



## Wirtschaftsbeirat

Stadt Fürth • 90744 Fürth

Stadt Fürth  
Herrn Oberbürgermeister  
Dr. Thomas Jung  
Königstr. 88  
90762 Fürth

Amt für Wirtschaft und Stadtentwicklung

Amt / Dienststelle

Wirtschaftsrathaus, Königsplatz 1

Dienstgebäude

Herr Röhrer

Auskunft erteilt

0911/974-2110

Telefon (0911)

[aws@fuerth.de](mailto:aws@fuerth.de)

E-Mail

171,173, 175-179

U-Bahn-Linie U1

Buslinien / U-Bahn

Termine nach Vereinbarung

215

Zimmer-Nr.

0911/974-2115

Telefax (0911)

[www.fuerth.de](http://www.fuerth.de)

Internet

Haltestelle Rathaus

Bahnhof Rathaus

Haltestelle

Öffnungszeiten

Fürth, 07.10.2020

### Antrag zum Wirtschafts- und Grundstücksausschuss am 19. Oktober 2020

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Dr. Jung,

die Stadtverwaltung ist derzeit damit beauftragt einen Verkehrsentwicklungsplan aufzustellen. Auch der Wirtschaftsbeirat ist über den Beraterkreis zum Verkehrsentwicklungsplan in diesen Prozess mit eingebunden.

Im Wirtschaftsbeirat hat man sich darüber hinaus bereits mit konkreten Vorstellungen und Überlegungen zum Verkehrsentwicklungsplan befasst. Dies wurde nun in einem Positionspapier niedergeschrieben. Der Wirtschaftsbeirat beantragt dies in der Wirtschafts- und Grundstücksausschusssitzung am 19. Oktober 2020 kurz vorzustellen und den Mitgliedern bereits vorab zur Kenntnis zu geben. Es soll als eine Empfehlung in die weiteren Planungen und Beschlüsse mit einfließen.

Mit freundlichen Grüßen

Klaus Hunneshagen  
Vorsitzender Wirtschaftsbeirat

BANKHAUS MAX FLESSA KG  
Zweigstelle Fürth  
Friedrichstr. 8, 90762 Fürth  
Telefon: 0911 988988-10  
Telefax: 0911 988988-20  
E-Mail: [klaus.hunneshagen@flessabank.de](mailto:klaus.hunneshagen@flessabank.de)

Anlage

Positionspapier

# Positionspapier des Wirtschaftsbeirates der Stadt Fürth zum Verkehrsentwicklungsplan

## 1. Ausgangslage

Fürth hat in den letzten Jahren deutlich an Attraktivität zugelegt, denn nicht umsonst sind die Bevölkerungszahlen seit über 10 Jahren deutlich ansteigend.

Die „Neue Mitte“, die Ansiedlung von attraktiven Einzelhandelsgeschäften, eine vielseitige Kultur-, Gastronomie- und Kneipenszene, sehenswerte Museen sowie Publikumsmagneten wie die Fürther Kärwa, Weinfest, Grafflmarkt, Schnabuliermarkt, Greuther Fürth etc. sind Beispiele dafür, warum sich in Fürth ein pulsierendes Leben entwickelt hat und immer mehr Menschen aus nah und fern in die Stadt gelockt werden. Diese erfreuliche Entwicklung ist zum Wohl aller Bürger/-innen der Stadt, ihrer Gewerbetreibenden sowie für den Haushalt der Stadt Fürth selbst.

Als negative Begleiterscheinung ist ein deutlich gestiegenes Verkehrsaufkommen zu beklagen. Die zur Verfügung stehende Verkehrsinfrastruktur konnte bisher offenbar nicht in dem Maße entwickelt werden, um das Mehrverkehrsaufkommen aufzunehmen. Die Befürchtung, dass ein Verkehrskollaps droht - sollte nichts geändert werden - ist nicht von der Hand zu weisen. Dies würde die Attraktivität der Fürther Innenstadt beeinträchtigen und eine negative Spirale, d.h. wirtschaftlich und gesellschaftlich gesehen, in Gang setzen. Dies gilt es zu verhindern.

Zusätzlich hat der ökologische Aspekt zuletzt deutlich an Bedeutung in der öffentlichen Diskussion gewonnen, so dass im Rahmen der Verkehrsentwicklung auch immer stärker Forderungen nach einer „Verkehrswende“ im Sinne der Stärkung ökologischer Verkehrsmittel laut werden.

Es gilt also, zeitnah ein Verkehrskonzept zu entwickeln, welches den ökonomischen, ökologischen und gesellschaftlichen Aspekten der Stadtentwicklung vernünftig und ausgewogen Rechnung trägt. Wir empfehlen der Stadt, ein solches Konzept auf Basis transparent gemachter Fakten nun zügig zu entwickeln. Nur so können die Bürgerinnen und Bürger mitgenommen werden, von der Sinnhaftigkeit einzelner Maßnahmen überzeugt werden und dadurch letztlich eine emotionalisierte, spaltende Auseinandersetzung vermieden werden (siehe: „die Radfahr-Debatte nimmt Züge eines Glaubenskriegs an“; aus NZ vom 15.08.2020).

## 2. Grundsätze und Leitplanken für den Verkehrsentwicklungsplan

Nachdem die Verkehrsinfrastruktur nicht beliebig erweitert werden kann, sollte Hauptzielrichtung sein, die vorhandenen Strukturen optimaler, effektiver und im Verbund besser nutzen zu können. Den Menschen aus unserer Stadt und den angrenzenden Nachbargemeinden muss es ermöglicht werden, unter Berücksichtigung ihrer individuellen Lebenssituation möglichst flexibel, nach freier Wahl/autonom, schnell, kostengünstig, umweltbewusst, ihre Destinationsziele in die Stadt hinein/aus der Stadt heraus, aber auch im Stadtgebiet selbst, erreichen zu können. Insbesondere Senioren und Menschen mit Behinderung dürfen dabei nicht durchs Raster fallen. Dies ist nicht nur gesellschaftspolitisch geboten, auch aus wirtschaftlicher Sicht stellt diese Personengruppe einen wichtigen Wirtschaftsfaktor dar.

Auch ein reibungsloser Wirtschaftsverkehr für die Ver- und Entsorgung der Stadt darf nicht aus dem Blick geraten.

Dafür ist ein verkehrsplanerisches Gesamtkonzept von der Stadt Fürth zu entwickeln, welches nach Meinung des Wirtschaftsbeirates folgende Grundsätze/Leitplanken beachten sollte:

# Positionspapier des Wirtschaftsbeirates der Stadt Fürth zum Verkehrsentwicklungsplan

## a) Zahlen-Daten-Fakten

Zunächst sollten entscheidungsrelevante Daten erhoben werden. Es gilt, Transparenz zu schaffen hinsichtlich der Verkehrsströme und deren Engpässe, Verkehrsverhalten und Nutzungsarten und -dauern im Stadtgebiet. Dazu zählen:

- Wie viele PKWs und Radfahrer fahren durchschnittlich täglich in die Innenstadt, zu welchen Tageszeiten?
- Wie viele LKWs (inkl. Transporter bis 7,5 t) benutzen die innenstadtrelevanten Zufahrtsstraßen, zu welchen Tageszeiten?
- Wie viele Menschen fahren täglich zur Arbeit/Schule/sind beruflich unterwegs, zu welchen Tageszeiten, zu welchen Jahreszeiten
  - a) mit dem ÖPNV
  - b) mit dem Rad
  - c) mit dem Auto
- Wie viele Berufspendler könnte der ÖPNV täglich (in den Stoßzeiten) zusätzlich aufnehmen?
- Wo und wann entstehen Verkehrsengpässe bei einzelnen Verkehrsmitteln?
- Welcher Zeitverlust und welcher unnötige Ressourcenverbrauch entsteht aufgrund von Verkehrsengpässen (Staus-/Wartezeiten), d.h. wie hoch ist der volkswirtschaftliche Schaden einer nicht optimalen Verkehrssituation?
- Welche Wertschöpfung entsteht in der Stadt bei Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel?
- Wo und wie viele Parkplätze zu welchen Konditionen sind innenstadtnah verfügbar
- Woher und aus welchem Grund kommen die Personen, die in die Innenstadt fahren
- Wer fährt aus welchem Grund durch Fürth oder vom Ortsrand Fürths nach Nürnberg oder Erlangen

## b) Menschen hinsichtlich Wandel mitnehmen

- Es sollte vermieden werden, Maßnahmen voreilig und schnell umzusetzen, die im Nachhinein nicht durch ein schlüssiges Gesamtkonzept gedeckt sind. Jede Einzelmaßnahme muss wie ein Mosaikstein in einen Gesamtplan passen. Der Gesamtplan ist transparent der Bevölkerung zur Kenntnis zu bringen.
- Die Bürger/Berufstreibenden/Unternehmen entscheiden frei/autonom, d.h. nach ihren individuellen Vorlieben, ihren individuellen Verhältnissen, aufgrund des Mobilitätsangebots, welches Verkehrsmittel sie nutzen wollen.
- Kein Bürger soll das Gefühl bekommen, diskriminiert zu werden, nur weil er ein Verkehrsmittel nutzt/nutzen muss, das einzelnen Interessensgruppen nicht genehm ist. Insbesondere ist im Ringen um das beste Konzept zu vermeiden, dass Verkehrsteilnehmer in „Gute und Böse“ kategorisiert werden, denn das würde die gesellschaftliche Spaltung der Menschen in Stadt und Land vertiefen.

## c) Verkehrsplanerische Leitplanken

- Es sollte die Einsicht vorherrschen, dass auf kein Verkehrsmittel mittel-/ langfristig verzichtet werden kann. Das gilt insbesondere auch für PKWs (egal welchen Antriebs). Für jedes Verkehrsmittel ist ein möglichst eigenständiges Haupt-Verkehrswegenetz zu entwickeln, welches zusätzlich sinnvoll mit anderen kombiniert werden soll (z.B. „Umsteigemöglichkeit“ von U-Bahn/Bus auf Rad, von Auto auf Bus/U-Bahn/Rad, von Rad auf Fuß, etc.).

# Positionspapier des Wirtschaftsbeirates der Stadt Fürth zum Verkehrsentwicklungsplan

- Ausreichend Abstellplätze für Räder/Roller sind u.a. an diesen Knotenpunkten einzurichten.
- Gerade in Zeiten einer Pandemie ist man auf eine Entzerrung der Verkehrsströme auf alle Verkehrsmittel (insbesondere auf das Rad und das Auto, als Individualverkehrsmittel) angewiesen, um das Infektionsrisiko zu minimieren.
- Kein Verkehrsmittel darf auf den dafür angelegten Hauptverkehrsadern „unattraktiv“ gemacht werden, indem z.B. der Verkehrsfluss behindert wird (z.B. durch Fahrbahnreduzierung, Fahrbahnverengung, Tempo 30 Begrenzungen etc.).
- Jedes Verkehrsmittel hat „Hauptverkehrsadern“, die möglichst nicht durch weitere artfremde Verkehrsmittel zusätzlich genutzt werden (Bsp.: kein Radweg auf eine der Hauptverkehrsadern, wie z.B. Schwabacher Straße, Nürnberger Straße; kein Radverkehr in der Fußgängerzone).

Das schafft zusätzlich mehr Sicherheit auf den Verkehrswegen und führt zu weniger Unfällen.

- Ausbau des Radweges im Pegnitz-/Regnitztalgrund als Hauptachse des Radverkehrs zwischen Erlangen-Fürth-Nürnberg. Möglichst Trennung von Rad- und Fußwegen.
- Schaffung bevorrechtigter Fahrradstraßen im Stadtgebiet mit Tempobeschränkung auf 25 km/h, wie z.B. Dambacher Straße, Karlstraße – Luisentunnel/Luisenstraße.
- Ob Pop-Up-Radwege eine sinnvolle Maßnahme zur Problemlösung in Fürth darstellen, sollte vorab gründlich analysiert werden.
- Für den ÖPNV besteht seitens des Wirtschaftsbeirates seit Jahren die Forderung nach einem Ringschluss (Einbindung aller Ortsteile im Busverkehr), einer Verlegung der U-Bahn-Endhaltestation außerhalb des Ballungsgebietes „Hardhöhe“, verbunden mit einem P+R Parkhaus, sowie eine Verbindung mit der geplanten Stadt-Umland-Bahn. Ähnliche Konzepte sollten auch für andere Einfallstraßen aus dem Umland in die Stadt entwickelt werden.
- Abstimmung der ÖPNV-Linienführung und des Radwegenetzes mit den kommunalen Nachbargemeinden in der Metropolregion (insbesondere Nürnberg, Erlangen, Landkreis).
- Ausweitung des ÖPNV-Angebots hinsichtlich Fahrtruten (innerstädtisch, im Verbund mit Landkreis) sowie deren Taktung, insbesondere in Stoßzeiten.
- Prüfung der Tarife und Tarifzonen im ÖPNV: attraktive Preise fürs Fahren im/ins Stadtgebiet, auch für (spontane) Gelegenheitsfahrer.
- Einfache Erreichbarkeit des innerstädtischen Einzelhandels, aber auch der Praxen und Unternehmen im Gesundheitswesen sowie der Dienstleistungsunternehmen mit dem Auto und gute Parkmöglichkeiten zu konkurrenzfähigen Preisen (dies ist und bleibt eine zentrale Forderung des Fürther Einzelhandels).
- Aufrechterhaltung des Parkplatzangebots auf der Fürther Freiheit und im Umkreis der Fürther Freiheit; Kompensation der in der Innenstadt bereits zum Opfer gefallenen Parkflächen.
- Die Errichtung eines Parkleitsystems wird seitens des Wirtschaftsbeirates seit mehr als acht Jahren gefordert und sollte nun umgehend umgesetzt werden. Insgesamt sollten die Möglichkeiten der Digitalisierung zur Verkehrslenkung umfangreich genutzt werden (z.B. Ampelschaltung).
- Die StVo muss ausnahmslos bei allen Verkehrsteilnehmern durchgesetzt werden.

# Positionspapier des Wirtschaftsbeirates der Stadt Fürth zum Verkehrsentwicklungsplan

## 3. Schlussbemerkung

Der Wirtschaftsbeirat möchte einen konstruktiven, sachlichen Beitrag zu einem für die Stadt Fürth zukunftsfähigen Verkehrskonzept leisten. Die Belange der Wirtschaft, der Ökologie und des gesellschaftlichen Lebens sind dabei adäquat zu berücksichtigen.

Wir weisen jedoch darauf hin, dass der Erhalt der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Stadt und der Region die Voraussetzung bildet, die Maßnahmen zur Verbesserung der beiden anderen Dimensionen Ökologie und Gesellschaft auch nachhaltig finanzieren zu können. In diesem Zusammenhang halten wir die einseitig geführte Debatte gegen diese unseren Wohlstand absichernde Kernbranche – der Automobilbranche – für kontraproduktiv und standortschädigend. Denn viele Arbeitsplätze nicht nur in Fürth und Umgebung hängen direkt oder indirekt vom Automobil ab.

Um Veränderungen erfolgreich umzusetzen, müssen die Menschen und die Wirtschaft eingebunden und mitgenommen werden. Dafür ist zunächst Transparenz zu schaffen hinsichtlich der Faktenlage. Das daraus abgeleitete Verkehrsplanungskonzept muss eine nachvollziehbare und umsetzbare Problemlösung erkennen lassen.

Das Konzept selbst sollte einen ganzheitlichen, alle Verkehrsmittel integrierenden Ansatz deutlich machen mit dem Ziel, Engpasssituationen möglichst zu vermeiden mittels vielfältiger, attraktiver Mobilitätsangebote.

Wir sind ebenfalls für eine Stärkung ökologischer Verkehrsmittel wie Rad und ÖPNV, aber nur in Vereinbarkeit mit einer bestmöglichen Nutzung des PKW/LKW-Verkehrswegenetzes. Es muss jedem Bürger/-in und der Wirtschaft die Freiheit erhalten bleiben zu entscheiden, mit welchem Verkehrsmittel er/sie sich bewegen will.