Ziels.

- Zu klären wäre allerdings in diesem Zusammenhang **die grundsätzliche Frage, ob es im Park-raumkonzept vornehmlich um die Gewinnung öffentlichen Raums geht durch Verlagerung des Parkraums in die PHs, oder vorrangig darum, Autos möglichst insgesamt aus der Stadt zu ver-drängen.** Letzteres, so interpretieren wir die Präsentation des Konzepts, steht aber wohl im Vor-dergrund! **Dies liegt aber nicht im Interesse der Fürther Wirtschaft.**
- Laut Konzept stehen in der Innenstadt genügend Ausweichparkflächen in PHs zu Verfügung. Die durchschnittliche Auslastungsquote der PHs liege bei nur 38 %; dies allerdings ohne die Tage Frei-tag und Samstag, weshalb **wir empfehlen und einfordern, diese Tage in die Erhebung mit aufzu-nehmen und zusätzlich separat auszuweisen.**

Die niedrige Auslastung ist möglicherweise ein Indiz dafür, dass die Frequenz in der Innenstadt bereits deutlich zu niedrig ist. Pkw-fahrende Konsumenten könnten sich schon in Richtung ande-rer Kommunen orientiert haben. Das sollte ebenfalls in Betracht gezogen werden.

Sollte die niedrige Auslastung nur vorübergehende Ursachen haben (z.B. Corona), dann würde bei einer Normalisierung der Auslastungsquote auch das ausgewiesene Ausweichpotenzial gerin-ger werden und steht dann anderen Nutzergruppen (z.B. für Kultur im PH Flair) doch nicht zur Verfügung. Parkraum im öffentlichen Raum könnte dann nicht in dem dargestellten Umfang ab-gebaut werden.

- **Parkhäuser sind für ältere Menschen oder für Menschen mit einer gesundheitlichen Beein-trächtigung nicht die erste, sondern meist keine Wahl.** Auch, weil die PH teilweise sehr schwer befahrbar sind oder z.T. keine Aufzüge aufweisen. Man sollte daran denken, diesen **Menschen weiterhin eine Möglichkeit zu bieten, um ebenerdig und in machbarer Laufweite zum Arzt oder Geschäft gelangen zu können.**

- Die **PKW-Besitz-Quote in Fürth** steigt laut Konzept kontinuierlich an. Hat man sich mit den Ursachen schon einmal auseinandergesetzt? Die Ursachen sollten angegangen werden, nicht das Symptom! Wenn es daran liegen sollte, dass die Menschen auf das Auto angewiesen sind, um zu ihren Arbeitsplätzen zu pendeln, wird sich dieser Trend nur ändern lassen, wenn man den ÖPNV deutlich attraktiver macht und dessen Kapazitäten, Taktzeiten etc., deutlich ausweitet. Oder es gelingt, dass in Fürth mehr Arbeitsplätze geschaffen werden, um die Anzahl der Auspendler zu reduzieren. Ggf. liegt es aber auch z.B. am mangelnden Kaufangebot in der Breite und Tiefe, die die Menschen dazu bewegt, in andere Städte zu fahren. Auch hier gäbe es sicherlich Potenziale, die man heben könnte. Die PKW-Besitz Quote könnte aber auch zugenommen haben, weil sich zunehmend Menschen mit hoher Kaufkraft in Fürth niedergelassen haben. Dies wäre u.E. eine durchaus positive Nachricht und wir sollten darüber froh sein.
- Aufgrund des Fachkräftemangels sind auch die **Fürther Betriebe angewiesen auf Arbeitskräfte aus dem Umland**. Will man diese nicht verlieren, müssen **Konzepte angedacht werden, die es ermöglichen, weiterhin nahe an der Arbeitsstätte während der gesamten Arbeitszeit parken zu können**. Hier könnten z.B. Park-Berechtigungsscheine für Arbeitnehmer eine Möglichkeit darstellen.
- Die Dauerbelegung von Parkraum soll durch eine neue Bewirtschaftung verbunden mit Preiserhöhungen verringert werden. Dadurch soll der Parkdruck und der Parksuchverkehr vermindert werden. Wenn man aber gleichzeitig die Anzahl an Parkständen reduziert, dann wird dieser mögliche positive Effekt u.E. wieder zunichte gemacht, weshalb wir das nicht empfehlen. **Eine wirk-same Maßnahme zur Reduzierung des Parksuchverkehrs (zumindest für die Innenstadt) wäre dagegen die von uns gewünschte Einführung des bereits vorgestellten Parkleitsystems.**
- **Die vollständige Bewirtschaftung aller Parkflächen hat auch eine soziale Facette**. Die dargestellte Bepreisung aller Parkflächen ist quasi wie eine **indirekte Mieterhöhung** zu werten, die insbesondere die trifft, die auf das Auto weiterhin angewiesen sind. Nicht nur in Zeiten hoher Inflation eine zusätzliche Belastung, die zu stemmen nicht jedem gelingen wird.
- **Quartiersgaragen in Randlagen sind offenbar – wie das Beispiel PH Gebhardtstraße zeigt - nicht attraktiv genug, um das gewünschte Ziel zu erreichen**. Der Faktor „Zeit“ spielt für viele (berufstätigen) Menschen immer noch eine wichtige Rolle, was es zu beachten gilt. Ebenso für ältere Menschen, die keine weiten Strecken zu Fuß mehr bewältigen können. Darüber hinaus werden freie Flächen für Quartiersgaragen der Wohnbebauung entzogen (außer, man baut Tiefgaragen).
- **Zur Förderung des Kurzzeitparkens in der Innenstadt regen wir an, die ersten 15-30 min. gebührenfrei zu ermöglichen**. Der hohe Sprung von 0 € zur nächsten Preisstufe wäre ein hoher Anreiz und zusätzliche Motivation, längere Parkdauern zu vermeiden.
- **Die im Konzept angedachte Überprüfung der unterschiedlichen Bewirtschaftungsformen (Mischbetrieb, Wechselbetrieb etc.) sehen wir positiv**. Hier besteht die Chance, sich auf neue Anforderungen und Bedarfe einzustellen. Dies sollte aber unter intensiver Einbindung der Betroffenen ausgearbeitet werden.

Wir hoffen, dem Stadtrat unsere Sicht der Dinge nähergebracht zu haben und würden uns freuen, wenn diese bei der Entscheidungsfindung Berücksichtigung finden. Einem Feedback und einem weiteren Austausch sehen wir erwartungsvoll entgegen.

Mit freundlichen Grüßen  
Vorsitzender des Wirtschaftsbeirats



Georg Höfler