



Stadt Nürnberg · Rathaus · 90403 Nürnberg
001

Herrn
Hans Rudolf Wöhrl

Stadt Nürnberg

Der Oberbürgermeister

Ihre Betrachtungen zur Verkehrspolitik in Nürnberg

Ihr Schreiben vom 24.01.2016, DMS 10/948

Rathausplatz 2

90403 Nürnberg

Tel.: (0)9 11 / 2 31-50 90

Fax: (0)9 11 / 2 31-36 78

obm@stadt.nuernberg.de

www.nuernberg.de

Sehr geehrter Herr Wöhrl,

Ihr Schreiben vom 24.01.2016 habe ich mit Interesse gelesen und ich kann Ihnen versichern, dass auch mir sehr viel an einer lebendigen, attraktiven Innenstadt liegt. Wohl habe ich auch Ihre Unterscheidung von Roth als kleinerer Umlandstadt und Nürnberg als zentraler Großstadt wahrgenommen. Für Roth enthalte ich mich einer Meinungsäußerung, für Nürnberg kann ich Ihnen bei der Wahl der Maßnahmen, mit denen Sie eine lebendige Innenstadt erreichen wollen, nicht zustimmen.

Mein Eindruck von Nürnbergs Innenstadt ist nicht der eines langsam absterbenden Zentrums. Ganz im Gegenteil: Die Gesellschaft für Konsumforschung bescheinigt Nürnbergs Innenstadt eine ungebrochene Attraktivität als Einkaufsziel und auch das 2013 erarbeitete Einzelhandelskonzept attestiert der Innenstadt

- hohe Kaufkraft,
- hohe Bindung auch der Kunden aus dem Umland,
- keine nennenswerten Leerstände,
- ein vielfältiges Angebot und
- starke Anziehungskraft für große Marken und Unternehmen.

Erfreulicherweise ist Nürnberg sowohl als touristisches Ziel als auch als Einkaufsort sehr beliebt. Die Zahl der Tagesbesucher liegt inzwischen bei rd. 31 Millionen pro Jahr und die Anzahl der Übernachtungen in Beherbergungsbetrieben ist 2015 auf den Rekordwert von mehr als 3 Millionen gestiegen. Die Besucher und Kunden wissen also, wie sie in die Nürnberger Altstadt kommen. Die Innenstadt ist schließlich sowohl mit dem Auto als auch mit den öffentlichen Verkehrsmitteln sehr gut erreichbar. Lediglich die Durchfahrt durch die Altstadt wurde vor zwei Jahrzehnten unterbunden, weil der Kfz-Verkehr, der kein Ziel in der Innenstadt hat, zu erheblichen Belastungen geführt und nicht zuletzt den Quell- und Zielverkehr des Zentrums beeinträchtigt hat. Die Einführung der

Schleifenerschließung, die die Erreichbarkeit aller Ziele in der Altstadt gewährleistet und gleichzeitig den nicht notwendigen Durchgangsverkehr ausschließt, ist meines Erachtens sogar ein wesentlicher Faktor für den Erfolg unserer Innenstadt – seit es diese Regelung gibt, ist Nürnbergs Rolle als Einkaufsmetropole nochmals deutlich angewachsen.

In der Altstadt existieren insgesamt 4.100 Stellplätze in Parkhäusern, 800 Stellplätze an Parkscheinautomaten und 800 Stellplätze, die ohne Gebühr und Zeitbegrenzung für jeden nutzbar sind. Darüber hinaus ist das Parken an den 1.800 Bewohnerstellplätzen für alle bis 14 Uhr freigegeben. Die Auswertung der Belegung der Parkhäuser in der Innenstadt, die alle an das Parkleitsystem angeschlossen sind, zeigt, dass ausreichend Stellplätze zur Verfügung stehen. Lediglich an den Adventssamstagen sind am Nachmittag zeitweise alle Parkhäuser voll belegt. In allen übrigen Zeiten gibt es freie Stellplätze. Mit dem Parkhaus in der Sandstraße kamen sogar erst vor wenigen Jahren weitere Parkplätze dazu, die in fußläufiger Entfernung zu den Geschäften in der Innenstadt liegen.

Die Gebühren für das Parken auf Stellplätzen mit Parkscheinregelung wurden seit 1996 nicht mehr erhöht. Im selben Zeitraum ist der allgemeine Verbraucherpreisindex um 30 % angestiegen, die Tarife für die öffentlichen Verkehrsmittel haben sogar um 70 % zugenommen. Ich sehe deshalb in der im Januar 2016 umgesetzten Gebührenerhöhung für das Parken in der Innenstadt keine unzumutbare Härte.

Eine themenbezogene Auswertung der jährlichen Haushaltsbefragungen von Socialdata hat ergeben, dass überdurchschnittlich viele Nürnberger mit den öffentlichen Nahverkehrsmitteln zum Einkaufen in die Altstadt kommen, während das Auto als Verkehrsmittel für die Fahrt zum Einkaufen uninteressanter geworden ist. 2014 nutzten 56 % der Befragten Busse und Bahnen und nur 21 % kamen mit dem Auto. Diese Entwicklung ist sicher auch darauf zurückzuführen, dass unsere Innenstadt aus allen Richtungen hervorragend mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen ist. Sowohl mit der U1 als auch mit den Buslinien 36, 45 und 46 gelangt man mitten ins Zentrum. Die U2 und die U3 haben mit den Haltestellen Wöhrder Wiese, Hauptbahnhof, Opernhaus und Plärrer Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten am Rand der Altstadt und die Straßenbahnlinien 4 und 6 bieten ebenfalls mehrere Haltestellen am westlichen Stadtrand, die nur kurze Fußwege zu den Geschäften in die Innenstadt bedeuten.

Aber auch die Zahl der Menschen, die mit dem Rad ins Zentrum fahren, hat deutlich zugelegt. 2003 lag der Anteil derjenigen, die mit dem Rad zum Einkaufen in die Altstadt fuhren, noch bei 7 %, 2014 ist dieser Anteil auf 10 % gestiegen. Viele Einzelhändler haben die Radfahrenden als bedeutende Kundengruppe erkannt und fordern von der Stadt die Verbesserung der Infrastruktur für Radfahrer, wie z.B. Radständer in der Nähe ihrer Geschäfte.

Die erste Fußgängerzone ist 1961 mit großer Skepsis seitens des Handels eingeführt worden. Heute würde kaum jemand mehr auf diese Fußgängerbereiche verzichten wollen, mehr noch, die Bereiche, die damals nicht vom Autoverkehr entlastet wurden spielen heute für den Handel keine Rolle mehr. Ich erinnere dabei besonders an die Südstadt!

Unsere jährlichen Passantenzählungen in den Hauptachsen der Fußgängerzone belegen die ungebrochene Anziehungskraft, die von ihr ausgeht. Und nicht umsonst gilt die Fußgängerzone auf dem Immobilienmarkt als Spitzenlage für Ladenflächen. Nennenswerte Leerstände sind nicht festzustellen und die Mieten sind hier deutlich höher als in den Neben- und Randlagen des Zentrums. Eine Entwicklung, die u.a. zu dem von Ihnen kritisierten Effekt führt, dass sich in den besten Lagen nur noch Filialen großer Handelsketten halten können. Diese Entwicklung hat aber nichts mit der vermeintlich schlechten Autoerreichbarkeit der Innenstadt oder mit einem angeblichen Mangel an Stellplätzen zu tun, sondern sie ist dem marktwirtschaftlichen Prinzip der Preisregelung über Angebot und Nachfrage geschuldet und zeugt von der hohen Attraktivität der Fußgängerzone.

Einkaufen in der Altstadt entwickelt sich immer mehr zum Erlebnis und oft wird es mit anderen Aktivitäten verbunden. Man kann sehr gut beobachten, dass gerade am Freitag oder Samstag viele Besucher der beiden großen Kinos mit Einkaufstaschen der Innenstadthändler ausgestattet sind. Und auch die mit Gästen voll besetzten Cafés und Restaurants zeugen davon, dass die Innenstadtbesucher ihren Ausflug in die Stadt durch die Verknüpfung verschiedener Aktivitäten zu einer Unternehmung mit Spaßfaktor gestalten wollen. Der Handel wird sich dieser Veränderung stellen müssen – Einkaufen steht heute in Konkurrenz zur Couch, lebenswerte, attraktive Innenstädte sind die einzige Chance des stationären Einzelhandels, sich weiter behaupten zu können. Das „Erlebnis Einkaufen“ ist heute nicht mehr der zielgerichtete Gang in einen oder zwei Läden, sondern das halb- oder ganztägige „Bummeln“ mit Kauf bei sich bietender Gelegenheit.

Wenn ich beschreiben soll, wodurch sich eine lebendige und attraktive Innenstadt auszeichnet, dann fallen mir als erstes die Vielfalt und die Aufenthaltsqualität ein, nicht die Parkplätze und der Verkehr. Glücklicherweise bietet Nürnberg in seiner Innenstadt mit den historischen Bauten, den Cafés, Restaurants, Kinos, Galerien, Museen und Plätzen mehr als nur Einkaufsziele – wir sind also zukunftssicher. Der weitläufige Fußgängerbereich lädt zum Flanieren und Verweilen ein und verbindet viele der genannten Ziele auf Routen ohne Autoverkehr. Nicht zuletzt sorgen die verschiedenen Veranstaltungen, wie z.B. das Bardentreffen, die Blaue Nacht oder das Altstadtfest, immer wieder dafür, dass Menschen ins Zentrum von Nürnberg kommen und damit auch die vielfältigen Angebote hier entdecken und kennenlernen können und oft mit ihrem Einkauf verbinden.

Es wäre fatal, wenn wir Mobilität wie in den 60er Jahren nur als Automobilität denken würden. Eine Einengung von Stadtentwicklung auf das Prinzip einer autogerechten Stadt ist eine historisch längst überholte Sichtweise. Moderne, fortschrittliche Planung hat bereits vor Jahren den Wandel von einer autofokussierten hin zu einer an den Bedürfnissen der Menschen orientierten Perspektive vollzogen. Die Bewohner der Städte suchen heute den attraktiven, menschengerechten und urbanen Lebensraum, der für Lebensqualität steht und der sich unter anderem über Vielfalt, über Kultur- und Bildungsangebote, abwechslungsreiche Gastronomie, unterschiedli-

che Wohnformen, Freizeitmöglichkeiten, Grünflächen oder kurze Wege definiert. Auch der Erfolg des Handels definiert sich in der heutigen Zeit aus der attraktiven Vielfalt einer Innenstadt, nicht ihrer Autofreundlichkeit.

Seite 4 von 4

Vermehrt schätzen gerade jüngere Stadtbewohner ein Leben auch ohne eigenes Auto. Diesen Wertewandel als ideologisch einzustufen, ist falsch und verkennt die Bedürfnisse der Menschen, die in der Stadt wohnen. Eine Planung, die die Unabhängigkeit vom Auto fördert, hat darüber hinaus auch Vorteile für die gesamte Stadtgesellschaft. Europäische Richtlinien fordern von den Städten zu Recht die Einhaltung festgelegter Luftschadstoff- und Lärmgrenzwerte. Dies gelingt uns aber nur, wenn sich tatsächlich in den nächsten Jahren eingefahrene Verhaltens- und Denkmuster im Verkehrssektor grundlegend ändern. Dabei ist es meines Erachtens erforderlich, nicht nur die Berufspendler - wie Sie fordern - zum Umstieg auf Busse und Bahnen zu bewegen. Wenn wir die Lebensqualität und die Attraktivität der Stadt erhalten wollen, sollten wir alle öfter mal das Auto stehen lassen und uns stattdessen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln oder mit dem Rad bzw. zu Fuß in der Stadt fortbewegen.

Grundsätzlich ist festzustellen, dass sich durchgreifende Änderungen heute nicht mehr nur mit singulären Maßnahmen erreichen lassen. Die Zusammenhänge und Wechselwirkungen zwischen Attraktivität der Stadt, Wirtschaftskraft, verkehrlicher Erreichbarkeit und Lebensqualität sind komplexer geworden, weshalb integrierte Lösungen erforderlich sind. Dabei ist mein Ansporn bei allen Entscheidungen das Wohlergehen der Bevölkerung und dazu gehört wesentlich mehr, als die Autoerreichbarkeit der Innenstadt und ein großes Angebot an kostenfreien Parkplätzen.

Mit freundlichen Grüßen


Dr. Ulrich Maly

