

Anlage 1: Weitere Vorgehensweise im Projekt WBA

I. Prozessual: Fortführung eines strukturierten Bürgerbeteiligungsprozesses

Alle Eingaben werden in einem weiteren Workshop abgearbeitet. Wer die Einladung zur Teilnahme nicht persönlich wahrnehmen kann, erhält nochmals Gelegenheit, sich vorab mit inhaltlichen Wünschen einzubringen. Es erfolgt eine ganzheitliche Bearbeitung mit der Zielsetzung, die Lebensqualität in der Stadt insgesamt zu verbessern. Die Ergebnisse des Workshops werden von Stadtplanern mit den unten spezifizierten Leitkriterien für unsere Stadtgestaltung inhaltlich bewertet und nur auf Basis einer solchen Bewertung in Beschlussvorschläge für Bau-Ausschuss und Stadtrat überführt.

II. Inhaltlich: Fokussierung auf wesentliche Stadtplanungsziele

Leitkriterien für unsere Stadtgestaltung sind:

1. Architektur, geschichtlicher Kontext, Stadtbild und Tourismus
2. Schutz des historischen Baumbestands und der Grünanlage als „Klimaanlage“ des Quartiers
3. Gesundheit: Lärmreduktion, Luftreinhaltung, Verkehrs-Sicherheit
4. Flächeneffizienz
5. Impulse für eine zukunftsfähigere Mobilität
6. Agenda 2030 Ziele der Vereinten Nationen für Fürth umsetzen.

Realisierung folgender Ziele für eine langfristig erfolgreiche Stadtgestaltung:

- i. Eine grüne West-Ost-Achse entlang der historischen Eisenbahntrasse etablieren von der Innenstadt bis über das Areal Hornschuch-Promenade hinaus in den neuen Hornschuch-Campus
- ii. Eine grüne Nord-Süd-Achse etablieren zwischen Stadtpark und Südstadtpark; hierfür ist im betrachteten Areal der WBA die Voraussetzung zu schaffen
- iii. Fußgänger und Radfahrer als Verkehrsmittel priorisieren und ihnen damit auch bevorzugt Raum für die beiden stadtviertelübergreifenden Wege unter i. und ii. einräumen
- iv. Es wird ein Konzept von Kurzparkzonen spezifisch für Anlieger und Anwohner weiterverfolgt; Stellplätze zum Be- und Entladen sowie Behinderten- und Car-Sharing-Parkplätze berücksichtigen architektonische Sichtachsen
- v. Fußwege sind barrierefrei und großzügig breit zu konzipieren für einladenden Zugang zu den vielfältigen Einrichtungen des Areals.

Zum Verständnis der Komplexität stadtplanerischer Aspekte haben wir in Anlage 2 eine ausführliche Erläuterung zu den obigen Leitkriterien erstellt.

Daran schließen sich vertiefende Literatur sowie Quellen zum Faktencheck an.

Appendix zum Prozess der Bürgerbeteiligung

Der weltweit führende Stadtplaner Jan Gehl hat viele Projekte der Bürgerbeteiligung durchgeführt und ausgewertet. Er kommt zu dem eindeutigen Ergebnis, dass für einen erfolgreichen Prozess zunächst übergreifende Zielvorstellungen entwickelt werden und diese dann im weiteren stringent beibehalten werden müssen.

Seit vielen Jahren wird die Umgestaltung der WBA diskutiert.

In zahlreichen öffentlichen Veranstaltungen, jeweils unter großer Beteiligung auch von den Anwohnern, wurde das Vorhaben intensiv behandelt und mit jeweils deutlichen Mehrheiten befürwortet:

- 15.6.2016: Öffentlicher Informations- und Diskussionsabend der Anwohner-Initiative Historische Eisenbahntrasse im Gemeindesaal der Auferstehungskirche
- 24.4.2017: Auftaktveranstaltung der Stadt Fürth zur Bürgerbeteiligung im IBA-Forum
- 31.5.2017: 1. Workshop Bürgerbeteiligung in der VHS
- 15.3.2018: 2. Workshop Bürgerbeteiligung im IBA-Forum

Darüber hinaus hat sich der städtische Bau- und Werk-Ausschuss am 21.6.2017 und am 7.2.2018 auf Basis umfangreicher qualifizierter Vorlagen mit dem Thema beschäftigt und dabei einstimmige Beschlüsse gefasst.

Der so angefangene Prozess muss strukturiert weitergeführt werden, ohne ihn einseitig zu verfremden wie auf die Frage, wie weit man als Anwohner künftig zu seinem „privaten Stellplatz“ im öffentlichen Raum laufen muss. Bei einer solchen Befragung wäre die Entscheidungspsychologie zu beachten: Auf die Frage „Sind Sie für Klima-Schutz?“ oder „Sind Sie für bessere Luft?“ oder „Sind Sie für mehr Platz für Kinder in der Stadt?“ würde immer eine Mehrheit mit ja antworten. Gleichzeitig würde die identische Befragungsgruppe mehrheitlich u.U. auf die Frage „Möchten Sie Ihren Parkplatz lieber direkt vor der Haustüre oder 100m entfernt in einem Parkhaus?“ mit „direkt vor der Haustüre“ antworten, obwohl diese Antwort unvereinbar mit den anderen drei Zielen ist.

Insofern würde eine einseitige Fragestellung das Geflecht komplexer und u.U. konfliktärer Ziele nicht einer optimierten Lösung, sondern einer suboptimalen und damit nicht nachhaltigen Umgestaltung zuführen. Anregungen der Bürger sind wichtig und können ein Projekt großartig bereichern. Gleichzeitig sind diese Anregungen im Kontext der Projektziele ganzheitlich zu bewerten.

Diese Erkenntnisse führen auf die Ausgangsthese zurück, dass der Prozess wieder zurück in die Hand der Stadtplaner und eines strukturierten Projektmanagements zu geben ist, welche die obigen Wechselwirkungen berücksichtigen. Auf dieser Basis kann anschließend politisch qualifizierter aufbereitet aus einem stringenten Optionsraum entschieden werden.

Anlage 2: Diskussion wesentlicher Ziele zukunftsfähiger Stadtplanung

1. Architektur, Denkmalschutz und Tourismus

Das denkmalgeschützte Ensemble Hornschuchpromenade stellt in seiner fast lückenlos erhaltenen Geschlossenheit eines der eindrucksvollsten gründerzeitlichen Stadtquartiere Deutschlands dar.

Bereits 1838 wurde nördlich der ältesten Eisenbahnstrecke entlang der ehemaligen „Obere Weinstraße“ eine städtische Grünanlage errichtet. Das „Promenieren im Viertel“ hatte also lange vor Errichtung der heutigen Willy-Brandt-Anlage Tradition.

Im Rahmen von Marketing & touristischem Werbematerial der Stadt wird meist auf Fotos zurückgegriffen, in denen die architektonische Pracht umrahmt von Grün dargestellt wird. In der Realität befindet sich unterhalb dieser Bilder eine Blechkarawane parkender Autos, die den Blick, im wahrsten Sinne des Wortes, verstellen. Würde die Attraktivität solcher Ensembles diesbezüglich gesteigert, könnte Fürth als Stadt mit der höchsten Denkmaldichte bayrischer Großstädte mehr vom Tourismus profitieren.

Städtebaulich und architekturästhetisch ist es unabhängig von einer ökonomischen Argumentation notwendig, diesen störenden Einfluss aus dem Ensemble zu beseitigen.

Eine Promenade, die ihren Namen als Flaniermeile mit Vorrang für Fußverkehr auch wirklich verdient, hätte in diesem Kontext einen besonderen Charme – auch unter touristischen Aspekten. Das bestätigen zahlreiche Kommentare von Gästen der Stadt.

2. Historischer Baumbestand und Bestandsschutz Grünanlage

Die Zusage der Stadtspitze an den Bund Naturschutz, dass Baumschutz und die Grünanlage in diesem Projekt vorrangig sind und eine neue Lösung die Situation nicht verschlechtern wird, muss weiterverfolgt werden.

Dies zeigt, dass der Wert der Willy-Brandt-Anlage sowohl für Lebensqualität aller Bürger der Stadt als auch für naturschützerische wie städtebauliche Aspekte explizit anerkannt wird.

Die beabsichtigte Revision bereits beschlossener Ergebnisse jedoch ist kontraproduktiv und unverständlich: Die Verwaltung hatte bereits in der Ausarbeitung an den Bau-Ausschuss vom 7.2.2018 überzeugend begründet dargelegt, dass die ursprüngliche – einstimmig befürwortete – Variante 2 bereits das Maximum an Stellplätzen unter Beibehaltung der Grünanlage und Berücksichtigung des Baumschutzes dargestellt hatte.

Dies erscheint logisch: Wenn um die vorhandenen Bäume ein Mindestabstand von 2,50 m eingehalten wird, ausreichend breite und barrierefreie Gehwege für die anliegenden Geschäfte beibehalten werden und für die Feuerwehr die erforderliche Breite von 5,50 m zum Anleitern berücksichtigt wird, bleibt kein Platz mehr für zusätzliche Parkplätze gegenüber der Variante vom 7.2. Es sei denn, man verzichtet auf Anforderungen, die allgemein beim Städtebau einzuhalten sind, oder man verzichtet auf Grünfläche der Willy-Brandt-Anlage. Beides ist richtigerweise nicht intendiert.

Es ist davon auszugehen, dass den Unterzeichnern der Unterschriftenliste für mehr Parkplätze im Areal diese Zusammenhänge nicht bekannt waren. Das Anschreiben suggeriert, mehr Parkplätze und Baumschutz wären problemlos vereinbar. Das Beispiel zeigt, warum Hintergrundwissen für die Bewertung solcher Sachverhalte erforderlich und es deshalb wichtig ist, den Prozess einer Bürgerbeteiligung nicht ad absurdum zu führen durch einseitige Anliegen ohne deren fachlich-inhaltliche Prüfung.

3. Gesundheit: die unterschätzte Herausforderung

Erst vor einem Monat überfuhr ein PKW-Fahrer in der Schwabacher Straße einen 20-jährigen Fußgänger mit tödlichem Ausgang. Über die Hälfte der Todesopfer des Straßenverkehrs sind nicht die verursachenden Autoinsassen, sondern die schwächeren Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Rad- und Motorradfahrer). Allein die über 3.000 Verkehrstoten, über 60.000 Schwerverletzten und über 300.000 Leichtverletzten jährlich in Deutschland wären ein Anlass, den Autoverkehr einzuschränken. Die volkswirtschaftlichen Folgekosten der Verkehrsunfälle betragen in Deutschland über 30 Milliarden Euro p.a. und werden größtenteils nicht von den Verursachern getragen, sondern auf die gesamte Gesellschaft abgewälzt.

Verkehrs-Sicherheit sollte bei allen Stadtplanungen eine übergeordnete Rolle spielen. Auch wenn wir bislang keine verkehrspolitischen Konsequenzen ziehen, nehmen wir an solchen tödlichen Unfällen wie im Oktober in unserer Stadt immerhin kurz Anteil, weil sie unmittelbar sichtbar sind. Nicht berücksichtigt werden in der offiziellen Unfallstatistik allerdings Todesfälle durch verkehrsbedingte Luftverschmutzung, obwohl diese die Unfalltoten noch deutlich übertreffen. Wir schenken dieser Entwicklung zu wenig Beachtung, weil der Zusammenhang nicht so unmittelbar sichtbar ist und deswegen auch medial keine Bilder dazu transportiert werden, die uns wachrütteln könnten.

Weltweit leben laut WHO 90% aller Menschen in gesundheitlich gefährlich verschmutzter Luft und jährlich sterben deswegen 7 Millionen Menschen. Die Auswirkungen unserer Luftverschmutzung sind gravierend: 1/3 aller Herzerkrankungen, Lungenkrebe und Schlaganfälle sind darauf zurück zu führen. Luftverschmutzung stört die Gehirne unserer Kinder und beeinträchtigt ihre Gesundheit stärker, als die WHO selbst bislang vermutet hatte. Atemwegserkrankungen wie Asthma haben in den letzten Jahrzehnten auch in Deutschland und vor allem in Städten deutlich zugenommen, wie Fachärzte wissen. Dabei hat die durch Autoverkehr hervorgerufene Luftverschmutzung größere Auswirkungen auf die Entstehung von Asthma, als früher

angenommen wurde. Eine wissenschaftliche Studie in Kalifornien hat gezeigt, dass auch die Kosten unterschätzt wurden: während man früher von ca. 540€ pro Asthmatiker und Jahr ausging, zeigt die Studie, dass die tatsächlichen Kosten mit 3.000€ p.a. 6x so hoch sind. Während man früher davon ausging, dass „nur“ Kinder wegen Straßenverkehrs-induzierter Luftverschmutzung an Asthma erkranken, wurde inzwischen nachgewiesen, dass dies auch für Erwachsene gilt.

In diesem Zusammenhang ist alarmierend, dass Bayern im jüngsten Bundesländerindex Mobilität & Umwelt des Forschungsinstituts Quotas auf den schlechtesten Platz aller deutschen Bundesländer abgerutscht ist: der wissenschaftliche Ländervergleich zeigt für Bayern und seine Städte die schlechteste Bewertung der Luftqualität.

Private Messungen haben erwartungsgemäß auch hier in der Stadt Fürth gesundheitsschädliche Stickstoffdioxid-Belastungen ergeben.

Während laut Umweltbundesamt Studien allein in Deutschland aufgrund der zu hohen Stickstoffdioxidbelastung jährlich ca. 6000 Menschen sterben, sind es wegen der Feinstaubbelastung sogar 47.000 Tote pro Jahr.

Darüber hinaus gibt es weitere wesentliche Belastungen durch Lärm und Ozon. Es wird davon ausgegangen, dass der von uns verursachte Klimawandel diese Probleme weiter verschärfen wird.

Sind diese Fakten nicht aussagekräftig genug, damit wir endlich aufwachen und unser Mobilität intelligenter und zukunftsfähiger organisieren?

Eine positive Veränderung ist möglich: Während Bayern in der oben zitierten Untersuchung seinen Platz gegenüber dem Vorjahr verschlechtert hat, verbesserten Baden-Württemberg, Brandenburg und Sachsen in nur zwei Jahren ihren Platz im Länderindex Mobilität&Umwelt um 3-4 Plätze.

Stuttgart hat in den letzten Jahren durch geeignete Maßnahmen wie sehr günstigen ÖPNV Tageskarten seine Luftqualität verbessert. Nun macht sich auch München auf den Weg und wagt die Umwidmung von Auto- in Radstraßen.

Auch die Stadt Fürth sollte das Heft in die Hand nehmen und bei der Stadtplanung die Verbesserung der Luftqualität, Reduktion von verkehrs-induziertem Lärm und die Verbesserung der Verkehrs-Sicherheit zu den obersten Leitlinien erheben.

4. Flächenpolitik und Lebensqualität in einer wachsenden Großstadt

Boden ist die knappste Ressource einer Großstadt. Wir benötigen Fläche zum Wohnen, zum Arbeiten und zur Freizeitgestaltung. Gerade in einer wachsenden Stadt wie Fürth ist das Flächenmanagement besonders wichtig.

Ein wesentlicher Treiber von Flächenverbrauch in der Stadt ist die Mobilität. Hierbei stellt sich die Frage der Flächeneffizienz verschiedener Verkehrsarten. Der Flächenbedarf eines Pkw für Fahren und Parken beträgt ca. das 90-fache des Flächenbedarfs eines Fußgängers sowie ca. das 10-fache des Flächenbedarfs eines Radfahrers oder eines ÖPNV-Nutzers. Kann es stadtverträglich sein, solche Fakten in der Stadtplanung außer Acht zu lassen?

Ein einziges CarSharing-Fahrzeug ersetzt nach einer Studie 8 bis 20 private Pkw. Umgerechnet auf die von einem Pkw beanspruchte Fläche im Straßenraum macht jedes CarSharing-Fahrzeug in den betrachteten Untersuchungsgebieten 84 bis 228 qm Parkierungsfläche frei.

Anders ausgedrückt: Pro CarSharing-Stellplatz wird durch die Abschaffung von überflüssig gewordenen privaten Pkw ein Straßenabschnitt zwischen 36 und 99 Metern Länge freigeräumt. Können wir es uns leisten, bei einer zukunftsfähigen Stadtplanung auf solche Effizienzgewinne zu verzichten?

23 Stunden pro Tag steht ein Auto im Durchschnitt still und nimmt einfach nur Platz weg. Es gibt keinen ineffizienteren Weg, den öffentlichen Raum zu nutzen, als ihn für parkende Autos zur Verfügung zu stellen.

Wenn wir intelligenter planen, werden Flächen frei, um Stadtquartiere Fußgänger- & Radfahrer-freundlicher zu gestalten und die Aufenthaltsqualität im urbanen Raum zu verbessern.

Lebens- und Wohlfühlqualität im Quartier zeigt sich daran, wie gerne Menschen darin verweilen ohne es zu müssen. Lebensqualität auf das Vorhandensein von Parkplätzen direkt vor der Haustüre zu reduzieren, wie es ein Anwohner mit seiner Unterschriftensammlung getan hat, ist nicht nur eindimensional verkürzend - es ist sogar konträr gegenüber der Realität des Flächenbedarfs bei multifaktoriellen Bedürfnissen in einer Großstadt. Die Beratungsgesellschaft Mercer verwendet bspw. für die Beurteilung der Lebensqualität 39 Indikatoren in zehn Kategorien (dazu gehören die politische, rechtliche und soziale Stabilität, wirtschaftliche Rahmenbedingungen, Bildungsangebote, Gesundheitsstandards, Kultur- und Freizeitmöglichkeiten, Konsum- und Dienstleistungsangebote, Wohnsituation und Umweltfaktoren).

Aus dieser Perspektive ist die ursprünglich zur Weiterplanung freigegebene Variante 2 bereits ein hinterfragbarer Kompromiss jenseits eines flächenplanerischen Optimums: sie schöpft das Maximum verfügbarer Individual-Parkplätze unter der Nebenbedingung Baumschutz und Erhalt Grün aus. Sie tut dies trotz vollständigem Ersatz der Stellplätze in einem nahe gelegenen, neu entstehenden Parkhaus, das ebenfalls urbanen Raum beansprucht. Zukunftsfähig wäre es Parkraum im Areal zu minimieren auf tatsächliche Bedarfe wie Be- und Entladen der Anwohner, Kurzzeitstellplätze für Anlieger der Gewerbeeinrichtungen, Behindertenparkplätze und Car-Sharing. Eine neue Lenkung von Dauerparkern kann Parkplatzsuchverkehr vermeiden helfen. Nur bei Fokussierung der Nutzung lässt sich knappe Fläche effizient bewirtschaften.

Für die Zielvorstellung einer langfristig Bestand habenden Neugestaltung braucht es eine mutigere Planung, in der neben dem reinen Fußweg auf der ehemaligen Bahn-Trasse auf den Straßen Radfahrer Vorrang bekommen und modernes Parkraummanagement berücksichtigt wird.

5. Mobilität neu denken in einer lebendigen Stadt

Fürth konnte – im Gegensatz zu fast allen andere Großstädten Deutschlands – in den letzten Jahrzehnten seinen Anteil des Fußgänger- und Rad-Verkehr-Anteils am gesamten Verkehrsmix nicht steigern.

Beispiel Radverkehr: Der Radverkehrsanteil liegt in Fürth mit 10% sogar leicht unter den 11% des bayerischen Durchschnitts, der für einen Flächenstaat gilt. In Großstädten mit ihren kurzen Wegen ist das Potential für Radverkehr viel größer: in Münster beträgt dieser 39%, in Freiburg 34% und in München 17%. Für Wege innerhalb Erlangens beträgt der Anteil des Rads sogar 44% gemäß Verkehrsbericht 2013. Das Rad ist damit in Erlangen das am meisten genutzte Verkehrsmittel. Innerhalb der Bevölkerungsgruppe, die in Erlangen lebt und arbeitet beträgt dieser Anteil sogar 62%. Die vielfach als Argument genannten Unterschiede in der Bevölkerung der Städte Fürth und Erlangen können einen so eklatanten Unterschied im Verkehrsmix sicher nicht erklären. Fürth ist die letzte bayerische Großstadt, die sich bei der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK) angemeldet hat - wie wäre es, nun mal voranzugehen?

Es wäre wichtig, alle Baumaßnahmen und Umgestaltungen künftig in Fürth klarer für eine neue Verkehrs-Politik zu nutzen:

„Die Städte ersticken im Verkehr“ und „Wir müssen hinkommen zu einer Verkehrswende, zu einer grundlegenden Umorientierung im Verkehr der Städte“ hat es Helmut Dedy zusammengefasst, der Hauptgeschäftsführer des deutschen Städtetags.

Markus Lewe, Oberbürgermeister von Münster und Präsident des Städtetages, stellt die entscheidenden Fragen, die alle deutschen Städte betreffen:

"Wie kriege ich die Verkehre vernünftig gesteuert? Wie kriege ich den Stadtraum wieder so, dass er wieder ein Lebensraum wird, wo eben nicht nur Blechhaufen rumstehen, sondern wo sich Menschen begegnen können? Wie kriege ich hin, dass ich integrierte Konzepte entwickle, dass eben vernünftige Fahrradstrecken da sind - und dass man auch umsteigen kann vom Fahrrad auf die Bahn?"

In einem 30-seitigen Positionspapier hat der deutsche Städtetag Mitte des Jahres parteiübergreifend erarbeitet und publiziert, wie diese Neuorientierung aussehen soll. Es wird Zeit, dass sich auch die Stadt Fürth an dieser Neuausrichtung des Deutschen Städtetages orientiert.

Weltweit alle Städte, die den Umweltverbund aus Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr erfolgreich ausgebaut haben, verbanden dies mit einem modernen Parkraum-Management. So hat z.B. Oslo in den letzten vier Jahren den Radverkehr um 20% gesteigert und dabei Parkplätze und Straßen in Radwege ummarkiert. Da dies – im Gegensatz zu Fürth – völlig ohne Kompensation erfolgte, waren Gewerbetreibende in Sorge über die Kaufkraftentwicklung in den Geschäften, die nicht mehr direkt angefahren werden können. Diese hat sich jedoch in der Realität als unbegründet herausgestellt.

Dass sich nun auch in Fürth vereinzelte Gewerbetreibende für einen Erhalt möglichst vieler Parkplätze mit einer Unterschriftenliste zu Wort gemeldet haben, ist nicht überraschend: In allen Städten, die eine moderne Flächen- und Verkehrs-Politik betreiben, gibt es Sorgen der örtlichen Händler, die Umsatzeinbußen befürchten, wenn die Kundschaft nicht mehr direkt am Geschäft parken kann. Studien legen aber eine gegenteilige Sichtweise nahe. Immer wieder wurde wissenschaftlich dokumentiert, dass die Menschen in Fußgängerzonen mehr Geld in Geschäften und Restaurants lassen als zuvor. Verkehrsberuhigte Innenstädte sind beliebter und es gibt sogar positive Effekte auf den Einzelhandel.

Auch vor Etablierung der Fußgängerzone in Fürth hatte es eine massive Intervention der Gewerbetreibenden gegen eine solche Maßnahme gegeben, deren Inhalt sich ebenfalls als unbegründet erwies. Stadtplaner wissen längst aus Studien, dass Fußgänger „den größten Geldbeutel“ haben.

Um es mit den Worten des Verkehrswissenschaftlers Martin Randelhoff zu sagen: „Untersuchung nach Untersuchung zeigt, dass Fußgänger- und radverkehrsfreundliche Straßen die Umsätze lokaler Händler und Dienstleister steigen lassen. Und der Rückbau von Parkplätzen und Fahrstreifen lässt die Umsätze der lokalen Wirtschaft nicht sinken“.

Den Bedenken von Gewerbetreibenden könnte trotzdem Rechnung getragen werden, in dem für Lieferverkehre temporäre Haltemöglichkeiten und für nachweislich mobil eingeschränkte Personen spezielle Kurzzeitstellplätze ausgewiesen werden. Die direkte Erreichbarkeit für Gehbehinderte und Senioren kann durch spezielle Regelungen im Parkraum-Management viel besser erreicht werden. Hier hat der Bau-Ausschuss am 11.7.18 bereits einen Beschluss gefasst, der einen Bedarf zusätzlicher Parkplätze obsolet macht.

Zusammen mit den Parkhäusern in der Gebhardtstr. und der Nürnberger Str. erhält das Areal um die WBA sowieso netto einen Zugewinn an Parkplätzen. Diese Politik der Nachverdichtung ohne Veränderung der KFZ-Nutzung bringt weitere Autos in den ruhenden und damit auch in den fließenden Verkehr. Mit der vorhandenen Infrastruktur ist dieses Wachstum auf Dauer nicht bewältigbar. Wir sollten umdenken und Verkehrsströme intelligenter organisieren als dies bislang der Fall ist.

Bei einer Fokussierung auf Kurzzeitstellplätze verbessert sich dort die Situation für Bedürftige. Angesichts der neuen Parkplätze in den Parkhäusern kann auf Langfrist-Parkplätze im Areal der WBA verzichtet werden. Dies spart auch den signifikanten Parkplatzsuchverkehr, der entsteht wenn einige wenige Plätze angeboten werden. Ausnahme stellen zukunftsfähige Angebote wie Car Sharing dar, die bevorzugt zu behandeln sind.

Die WBA liegt zentral mit bester Anbindung an den ÖPNV: Die U-Bahn-Haltestelle liegt direkt im Quartier, Bahnhof und Innenstadt sind nur wenige Gehminuten entfernt. Wo, wenn nicht hier, kann man in der Stadt Mobilität der Zukunft mit Priorität auf Verkehrsvermeidung planen und erreichen?

Die Neuplanung der WBA bietet nicht nur für das Viertel selbst, sondern für die gesamte Stadt die Chance auf attraktive Fußgänger- und Rad-Verkehrs-Achsen. Die WBA liegt strategisch wichtig zugleich zwischen Fürther Innenstadt (West-Ost) und Nürnberger Westen sowie zwischen Stadtpark und Südstadt (Nord-Süd). Beide Achsen müssen sowohl für Fußgänger als auch für Radfahrer aufgewertet werden. Autofreie Zonen laden Menschen ein, den öffentlichen Raum wieder mehr zu nutzen und beflügeln das Stadtleben. Die Umgestaltung der Hornschuchpromenade bietet hierfür eine einmalige Chance.

6. Agenda 2030 Ziele für Fürth umsetzen

September 2015 verabschiedete die Generalversammlung der Vereinten Nationen die Agenda 2030, eine Übereinkunft aller 193 Mitgliedsstaaten.

Sie beinhaltet 17 globale Ziele für nachhaltige Entwicklung, im Fachjargon „Sustainable Development Goals“ (kurz „SDGs“).

Auch Deutschland als Mitglied der UN („United Nations“) und damit alle deutschen Großstädte wie Fürth haben damit hierzu einen konkreten Umsetzungsauftrag.

Relevant für die WBA sind vor allem die beiden Ziele:

SDG 11: Nachhaltige Städte und Gemeinden

Hierzu gehören u.a. die für die Umgestaltung der WBA wichtigen Unterziele:

- Gestaltung öffentlicher Räume
- Verstärkung nachhaltig gestalten
- Natur- und Kulturerbe schützen
- Mobilität ermöglichen
- Umweltbelastungen senken

SDG 13: Maßnahmen zum Klimaschutz

Danach sind Klimaschutzmaßnahmen in alle Planungen einzubeziehen.

Die beiden hier nur als Überschriften verkürzt zitierten SDGs 11 und 13 sind wie alle anderen SDGs in den UN Papieren präzise aufbereitet, um als eindeutige Ziele in einem Stadtentwicklungsprojekt verwendet zu werden.

Würde Fürth diese SDGs bei der WBA-Umgestaltung nicht berücksichtigen, wäre die Stadt schon jetzt in Konflikt mit dem Anliegen, in eine nachhaltige Umgestaltung für die nächsten 50 Jahre zu investieren.

Die Agenda 2030 hilft der Stadt also für eine nachhaltige Planung. Modellprojekte in aller Welt zeigen, wie die Agenda 2030 Ziele konkret umgesetzt werden können.

Fürth hat mit der WBA und künftig jedem Stadtentwicklungsprojekt die Chance, diese Erkenntnisse gewinnbringend für eine lebenswerte Stadt zu berücksichtigen.

Vertiefende Literatur/Quellen zum Faktencheck

- Agora Verkehrswende: Umparken – öffentlichen Raum gerechter verteilen (Zahlen und Fakten zum Parkraummanagement 2018)
- Allianz pro Schiene / BUND / Deutscher Verkehrs-Sicherheits-Rat: Bundesländerindex Mobilität & Umwelt 2018/2019 (Quotas, November 2018)
- Sylvia J. Brandt, Laura Perez, Nino Künzli, Fred Lurmann, Rob McConnell: Costs of childhood asthma due to traffic-related pollution in two California communities (European Respiratory Journal 2012 40: 363-370)
- Matthias Breitingner im Interview mit Helle Soholt: Radfahrer machen eine Stadt erst richtig lebendig (Die Zeit, 30.6.2014)
- Bremenize – blogging for a liveable city: Parkplätze erzeugen Autoverkehr oder Was Parken uns alle kostet (15.12.2017)
- Andreas Dalsgaard: The Human Scale – Bringing cities to life (DVD, 2012)
- Deutscher Bundestag: Modal Split in ausgewählten dt. Großstädten (2017)
- Deutscher Städtetag: Nachhaltige städtische Mobilität für alle – Agenda für eine Verkehrswende aus kommunaler Sicht (Positionspapier des deutschen Städtetages Juni 2018)
- Deutsche Umwelthilfe: Gesamtliste NO₂-Werte (<https://www.duh.de>)
- Jan Gehl: Städte für Menschen (Jovis, 2015)
- Hendrik Geisler: 6000 Tote durch Stickoxide (FR 9.3.2018)
- Heinrich Habel: Denkmäler in Bayern – Stadt Fürth (Edition Lipp, 1994)
- Handelsblatt: Warum Straßenbau kein Mittel gegen Staus ist (12.10.2009)
- Holger Holzer: Freiheit für Fußgänger (Die Zeit, 29.11.2015)
- Tim Kröplin: Die Luft dieser Welt ist zu schmutzig für Kinder-Lungen (Die Zeit, 29.10.2018)
- Friedemann Kunst: Stadt und Automobil - Welche Perspektiven? (Vortrag an der TU Dresden 2016)
- Willi Loose: Mehr Platz zum Leben – wie Car Sharing Städte entlastet (Bundesverband Car Sharing BCS, 2016)

- MDR Wissen: Wie bleiben wir mobil?
(Sendung vom 14.10.2018, zu streamen über Mediathek, direkter Link:
https://www.mdr.de/mediathek/sendung808082_zc-89922dc9_zs-df360c07.html)
- Andreas Sauter: Fußgänger Stadt Fürth – Projekt Idee „Grüne Achse“
(Eingabe an Oberbürgermeister und Verwaltung im Oktober 2016)
- Süddeutsche Zeitung: Gesundheitsgefahren durch den Klimawandel steigen
(29.11.2018)
- Stadt Erlangen: Verkehrsbericht 2013 (veröffentlicht 2014)
- Tagesschau: Gesundheitsrisiko Klimawandel (Tagesschau Online)
- Technische Universität Dresden: Externe Autokosten in der EU –
Überblick über existierende Studien (2012)
- VCD magazin „fairkehr“ 5|2018: Flächen gerecht verteilen (S.12 ff)
- Vereinte Nationen (=United Nations =UN):
Transformation unserer Welt: die Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung
(Resolution der UN Generalversammlung vom 25.9.2015)
- Frederic Vester: Ausfahrt Zukunft – Strategien für den Verkehr von morgen.
Eine System-Untersuchung (Heyne, 1990)
- Wikipedia: „Lebensqualität“ - Begriffsentstehung
- World Health Organization (WHO): Air pollution and child health -
prescribing clean air (Summary, Geneva, 2018 WHO/CED/PHE/18.01)
- Zukunft Mobilität: Verkehr, Transport und Mobilität neu denken
(Blog: <https://www.zukunft-mobilitaet.net>)
- Zukunftsinstitut: Metropolen von morgen – gesunde Städte (2018)