Sitzungsunterlagen

Sitzung des Verkehrsausschusses
07.07.2022

Inhaltsverzeichnis

Vorlagendokumente 3
TOP Ö 2.1 Fußgängerstrategie für Nürnberg 3
Sitzungsvorlage Vpl/035/2022 3
Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 15.02.2022 Vpl/035/2022 7
Entscheidungsvorlage Vpl/035/2022 9
Fußverkehrsstrategie für Nürnberg Vpl/035/2022 11
TOP Ö 2.2 E-Scooter-Nutzung in Nürnberg 35
Sachverhaltsdarstellung Vpl/037/2022 35
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 04.04.2019 Vpl/037/2022 42
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 07.10.2019 Vpl/037/2022 43
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 15.10.2019 Vpl/037/2022 44
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 21.06.2021 Vpl/037/2022 46
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 22.06.2021 Vpl/037/2022 48
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 05.10.2021 Vpl/037/2022 50
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 13.12.2021 Vpl/037/2022 51
Antrag der Stadtratsgruppe Die Linke vom 02.02.2022 Vpl/037/2022 53

Beschlussvorlage
Vpl/035/2022

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	23.06.2022	öffentlich	Beschluss
Verkehrsausschuss	07.07.2022	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Fußgängerstrategie für Nürnberg
hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis90/Die Grünen vom 15.02.2022

Anlagen:
Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 15.02.2022
Entscheidungsvorlage
Fußverkehrsstrategie für Nürnberg

Sachverhalt (kurz):

In Nürnberg sollen mehr Menschen gerne zu Fuß unterwegs sein. Hierzu hat sich der Stadtrat zuletzt im Rahmen des Mobilitätsbeschlusses vom 27.01.2021 bekannt. Gleichzeitig muss die Verkehrssicherheit von Fußgängerinnen und Fußgängern aufgrund der anteilig hohen Zahl an tödlich verunglückten Zufußgehenden verbessert werden. Dazu soll der Fußverkehr in Nürnberg über das Alltagsgeschäft hinaus strategisch gefördert werden. Die dazu nötige von der Verwaltung erarbeitete Fußverkehrsstrategie mit den dazugehörigen Zielfeldern und möglichen Maßnahmenkatalogen wird zum Beschluß vorgelegt.

Bestandteil des Mobilitätsbeschlusses ist die Konzeption und schrittweise Durchführung des Projekts "Fußgängerfreundliche Stadtteile" in allen Vierteln, beginnend innerhalb des Bundesstraßenrings. Entsprechend des Antrags der Stadtratsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen vom 15.02.2022 wird über die geplante Vorgehensweise zur Auswahl und Durchführung des Modellstadtteils für das Projekt berichtet. Im Zuge der "Fußgängerfreundlichen Stadtteile" werden die relevanten Verbände und Organisationen, insbesondere der Behindertenrat, beteiligt.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☒ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☐ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☐ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☐ Kosten bekannt

Gesamtkosten	€	**Folgekosten**	€ pro Jahr
		☐ dauerhaft	☐ nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	€	davon Sachkosten	€ pro Jahr
davon konsumtiv	€	davon Personalkosten	€ pro Jahr

Stehen Haushaltsmittel/Verpflichtungsermächtigungen ausreichend zur Verfügung?
(mit Ref. I/II / Stk - entsprechend der vereinbarten Haushaltsregelungen - abgestimmt, ansonsten Ref. I/II / Stk in Kenntnis gesetzt)

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

- ☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans
- ☐ Auswirkungen auf den Stellenplan im Umfang von Vollkraftstellen (Einbringung und Prüfung im Rahmen des Stellenschaffungsverfahrens)
- ☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

2b. Abstimmung mit DIP ist erfolgt (Nur bei Auswirkungen auf den Stellenplan auszufüllen)

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☐ Nein

☒ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

Die schwächsten Verkehrsteilnehmenden (insbesondere Kinder, Senioren, Mobilitätseingeschränkte) werden durch die Fußverkehrsstrategie in der sicheren Ausübung eigenständiger Mobilität bestärkt.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

☐ **RA** (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)

☐

☐

☐

Beschlussvorschlag:

1. Der Verkehrsausschuss bekennt sich zu den Zielen der vorgelegten Fußverkehrsstrategie. Die Verwaltung wird damit beauftragt, diese mithilfe geeigneter Maßnahmen umzusetzen und fortlaufend sowie systematisch weiterzuentwickeln.

2. Ein Modellstadtteil für das Projekt "Fußgängerfreundliche Stadtteile" wird unter Beteiligung der Bürger- und Vorstadtvereine ausgewählt und das Projekt mithilfe der Inhalte aus der Fußverkehrsstrategie durchgeführt.

Ö 2.1

BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN

FRAKTION B' 90/DIE GRÜNEN, RATHAUSPLATZ 2, 90403 NÜRNBERG

An den Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg
Marcus König
Rathaus

90403 Nürnberg

AfV am 17.02.2022

OBERBÜRGERMEISTER
15. FEB. 2022
/.....Nr. .....

VI	1 Zur Kts.	3	Zur Stellungnahme
		4	Antwort vor Absendung vorlegen
	2 z.w.V.	5	Antwort zur Unterschrift vorlegen

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Stadtratsfraktion Nürnberg

Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

Tel: (0911) 231-5091
Fax: (0911) 231-2930
gruene@stadt.nuernberg.de

Bus: Linie 36, 46, 47 (Rathaus)
U-Bahn: Linie 1 (Lorenzkirche)

Nürnberg, 15. Februar 2022

Dringlichkeitsantrag für den Verkehrsausschuss am 17.02.2022: Konzipierung eines fußgänger*innenfreundlichen Modell-Stadtteils

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

mit dem Mobilitätsbeschluss vom Januar 2021 hat sich der Stadtrat mit großer Mehrheit darauf verständigt, dass ein Projekt *Fußgängerfreundliche Stadtteile* konzipiert wird. Alle Stadtteile innerhalb des Rings sollen demnach bis 2030 systematisch mit dem Ziel einer fußgänger*innenfreundlichen Gestaltung untersucht werden. Zum Auftakt war dabei ein Modell-Stadtteil und die Festlegung eines Maßnahmenbündels noch im Jahr 2021 geplant. Die Umsetzung im Modell-Stadtteil soll bereits 2024 abgeschlossen sein.

Um einen Verzug des Projektes zu vermeiden, sollte nun sehr schnell diese Festlegung von Modell-Stadtteil und Maßnahmenpaket erfolgen. Eine Möglichkeit wäre, einen Bereich der Südstadt als Modell-Stadtteil festzulegen – andere Vorschläge sind jederzeit erwünscht. Unabhängig von der Wahl des Modell-Stadtteils sollte bei der Umsetzung eine gute Bürger*innenbeteiligung von hoher Priorität sein. Als gutes Beispiel kann hier das Projekt SUNRISE Bremen dienen (sunrise-bremen.de).

Wir stellen deshalb zur Behandlung im Verkehrsausschuss am 17.02.2022 folgenden Antrag:

- Die Verwaltung definiert einen Bereich als fußgänger*innenfreundlichen Modellstadtteil im Sinne des Mobilitätsbeschlusses vom 27.01.2021 und legt diesen zum Beschluss vor.
- Die Verwaltung definiert ein Bündel an Maßnahmen für diesen Modellstadtteil und stellt dieses zur Abstimmung.
- Die Verwaltung berichtet über den Fortschritt des Projekts *Fußgängerfreundliche Stadtteile.*

Begründung der Dringlichkeit:
Laut Mobilitäts-Beschluss vom 27.01.2021 sollte die Definition von Modellstadtteil und Maßnahmenbündel bereits 2021 erfolgen. Deshalb sollte dies nun so schnell wie möglich nachgeholt werden.

Mit freundlichen Grüßen

Mike Bock
Stadtrat

Marc Schüller
stv. Fraktionsvorsitzender

Fußverkehrsstrategie für Nürnberg
hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 15.02.2022

Entscheidungsvorlage

Anlass

Zu Fuß unterwegs zu sein ist die natürlichste Art, sich fortzubewegen. Während es in den letzten Jahren viele Fortschritte insbesondere bei der Förderung des Radverkehrs gab, muss auch dem Fußverkehr deutlich mehr Aufmerksamkeit zuteilwerden. Im Jahr 2019 wurde die Verwaltung daher mit der Erstellung und Umsetzung einer Fußverkehrsstrategie beauftragt. Nachdem hierfür eine Stelle geschaffen wurde, konnte diese Fußverkehrsstrategie erarbeitet werden. Sie wird folgend vorgestellt und soll nach dem entsprechenden Beschluss umgesetzt werden.

Weiterhin ist die strategische Förderung des Fußverkehrs ein wichtiger Bestandteil des Mobilitätsbeschlusses des Stadtrats vom 27.01.2021. Daher wird mit dem Konzept für den Modellstadtteil des Projekts „Fußgängerfreundliche Stadtteile“ ein erstes konkretes Maßnahmenbündel des Unterpunkts „Fußverkehr stärken“ des Mobilitätsbeschlusses angestoßen.

Fußverkehrsstrategie

Ziel der Fußverkehrsstrategie ist, dass mehr Menschen in Nürnberg gerne und häufiger ihre Wege zu Fuß zurücklegen und sich dabei sowohl sicher fühlen als auch sicher sind. Daher sind die drei übergeordneten Ziele der strategischen Fußverkehrsförderung der Stadt Nürnberg die Folgenden:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit für Zufußgehende
- Erhöhung des Fußverkehrsanteils am Modal Split
- Erhöhung von Komfort und Attraktivität des Zufußgehens

In allen Planungen der Stadtverwaltung müssen die Belange von Fußgängerinnen und Fußgängern entsprechende Berücksichtigung finden. Konkret soll sich an den inhaltlichen Zielfeldern sowie dem Maßnahmenkatalog der Strategie orientiert werden. Auf quantitative Vorgaben wird dabei bewusst verzichtet, da konsensfähige Leitlinien und der strategische Rahmen im Vordergrund stehen. Hinweise auf konkrete Personal- und Finanzierungsbedarfe und zur Umsetzung einzelner Maßnahmen werden in den jeweiligen Detailplanungen berücksichtigt.

Die ausführliche Fußverkehrsstrategie ist dieser Vorlage als Anhang beigefügt.

Modellstadtteil für das Projekt „Fußgängerfreundliche Stadtteile“

Alle Stadtteile innerhalb des Rings sollen entsprechend dem Mobilitätsbeschluss bis 2030 systematisch mit dem Ziel fußgängerfreundlicher Gestaltung untersucht werden. Danach folgen die Stadtteile außerhalb der Ringstraße. Zunächst wird ein Modellstadtteil festgelegt, der bis 2024 umgesetzt werden soll. Ein besonderer Fokus liegt im Zuge des Projekts auf konkreten Verbesserungsmaßnahmen vor Ort, ebenso wie auf der Möglichkeit der Zivilgesellschaft, an der Förderung des Fußverkehrs mitzuwirken. Es werden relevante Verbände und Organisationen, insbesondere der Behindertenrat, beteiligt. Somit dient dieses

Projekt vor allem der Umsetzung der Fußverkehrsstrategie, um schrittweise erst in den Innenstadtteilen und anschließend in der gesamten Stadt Verbesserungen zu erzielen.

Bei der Auswahl des Modellstadtteils sollen sich Bürger- und Vorstadtvereine aktiv beteiligen, indem sie ihr Interesse und ihre Mitwirkungsbereitschaft für Stadtteile mit einer geeigneten Struktur und Größe bekunden. Dazu wird die Verwaltung die Arbeitsgemeinschaft der Bürger- und Vorstadtvereine e.V. (AGBV) kontaktieren. Es ist vorgesehen, das Projekt im Modellstadtteil noch im Jahr 2022 anlaufen zu lassen, vorrangig 2023 durchzuführen und zu Beginn des Jahres 2024 abzuschließen.

Im Rahmen der Durchführung sind Begehungen vor Ort ebenso wie weitere Partizipationsmöglichkeiten (per Veranstaltung oder online) vorgesehen. Konkrete Verbesserungsvorschläge und Maßnahmen sollen zusammengestellt und priorisiert werden, um deren Umsetzung anschließend prüfen zu können. Dabei muss eine realistische Erwartungshaltung vermittelt werden, da es anhand zu erwartender Zielkonflikte sowie aufgrund begrenzter personeller und finanzieller Ressourcen nicht möglich sein wird, alle Wünsche und Anregungen umzusetzen. Die Handlungsfelder und -maxime für Verbesserungen ergeben sich durch die Fußverkehrsstrategie. Anhand der Erfahrungen im Modellstadtteil wird das Konzept evaluiert und vor der Umsetzung in allen Stadtteilen innerhalb des Bundesstraßenrings entsprechend angepasst.

Fußverkehrsstrategie für Nürnberg

Inhalt

1. Nürnberg läuft 1
2. Gute Gründe für den Fußverkehr 2
3. Ausgangslage und Potentiale 3
3. Übergeordnete Ziele der Fußverkehrsstrategie 5
4. Konkrete Ziele und Leitlinien 6
1. Schaffung einer fußgängerfreundlichen Stadt 7
2. Flächengerechtigkeit und mehr Platz für Zufußgehende 9
3. Durchgängige Erreichbarkeit 11
4. Bessere Infrastruktur und komfortable Wege 13
5. Barrierefreiheit und inklusive Mobilität 15
6. Sicherheit für Fußgängerinnen und Fußgänger 17
7. Kommunikation, Information, Beteiligung 19
8. Förderung des Umweltverbunds und der Intermodalität 22
5. Fazit und Ausblick 23
Bildnachweis 24
Quellenverzeichnis 24

1. Nürnberg läuft

Die Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung ist sehr individuell, aber nahezu alle gehen zu Fuß. Dafür benötigt man kein Fahrzeug oder andere Gerätschaften, zu Fuß gehen ist überall und jederzeit möglich. Vielleicht wegen seiner Selbstverständlichkeit wird das Zufußgehen jedoch oftmals nicht als vollwertige Verkehrsart wahrgenommen. Fußgängerinnen und Fußgänger haben klare Bedürfnisse, zum Beispiel großzügige, hindernisfreie und ebene Gehwege, geschützt vor den schnelleren Verkehrsarten, abwechslungsreich, sicher, hell beleuchtet und angenehm gestaltet. Insbesondere diejenigen, die nicht auf andere Weise mobil sein können, sind auf breite Wege und barrierefreie Querungsmöglichkeiten angewiesen. Gleichzeitig ist die Debatte zum hohen Flächen- und Ressourcenverbrauch unserer Gesellschaft ebenso medial präsent wie die um die Verkehrswende, Luftreinhaltung und Lärmschutz. Zufußgehen bietet dahingehend nur Vorteile. Das Leitbild der Stadt der kurzen Wege, die Durchmischung von Wohnen, Arbeiten, Bildung, Kultur, Freizeit und Konsum, wird daher für Nürnberg angestrebt.

Nürnberg ist im Kern eine dichte Stadt. An die Altstadt mit ihren teils sehr schmalen Straßenquerschnitten schließen sich Gründerzeitquartiere mit Blockrandbebauung an. In den Außenbezirken sind alte Dorfstrukturen geringerer Dichte heute noch verbreitet. Verkehrstrassen, Grünzüge und Wasser gliedern und prägen die Stadt. Bis in die 1960er Jahre wurden im Alltag regelmäßig lange Wege zu Fuß zurückgelegt. Diese einstige Selbstverständlichkeit ist mit der „autogerechten Stadt“ der Moderne verloren gegangen; die vermeintliche Zeitersparnis durch motorisierte Fahrzeuge wurde immer bedeutsamer, parallel stiegen die Wegelängen des MIV – die Suburbanisierung erweiterte die Städte in die

Regionen. Der inzwischen sehr hohe Kfz-Bestand nimmt weiter zu, obwohl gleichzeitig Haushalte ganz oder in bestimmten Phasen des Lebens auf einen Pkw verzichten. Die negativen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs sind nicht mehr umwelt- und stadtverträglich zu bewältigen. Mobilität muss sich ändern und stadtverträglicher werden.

Ein Teil der Antwort ist ein in den letzten Jahren in Nürnberg enorm gestärkter ÖPNV, der einen guten, sicheren und urbanen Ersatz für den MIV bietet. Mit exzellenten Takten, sehr guter Netzerschließung und hoher Pünktlichkeit können sowohl Pendler- als auch Alltagsverkehre gebündelt, ressourcenschonend und sicher abgewickelt werden. Ein weiterer Teil ist die Radverkehrsstrategie, die wiederum Alternativen zur Nutzung eines Kfz ermöglichen soll. Offen bleibt dabei bisher die wichtigste aller Fortbewegungsarten: der Fußverkehr. Fußgängerinnen und Fußgänger sind als schwächste Verkehrsteilnehmende im öffentlichen Raum besonderen Gefahren ausgesetzt, gleichwohl sie quasi omnipräsent sind.

Strategische Fußverkehrsförderung ist daher überfällig. Sie bietet Vorteile für die gesamte Gesellschaft. Dafür muss sie integraler Bestandteil der Stadt-, Umwelt- und Verkehrsplanung werden.

2. Gute Gründe für den Fußverkehr

Fußverkehr sollte gefördert werden, weil er:

- selbstverständlich und Teil jedes Weges ist.
- Gesundheit nachweislich fördert („10.000 Schritte“).
- zur Steigerung der Lebensqualität beiträgt.
- den öffentlichen Raum belebt und die lokale Wirtschaft stärkt.
- sozialen wie demokratischen Austausch gerade erst ermöglicht.
- Basis der Stadtgesellschaft ist.
- kostenfreie und sozialverträgliche Mobilität darstellt.
- einen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz leistet.
- Inklusion unterstützt.

3. Ausgangslage und Potentiale

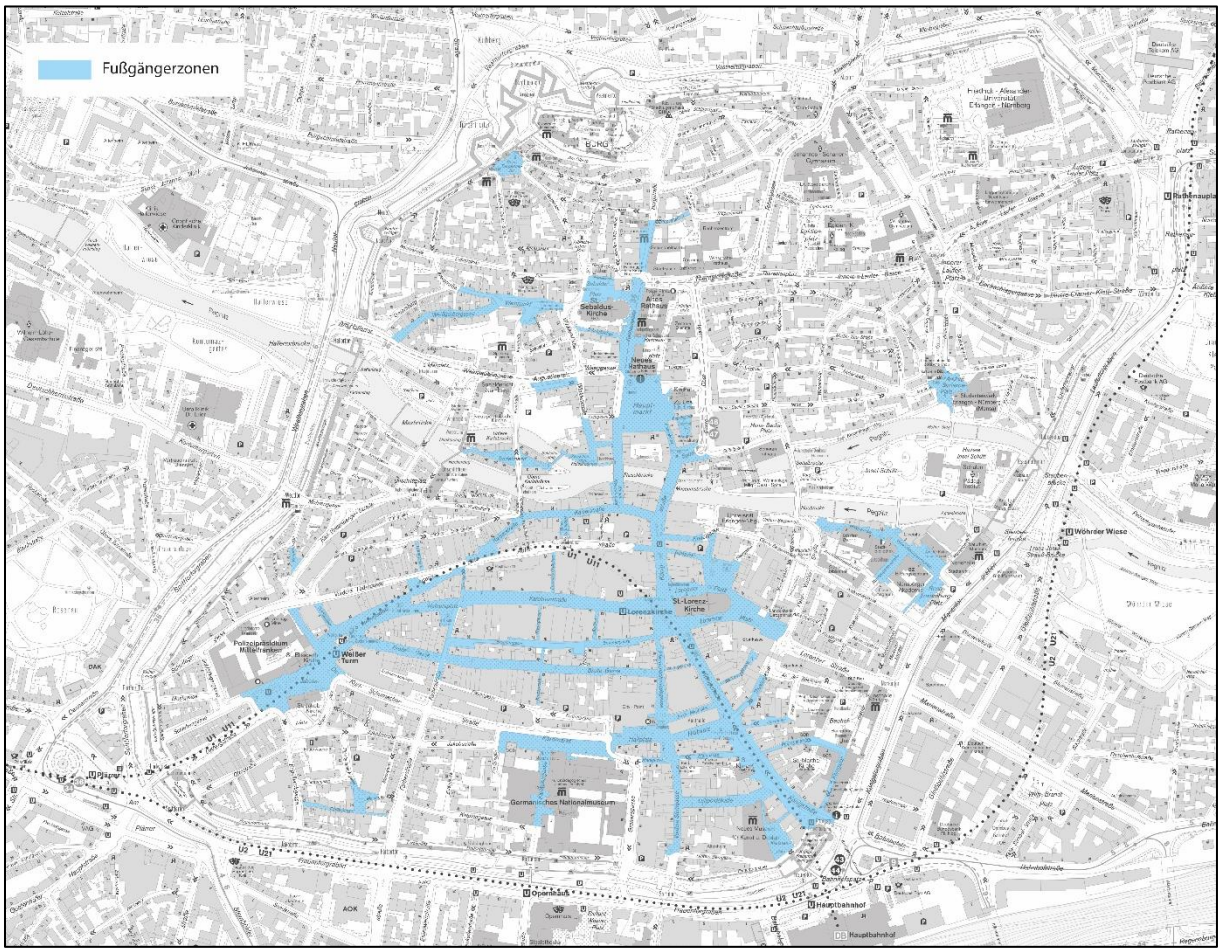


Abbildung 1: Ausdehnung der Fußgängerzonen in der Nürnberger Altstadt, 2022.

Der Fußverkehr bildet das Rückgrat jeglicher urbanen Mobilität. Seine Größenordnung wird oftmals unterschätzt. So gehen etwa die Hälfte der Nürnbergerinnen und Nürnberger (49%) täglich oder fast täglich zu Fuß. Mehrmals wöchentlich legen 80% der Befragten Wege ausschließlich zu Fuß zurück (vgl. StA 2020: 15). Der Modal Split des Fußverkehrs der Nürnberger Wohnbevölkerung beträgt mit der gängigen Methode des Hauptverkehrsmittelprinzips knapp ein Viertel (24%) (vgl. PB Consult 2019: 11). Nach Aufschlüsselung aller genutzten Verkehrsarten wurde 2019 bei 76% aller betrachteten Wege ein Teilstück zu Fuß bewältigt (vgl. ebd: 51). Da sicherlich nicht jeder interviewte Autofahrende den Fußweg zum Parkplatz oder ÖV-Kunde den Fußweg zur Haltestelle angab, ist es wahrscheinlich, dass noch ein höherer Prozentsatz aller zurückgelegten Wege einen Teil zu Fuß enthält. Ausschließliche Fußwege werden überdurchschnittlich oft von Kindern, Jugendlichen, Frauen und Älteren zurückgelegt (vgl. ebd.: 40f.). Diese Gruppen sind daher in der strategischen Fußverkehrsplanung besonders zu berücksichtigen. Wege zu Fuß dienen vorrangig dem Zweck der Ausbildung, des Einkaufs, der Begleitung oder der Freizeit und finden besonders häufig in der Stadtmitte und der Südstadt statt (vgl. ebd.: 46; 76).

Während in den letzten Jahrzehnten der MIV-Anteil sank und der ÖPNV- sowie Radverkehrsanteil an allen Wegen zunahm, blieb der Fußverkehrsanteil recht konstant bei Werten zwischen 22% und 24% (vgl. PB Consult 2019: 11). Wenn das im Mobilitätsbeschluss 2021 definierte Ziel von 68% aller Wege mit dem Umweltverbund bis zum Jahr 2030 erreicht werden soll, muss auch der Fußverkehr hierzu seinen Beitrag leisten. Beispielsweise werden

15% aller Arbeits-/Ausbildungswege bis 2 km nach wie vor mit dem MIV zurückgelegt (vgl. StA 2020: 21). 27% der Pkw-Fahrten von Fahrern und 34% der Pkw-Fahrten von Mitfahrern sind unter 3 km lang (vgl. PB Consult 2019: 57). 11% aller Pkw-Fahrten im Nürnberger Binnenverkehr wären auf die eigenen Füße verlagerbar (vgl. VAG 2021: 17). Hier liegt ein deutliches Potential für modale Verlagerungen. Der Fußverkehr kann also einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung des Modal Split im Binnenverkehr leisten, er sichert aber auch den attraktiven Anschluss an den ÖPNV, der unter anderem in der Lage ist, einbrechende Pendlerverkehre vom Auto in die Bahn oder den Bus zu locken – dies umso mehr, je besser die Wege vom ÖPNV zum Ziel fußläufig erreichbar sind

Das Fußverkehrsaufkommen an unterschiedlichen Querschnitten im Stadtgebiet wird im Zuge der alljährlichen großen Verkehrszählung im Juli sowie kontinuierlich nach Bedarf erfasst. Schwerpunkte lagen dabei bislang in den Fußgängerzonen, auf den Pegnitzbrücken ohne Kfz-Verkehr sowie an den Stellen im Stadtgebiet, wo Querungsmöglichkeiten zu Schulen, Kindertagesstätten oder ÖPNV-Haltestellen geprüft werden. Während in der Altstadt in den letzten Jahren konstante Mengen an Zufußgehenden gezählt wurden (siehe Abbildung 2), gibt es aus den Stadtteilen noch keine flächendeckenden Ergebnisse. Daher soll im Rahmen der strategischen Fußverkehrsförderung ein besonderer Schwerpunkt auf der Schaffung und Pflege einer kontinuierlichen Datenbasis zum Fußverkehr im Stadtgebiet liegen.

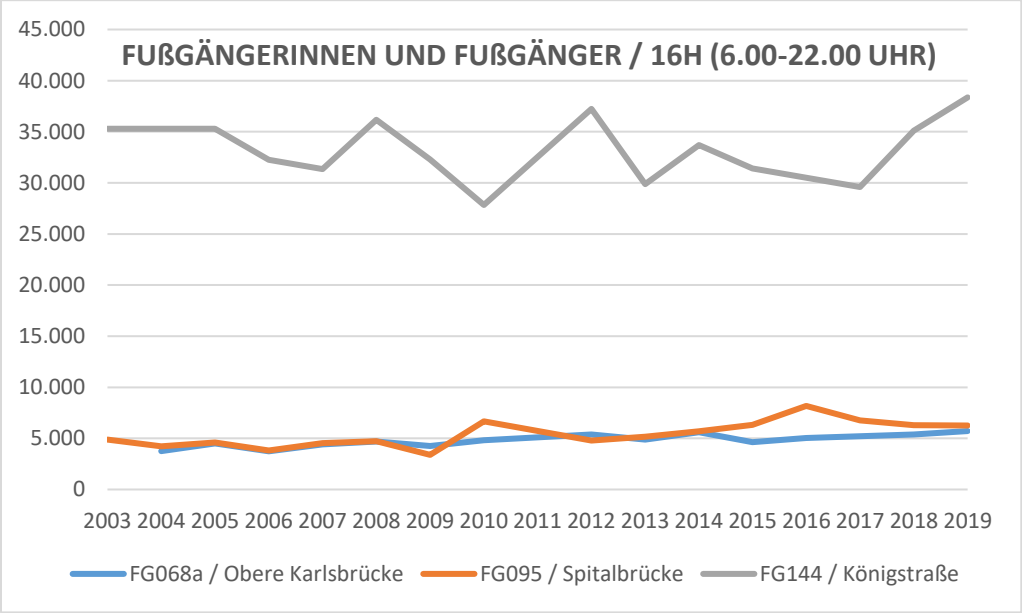


Abbildung 2: Konstantes Fußgängeraufkommen in der Altstadt (2003-2019) am Beispiel von 3 Zählstellen.

Ein wichtiges Ziel der Stadt Nürnberg ist mit der „Vision Zero“ eine Reduktion der Zahl der Verkehrstoten auf null. Fußgängerinnen und Fußgänger sind besonders gefährdet. So sind in der jüngeren Vergangenheit jedes Jahr Zufußgehende bei Verkehrsunfällen in Nürnberg ums Leben gekommen. Im Durchschnitt waren seit 2011 50% aller Getöteten im Nürnberger Straßenverkehr Fußgängerinnen bzw. Fußgänger. 2021 waren von den fünf verstorbenen Unfallopfern drei zu Fuß unterwegs, darunter zwei Senioren über 65 Jahren. Dies zeigt die hohe Gefährdung des Fußverkehrs allgemein und insbesondere der älteren und schwächeren Verkehrsteilnehmenden. Das generelle Unfallaufkommen unter Beteiligung von Zufußgehenden verhielt sich in den letzten Jahren relativ konstant. Seit 2009 kam es in Nürnberg jährlich zu rund 100 bis 140 polizeilich erfassten Unfällen mit Fußgängerinnen und

Fußgängern als Hauptunfallverursacher. Unfälle anderer Verursacher zulasten von Zufußgehenden summierten sich im selben Zeitraum auf rund 180 bis 225 pro Jahr. Bei den meisten erfassten Unfällen kam es zu Personenschäden, jedoch besteht vor allem unter den Unfällen mit Sachschaden und den Alleinunfällen eine erhebliche Dunkelziffer. Besonders oft verunfallen Fußgängerinnen und Fußgänger bei nasser bzw. feuchter Witterung und bei Dunkelheit. Unfälle, die durch Zufußgehende verursacht werden, geschehen meist bei ungesicherten Querungsvorgängen ohne Beachtung des Fahrzeugverkehrs. Durch andere Verkehrsteilnehmende zu verantwortende Unfälle treten insbesondere beim Fahren und Abbiegen im Zuge falschen Verhaltens gegenüber Fußgängerinnen und Fußgängern auf, bei Überschreitungsvorgängen von diesen, und bei Unfällen durch Radfahrende auch häufig durch die verbotswidrige Benutzung des Gehwegs.

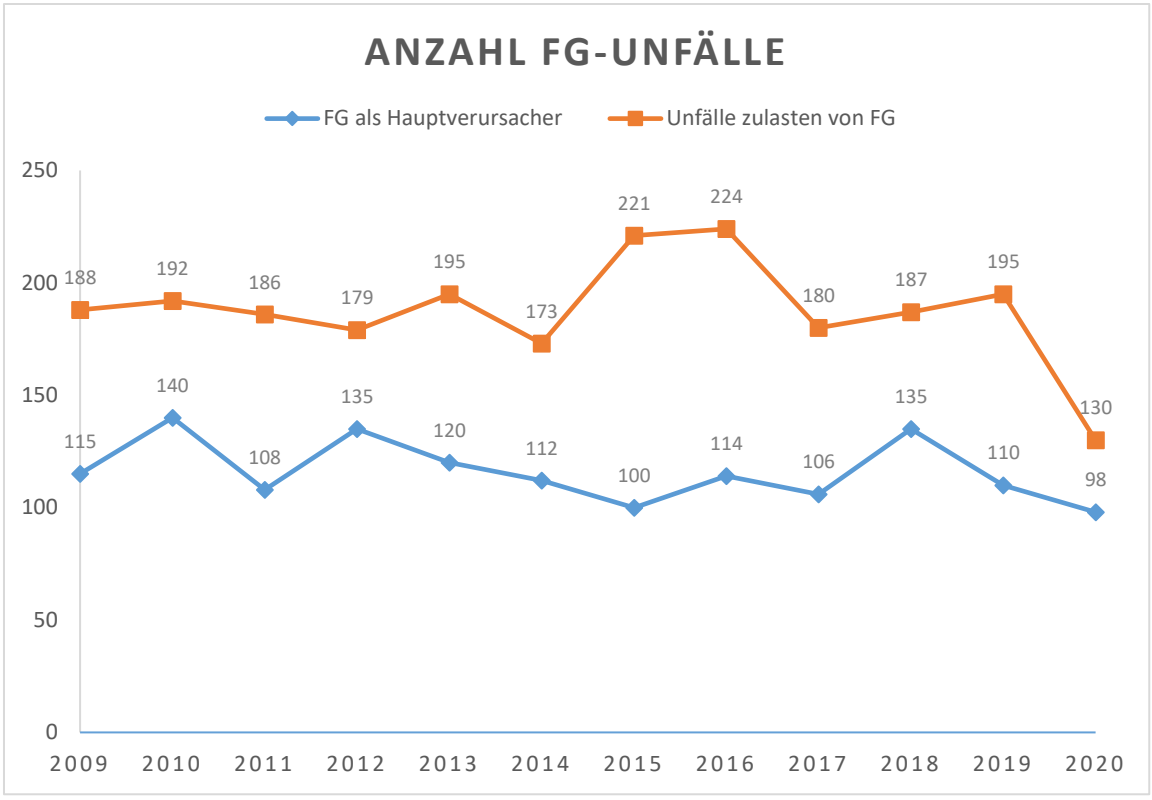


Abbildung 3: Überblick über Unfälle mit Beteiligung des Fußverkehrs, 2009-2020.

Die Tatsache, dass seit vielen Jahren kein Kind mehr auf dem Schulweg tödlich verunglückte, ist dabei besonders hervorzuheben: Es zeigt sich, dass die gemeinsame Arbeit von Polizei, Schulen und Verkehrsplanung zusammen mit verantwortungsvoller Hinführung von Kindern an die Risiken des urbanen Verkehrs durch Eltern großen Effekt haben kann und „Vision Zero“ auch für Erwachsene erreichbar ist!

3. Übergeordnete Ziele der Fußverkehrsstrategie

Ziel der Fußverkehrsstrategie ist, dass mehr Menschen in Nürnberg gerne und häufiger ihre Wege zu Fuß zurücklegen und sich dabei sowohl sicher fühlen als auch sicher sind. Daher sind die drei übergeordneten Ziele der Stadt Nürnberg die Folgenden:

- **Erhöhung der Verkehrssicherheit für Zufußgehende**
- **Erhöhung des Fußverkehrsanteils am Modal Split**
- **Erhöhung von Komfort und Attraktivität des Zufußgehens**

Letztendlich soll die strategische Fußverkehrsförderung dazu beitragen, Unfallzahlen zu senken, die Selbstverständlichkeit des Zufußgehens zu unterstreichen und die Lebensqualität in Nürnberg zu steigern. Kurze Wege gewährleisten ein gesundes, attraktives Wohnumfeld – und umgekehrt. Entsprechend müssen zwingend gewisse Voraussetzungen erfüllt sein, ohne die keine erfolgsversprechende Umsetzung möglich ist:

- Wahrnehmung des Fußverkehrs als eigenständige Verkehrsart
  Fußverkehr muss als eigenständige Verkehrsart gefördert werden und in allen Planungen analog anderer Verkehrsarten Berücksichtigung finden.

- Verbindlichkeit in Politik und Verwaltung
  Die Fußverkehrsstrategie konkretisiert den „Mobilitätsbeschluss für Nürnberg“, der die Förderung der Zufußgehenden vorsieht. Mit dem Stadtratsbeschluss für diese Fußverkehrsstrategie wird die Verwaltung mit der Umsetzung beauftragt. Wesentliche Einzelplanungen werden dem Verkehrsausschuss zum Beschluss vorgelegt. Bestehende Leitbilder, Strategien und Konzepte sollen eingebettet und um die Belange des Fußverkehrs ergänzt werden. Eine Bandbreite an Akteuren ist einzubinden, um von deren Wissen und Erfahrungen zu profitieren. Gleichzeitig wird die Fußverkehrsstrategie für eine Verstetigung kontinuierlich weiterentwickelt.

- Finanzierung und Personal
  Die Umsetzung der konkreten Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs erfordert entsprechende finanzielle und personelle Ausstattung. Daher sind weitere Stellenschaffungen sowie die jährliche Bereitstellung von Mitteln zwingende Voraussetzung dafür, die Situation für Fußgängerinnen und Fußgänger in Nürnberg nicht nur punktuell oder in Pilotprojekten zu verbessern.

4. Konkrete Ziele und Leitlinien

Nürnberg setzt sich zur Förderung des Fußverkehrs acht konkrete Ziele bzw. Zielfelder, die im Folgenden erläutert werden. Die aufgeführten Maßnahmen dienen dabei zur Überleitung in aktives Handeln, haben aber keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Grundsätzlich sind alle Projekte und Maßnahmen, die zur Erreichung der übergeordneten Ziele (siehe 3.) beitragen können, erstrebenswert und sollen durch diese Strategie unterstützt werden.

Zwischen bestimmten Zielen bestehen starke Querbezüge und Überschneidungen, auf die in der Umsetzung entsprechender Maßnahmen besonders Rücksicht genommen werden soll.

Zielfeld 1:

Schaffung einer fußgängerfreundlichen Stadt

Fußverkehrsförderung erfordert gewisse stadträumliche Voraussetzungen. Nur dort, wo Arbeitsplätze, Ziele der Nahversorgung, Einzelhandel, Kultur, Dienstleistungen und Freizeiteinrichtungen fußläufig erreichbar sind, stellt das „solo“ zu Fuß gehen eine Option dar. Belebte und abwechslungsreiche Erdgeschosszonen laden dazu ein, die Gehwege zu nutzen. Sie stärken gleichzeitig die lokale Wirtschaft und tragen zu aktiven und gemischten Quartieren bei. Das Leben im öffentlichen Raum ist Basis für gesellschaftliches Leben und demokratischen wie sozialen Austausch. Stadtgesellschaft basiert auf Austausch und Kontakt – das Modell der autogerechten Stadt konnte dies nicht leisten. Der nach wie vor bestehende Mangel an Platz für diesen Austausch ist problematisch. Hochwertig gestalteter öffentlicher Raum mit entsprechenden Aufenthaltsmöglichkeiten, Wegen und Zielen ist wiederherzustellen bzw. neu zu schaffen.

Angestrebt wird das Leitbild der „Stadt der kurzen Wege“. Die Voraussetzungen für eine attraktive Stadt für Fußgängerinnen und Fußgänger sind in Nürnberg sehr gut. Insbesondere das Stadtzentrum innerhalb des Rings ist dicht bebaut und bietet innerhalb kleiner Radien viele Angebote. Es besteht ein hohes Verlagerungspotential kurzer Wege, die auch ohne Sachzwang nach wie vor mit dem MIV zurückgelegt werden.

Das Ziel der Schaffung einer fußgängerfreundlichen Stadt erfordert neben dem Engagement der öffentlichen Hand das der privatwirtschaftlichen Akteure, insbesondere bei größeren Baumaßnahmen und bei der Gestaltung von Privatflächen.

Maßnahmenkatalog

1.1: Berücksichtigung in räumlichen und sektoralen Fachplanungen
Aufgrund der Relevanz der Belange von Fußgängerinnen und Fußgängern für die gesamte Bevölkerung und das räumliche und soziale Lebensumfeld werden diese in allen Fachplanungen künftig stärker als bisher berücksichtigt. Der Privatisierung des öffentlichen Raumes ist entgegenzuwirken.

1.2: Attraktiver öffentlicher Raum
Eine attraktive und einladende Gestaltung des öffentlichen Straßenraums hat einen großen Einfluss auf die bewussten und unbewussten Befindlichkeiten von Zufußgehenden. Daher ist die Aufenthaltsqualität kontinuierlich zu steigern. Hochwertige Aufenthaltsmöglichkeiten, idealerweise witterungsgeschützt, baumbeschattet und abseits von lauten Straßen oder Verkehrsachsen, sind auszubauen.



Abbildung 4: Fußgängerzone Königstraße, 2018.

1.3: Mehr Grün und Bäume
Mehr Grün im Stadtraum trägt nicht nur zur Klimaanpassung bei, sondern motiviert auch zum Zufußgehen. Daher sollen in Neuplanungen so viel Grün wie möglich realisiert und im Bestand neue Straßenbäume sowie andere schattenspendende Bepflanzung gesetzt werden. Die Barrierefreiheit hat immer oberste Priorität. Belange anderer Verkehrsmittel des Umweltverbunds müssen bei den unvermeidlichen Abwägungsentscheidungen berücksichtigt werden. Dies betrifft z.B. die Qualität von Wegeoberflächen, Beleuchtung sowie Breite der Wegeführung, Blindenleitsysteme und gestalterische Fragen.

1.4: Lebendiger Städtebau und Stadtgestaltung
Bei städtebaulichen Entwicklungen ist auf eine einladende Stadtgestaltung zu achten. Nutzbare Erdgeschosszonen sind zu ermöglichen und anzuregen, auf blickdichte Zäune und Mauern oder Erdgeschosse ohne Bezug zum öffentlichen Raum ist, wenn möglich, zu verzichten. Quartiere und Einzelvorhaben sollen nutzungsgemischt angelegt werden, um Wegelängen zu verkürzen und fußläufig möglichst viel erreichen zu können. Die Belange der Zufußgehenden korrespondieren mit der Neuen Leipzig Charta 2020, die das Ziel einer kompakten, durch Nutzungsdurchmischung und bauliche Dichte gekennzeichneten "Europäischen Stadt der kurzen Wege" verfolgt. Dazu zählen städtebaulich kleinteilige Bauformen mit menschlichem Maß an Stelle von unübersichtlichen Großformen.

1.5: Anwendung des Mobilitätsbaukastens für neue Baugebiete
Der vom Verkehrsausschuss des Stadtrats am 13.12.2018 beschlossene Mobilitäts-baukasten für neue Baugebiete wird heute schon angewendet. Wesentliche, für den Fußverkehr relevante Ziele sind, Wegeführungen und Zugänge möglichst direkt anzulegen, durchlässig und frei vom Kfz-Verkehr zu schaffen. Gehwege sind von der Breite, Oberfläche und Beleuchtung komfortabel auszugestalten.

1.6: Gestalterische Aufwertung von Schwerpunkten des Fußverkehrs
Bereiche mit viel Fußverkehr, beispielsweise Fußgängerzonen oder verkehrsberuhigte Bereiche, müssen entsprechend gestaltet werden, damit die Bedeutung der Fußgängerin-nen und Fußgänger den weiteren Verkehrsteilnehmenden vermittelt und die Einhaltung von verkehrsrechtlichen Regelungen gewährleistet wird. Temporäre Gestaltung ist ein wichtiges Instrument, um neu implementierte Maßnahmen zu erproben, sie kann jedoch nachhaltige Neugestaltungen von Straßenräumen mit Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung nicht ersetzen.

Zielfeld Nr. 2:

Flächengerechtigkeit und mehr Platz für Zufußgehende

Fußgängerinnen und Fußgängern wird im öffentlichen Straßenraum nicht mehr genügend Platz zugestanden - Kraftfahrzeuge haben den Raum in Anspruch genommen, legal oder illegal („Gehwegparken“). Ziel der Fußverkehrsstrategie ist es daher, zu einer gerechten Aufteilung des begrenzten öffentlichen Raums beizutragen und den Fußgängerinnen und Fußgängern wieder mehr Fläche zur Verfügung zu stellen. Besonders entscheidend ist dafür der Umgang mit dem ruhenden Verkehr, da dieser häufig Platz auf Gehwegen oder in stadträumlichen Aufweitungen beansprucht. Hier besteht das größte Potential für mehr Flächengerechtigkeit und Schaffung von Aufenthaltsqualität.

Maßnahmenkatalog

2.1: Förderung von geteilter Mobilität, Reduzierung des Kfz-Bestands

Um den Kfz-Besitz sowie den Kfz-Bestand insgesamt zu senken, attraktive Alternativen zum eigenen Pkw zu schaffen und mehr Platz in den Wohnquartieren für Zufußgehende und Aufenthaltsqualität zu erzielen, wird das Angebot von stationsbasiertem Carsharing stadtweit ausgebaut. Andere, verkehrlich sinnvolle Konzepte geteilter Mobilität sind zu fördern. Parallel soll öffentlicher Raum für Fußgängerinnen und Fußgänger zurückgewonnen werden.



Abbildung 5: Mobilpunkt mit Carsharing-Angebot am Leipziger Platz, 2020.

2.2: Entfall von Parkplätzen, Neuordnung des Parkens

Im gesamten Stadtgebiet haben sich Parkweisen etabliert, die den Fußverkehr behindern und ihm keine ausreichenden Restgehwegbreiten belassen. Der Mobilitätsbeschluss hält daher fest, dass das Gehwegparken überprüft und die Neuordnung bis 2030 bereits bei mindestens 30% der betroffenen Straßen durchgeführt werden soll. Konkretes Ziel dieser Fußverkehrsstrategie ist es, halbseitiges oder vollständiges Gehwegparken nur dort

zuzulassen, wo mindestens 2,50 m nutzbare Restgehwegbreite verbleibt. In zu schmalen Abschnitten soll das Parken auf die Straße verlagert oder untersagt werden. Der Entfall von Parkmöglichkeiten wird in Kauf genommen und, soweit möglich, durch Bewohnerparkplätze, Quartiersparkhäuser oder andere Instrumente der Parkraumbewirtschaftung kompensiert. Im Kern wird damit auch die „Kostenlos-Mentalität“ angegangen, die interessanterweise vor allem in der Kernstadt dafür sorgt, dass der vermeintliche Anspruch auf einen kostenlosen Stellplatz im öffentlichen Raum in direkter Wohnungsnähe regelmäßig eingefordert wird, auch um den Preis des Verlustes von Gehwegen oder Bäumen. In den Außenstadtteilen ist hingegen das Vorhalten von Garagen, Carports oder Stellplätzen, natürlich auf dem eigenen Grundstück, das ja auch erworben werden musste, selbstverständliche Praxis. Im Ergebnis gehört zum privaten Pkw in der ganzen Stadt grundsätzlich auch ein privater Stellplatz. Umgesetzt wurde diese Maxime erstmals im Stadtteil Lichtenreuth, das Konzept wird auch in weiteren Neuplanungen von Stadtteilen verfolgt.

2.3: Freihalten von Gehwegen und Kreuzungsbereichen

Gehwege und Kreuzungsbereiche sind von störenden Hindernissen freizuhalten. Dies schließt Werbeanlagen, sämtliche Fahrzeuge inkl. deren Infrastruktur und diverse Formen von Sondernutzungen ein. Das Parken an erfahrungsgemäß häufig zugeparkten Kreuzungsbereichen oder Gehwegen wird - wo möglich und nicht störend - mit Radständern oder anderen geeigneten Elementen unterbunden. Sichtbeziehungen werden aufrechterhalten. Vorrangig wird Entsiegelung und Begrünung illegal beparkter Flächen in Kreuzungsbereichen geprüft.

2.4: Neue Fußgängerzonen

Bestehende Fußgängerzonen in der Altstadt werden, wo sinnvoll, verbunden. Neue Fußgängerbereiche werden insbesondere in Stadtteilen außerhalb der Altstadt geschaffen. Ausnahmen (z. B. Berechtigtenkreis, Lieferzeiten) werden auf das Notwendigste beschränkt, so dass die Zufußgehenden durch Kfz möglichst wenig behindert werden. Der Radverkehr ist dort, wo es verträglich ist, zuzulassen.



Abbildung 6: Als Probephase eingeführte Fußgängerzone am Weinmarkt, 2020.

Zielfeld Nr. 3:

Durchgängige Erreichbarkeit

Fußgängerinnen und Fußgänger sind höchst umwegesensibel, so dass direkte Wegeverbindungen unerlässlich sind. Zudem besteht teils Bedarf nach neuen Verbindungen. Ziel ist es, in ganz Nürnberg ein engmaschiges Netz an hochwertigen Gehwegen und Verbindungen anbieten zu können, die sicher von allen Altersgruppen und unabhängig von Mobilitätseinschränkungen genutzt werden können.

Bestimmte Achsen und Strecken werden besonders stark von Fußgängerinnen und Fußgängern frequentiert. Diese stellen gemeinsam mit den übergeordneten Freiraumverbindungen die Ausgangslage für Wegenetze für den Fuß- und teils auch für den Radverkehr dar. Dabei müssen Angebote für unterschiedliche Anlässe (Alltag und Freizeit) und Gehgeschwindigkeiten berücksichtigt werden. Die Verbindungen in die Nachbarkommunen werden ausgebaut, da diese für den Alltagsverkehr (Beispiel Stadtgrenze Fürth) und/oder für Spaziergehende (Beispiel Reichswald) hohe Bedeutung besitzen können.

Maßnahmenkatalog

3.1: Herstellung übergeordneter, stadtweiter Wegenetze

Ergänzend zu den übergeordneten Freiraumverbindungen wird ein stadtteilverbindendes Vorrangfußwegenetz festgelegt. Bei diesen Hauptverbindungen sollen schnell Verbesserungen für die Fußgängerinnen und Fußgänger erreicht werden. Der Fokus hierbei liegt auf Wegen vom Stadtzentrum in die Stadtteile, zu ÖPNV-Knoten und in die Grünanlagen, von und zu wichtigen Zielen des Fußverkehrs sowie auf relevanten Tangentialverbindungen. Insbesondere die Verbindungen zwischen Stadtteilen sind oftmals ausbaufähig. Um möglichst viele Wege bequem zu Fuß zu ermöglichen, sollen zusätzliche Verbindungen innerhalb der Stadtteile geschaffen werden. Das Vorrangfußwegenetz soll von allen Stadtteilen innerhalb von 15 Minuten fußläufig erreichbar sein. Ziel ist dabei, quantitativ möglichst viele Wege unter 2 km zu erfassen und vorrangig dort neue oder bessere Wegeverbindungen zu schaffen, wo ein relevanter Umstieg vom MIV zu erwarten ist.

3.2: Überwindung von stadträumlichen Barrieren

Stadträumliche Barrieren wie Bahnanlagen, breite Straßen, Flüsse, Seen oder Bäche erfordern Querungshilfen, da sie zu Fuß nicht überwunden werden können. Ein dichtes Netz an Fußgängerampeln, Brücken und anderweitigen Hilfsmitteln zur Überwindung solcher Barrieren ist für die Fußverkehrsförderung unabdingbar, sodass solche kontinuierlich entsprechend der Standards ausgebaut und verbessert werden sollen.



Abbildung 7: Osttunneldurchstich am Hauptbahnhof, 2021.

3.3: Schaffung von Wegeverbindungen abseits des Straßennetzes

Wegeverbindungen abseits des Straßennetzes bieten Sicherheit und oft mehr Komfort für Fußgängerinnen und Fußgänger. Neue Wegeverbindungen und entsprechende Durchlässe sollen insbesondere in Neubauquartieren, Grünanlagen und durch übergeordnete Freiraumverbindungen geschaffen werden. Dabei wird die Korrelation mit neuen Radwegen und die Bedeutung für die Erreichbarkeit innerhalb der 2 km-Radien geprüft.

3.4: Lückenschlüsse bei fehlender Infrastruktur

Nicht überall im Stadtgebiet ist eine durchgängige Infrastruktur für den Fußverkehr vorhanden. Dort, wo straßenbegleitend keine Gehwege angelegt sind, sollen diese Lücken geschlossen werden, auch wenn dadurch Nachteile für den Kfz-Verkehr entstehen. Ist die bauliche Anlage von Gehwegen nicht möglich, sind durch verkehrsrechtliche und gestalterische Maßnahmen die Voraussetzungen für den Fußverkehr zu verbessern, beispielsweise durch die Einrichtung verkehrsberuhigter Bereiche, der Markierung von Schutzbereichen für Zufußgehende oder der Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeiten durch Stadtmobiliar. Diese Grundanforderung gilt unabhängig von der zu erwartenden Fußgängermenge in allen bebauten Arealen der Stadt – eine Gebäude erschließende Straße ohne Gehweg soll es 2035 in Nürnberg nicht mehr geben.

Zielfeld Nr. 4:

Bessere Infrastruktur und komfortable Wege

Bei der Planung des Straßenraums wurde der Flächenbedarf für den Fußverkehr in der Vergangenheit oftmals als Restgröße behandelt. Regelkonforme Qualitäts- sowie Mindeststandards für Gehwege wurden oft unterschritten, um großzügige Fahrbahnbreiten für den MIV herstellen zu können. Ein Umdenken von „außen nach innen“ ist daher zentraler Ansatzpunkt, um Gehwege und andere Infrastruktur für den Fußverkehr zu priorisieren und ihm so mehr Platz zuzugestehen. Plangröße soll bei Neu- und Umbauten zuerst die Regelbreite des Fußwegs sein, dann erst die optimale Führung des MIV.

Nach dem Straßenverkehrsrecht haben Fußgängerinnen und Fußgänger vorhandene Gehwege zu nutzen. Daher müssen diese flächendeckend adäquate und sichere Voraussetzungen bieten, indem sie breit, eben, barrierefrei und beleuchtet sind. Die Begehbarkeit muss zu allen Tages- und Jahreszeiten gewährleistet sein, ebenso wie die soziale Sicherheit. So kann nicht nur das subjektive Wohlbefinden gesteigert, sondern Unfälle verhindert und aktiv zur Sicherheit im Straßenverkehr beigetragen werden.

Maßnahmenkatalog

4.1: Festsetzung und Einhaltung verbindlicher Mindest- und Qualitätsstandards
Ergänzend zu den in den gängigen Regelwerken definierten Standards für Fußgängerverkehrsanlagen und den Angaben aus dem Mobilitätsbeschluss für Nürnberg sollen verbindliche Mindest- und Qualitätsstandards erarbeitet werden, die bei allen straßenplanerischen Vorhaben Anwendung finden und auch Sonderfälle, wie beispielsweise Einbauten in Gehwege, berücksichtigen.

4.2: Gehwegsanierung
Mangelhafte Infrastruktur und marode Gehwege werden ermittelt und zügig saniert. Baustellenbedingte Aufgrabungen von Gehwegen und provisorische Schließungen der Gehwegdecke werden schnellstmöglich behoben. Erstrebenswertes Ziel bei jeder Sanierung ist eine Verbesserung für den Fußverkehr im Vergleich zur Ausgangssituation.

4.3: Gehwegverbreiterung
Im Zuge anstehender Straßensanierungen und Baumaßnahmen werden Gehwegverbreiterungen immer dann geprüft, wenn die geltenden Standards nicht eingehalten werden, aufgrund örtlicher Besonderheiten, wie beispielsweise erhöhte Fußverkehrsfrequenzen, nicht ausreichen oder dies zukünftig zu erwarten ist. Die Reduzierung der Qualität der Infrastruktur für den MIV wird Gegenstand der nötigen Abwägung.

4.4: Verbesserung der Querungsmöglichkeiten
Die meisten Unfälle von Zufußgehenden geschehen durch falsches Verhalten beim Überqueren der Fahrbahn. Daher sind Querungsmöglichkeiten auszubauen und dabei insbesondere auf eine sichere Gestaltung zu achten. Ziel ist es, an jedem Arm einer Kreuzung eine Furt bzw. Signalphase für Zufußgehende einzurichten, um Umwege oder gefährliche Querungsvorgänge ohne Sicherung zu vermeiden. Statt Absperrungen sollen bevorzugt zusätzliche, direkte Querungsanlagen geschaffen werden. Signalsteuerungen

der Lichtsignalanlagen (Ampeln) werden möglichst angepasst, um Fußgängerinnen und Fußgängern längere Grünphasen zu ermöglichen.



Abbildung 8: Zusätzliche, oberirdische Querungsmöglichkeit des Bahnhofsvorplatzes, 2021

4.5: Schaffung zusätzlicher und Verbesserung bestehender Beleuchtung

Im Zuge des Projekts „Fußgängerfreundliche Stadtteile“ (siehe Zielfeld Nr. 7) liegt ein Fokus auf der Wahrnehmung der Wege, insbesondere in der Dunkelheit. Bestehende Beleuchtung wird verbessert, um ausreichend Helligkeit zu erzeugen, Angst zu vermeiden und die Sicherheit für Zufußgehende zu erhöhen. Besonderes berücksichtigt werden Querungsanlagen. Die Belange des Natur- und Artenschutzes sowie die Sicherung dunkler Nächte sind dabei in die Abwägung einzubeziehen.

4.6: Winterdienst auf Gehwegen, Freihaltung von Schnee und Eis

Die Sicherung des Winterdienstes auch auf Gehwegen hat hohe Priorität. Private Grundstücksbesitzer mit Räumpflicht sollen engmaschiger in Verantwortung genommen werden, der kommunale Winterdienst soll eine Priorisierung analog der Priorisierungen zum MIV- und Radwegenetz erarbeiten und umsetzen.

4.7: Wegeführung in Baustellen

Die Wegeführung in Baustellen muss fußgängerfreundlich gestaltet werden, indem sichere und komfortable Alternativen zur Verfügung gestellt werden. Diese müssen von schnelleren Verkehrsarten geschützt sein, ausreichende Wegebreiten aufweisen und notwendige Querungsmöglichkeiten vorsehen. Zudem sind unnötige Umwege zu vermeiden.

Zielfeld Nr. 5:

Barrierefreiheit und inklusive Mobilität

Menschen mit Behinderung haben Anspruch auf gleichberechtigten Zugang zur physischen Umwelt und zu Transportmitteln. In der Planung sind darüber hinaus die Belange der anderen schwächeren Verkehrsteilnehmenden, insbesondere von Kindern und älteren Menschen, zu berücksichtigen. All diese Gruppen haben besondere Bedürfnisse sowie eine hohe Schutzwürdigkeit und können sich teils nicht eigenständig bei Entscheidungsträgern artikulieren. Die weitere Verbesserung der schon heute in Nürnberg sehr gut ausgebauten Barrierefreiheit, ist ein wichtiger Baustein für eine Annäherung an eine inklusive, selbstbestimmte und sozial gerechte Mobilität für alle.

Ein paralleler Ansatz von schrittweisen Verbesserungen dort, wo Umbau- und Sanierungsmaßnahmen anstehen, und der kontinuierlichen Behebung von Gefahrenstellen soll verfolgt werden. Besonderer Handlungsbedarf besteht im Umfeld sensibler Einrichtungen wie Kitas, Schulen, Pflegeheime sowie Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs. Herausforderungen sind hierbei Zielkonflikte mit anderen Fachplanungen, insbesondere Grünplanung und Stadtgestaltung (Denkmalschutz), und mit den Interessen des Radverkehrs. Hinzu kommt die Heterogenität der sehr unterschiedlichen Bedürfnisse je nach persönlicher Einschränkung.

Maßnahmenkatalog

5.1: Barrierefreier öffentlicher Raum und entsprechende Oberflächengestaltung
Der öffentliche Raum und insbesondere die Gehwege werden hindernisfrei, kontrastierend wahrnehmbar sowie taktil und visuell abgrenzbar ausgebaut. Scharfe Richtungsänderungen auf Gehwegen werden minimiert und notwendige Neigungen möglichst gering ausgestaltet. Bordsteine werden dort, wo Bedarf besteht, abgesenkt und Blindenleitsysteme angebracht. Das beschlossene Gestaltungshandbuch „Nürnberger Linie“ definiert abschließend die Ziele und Möglichkeiten der Oberflächengestaltung für ganz Nürnberg.

5.2: Barrierefreie Querungsmöglichkeiten
Älteren und Mobilitätseingeschränkten wird auch bei Mittelinseln das Queren in einem Zug ohne zusätzliche Wartezeiten ermöglicht. Geh- und Sehbehinderten sollen unterschiedliche Bordsteinabsenkungen angeboten werden. Unverzichtbare Umlaufsperren müssen auch mit Rollstühlen oder Kinderwägen problemlos passierbar sein.

5.3: Barrierefreie Alternativen zu Treppen
Aufgrund der bewegten Topographie in einzelnen Stadtteilen Nürnbergs sind mancherorts Treppenanlagen vorhanden, die nicht immer über eine nutzbare Rampe oder eine direkte Umgehungsmöglichkeit verfügen. Daher sind zu Treppen im Bestand nach Möglichkeit barrierefreie Alternativen zu schaffen und solche bei Neuplanungen immer sicherzustellen.

5.4: Sitzgelegenheiten

Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum sind für alle Bevölkerungsgruppen besonders wichtig. Daher sind flächenhaft ausreichend konsumzwangsfreie Sitzgelegenheiten zu schaffen. Idealerweise betragen die Abstände dazwischen nicht mehr als 100 m, in den Außenstadtteilen 200 m. Die Sitzmöglichkeiten werden je nach Standort mit Rücken- und Armlehnen ausgestattet.

5.5: Gehwege bzw. Fußgängerzonen und Fahrzeugverkehr



Gehwege sind nur in Ausnahmefällen für den Radverkehr freizugeben. Dafür müssen diese eine ausreichende Breite von mindestens 2,50 m aufweisen (Mobilitätsbeschluss) und es darf keine Möglichkeit der Radverkehrsführung auf der Fahrbahn bestehen. Eigenständige Radwege sollen immer visuell kontrastreich und taktil wahrnehmbar von Gehwegen abgegrenzt werden (z.B. durch Roteinfärbung). Für den Radverkehr freigegebene Fußgängerzonen dürfen kein hohes Aufkommen an Fußgängerinnen und Fußgängern aufweisen. Gegebenenfalls ist die Freigabe auf weniger frequentierte Tageszeiten zu begrenzen. Elektrokleinstfahrzeuge dürfen Fußgängerzonen nicht befahren oder dort abgestellt werden.

Abbildung 9: Beschränkungen der Nutzung der Fußgängerzone am Hallplatz, 2021.

5.6: Aufmerksamkeit für Barrierefreiheit

Durch gezielte Begehungen mit dem Behindertenrat der Stadt können verwaltungsintern, aber auch mit der Öffentlichkeit, die Belange der Barrierefreiheit in der Anwendung erprobt und die Sensibilität für Mindest- und Qualitätsstandards erhöht werden.

Zielfeld Nr. 6:

Sicherheit für Fußgängerinnen und Fußgänger

Die Sicherheit hat Vorrang gegenüber der Leichtigkeit des Kfz-Verkehrs. Oberstes Ziel des Mobilitätsbeschlusses des Stadtrats vom Januar 2021 ist die Vision Zero, also die Reduzierung der Zahl der Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr auf null. Unfälle von Zufußgehenden sind zu verhindern sowie deren Schweregrade abzumildern. Dafür müssen Gefahren für den Fußverkehr abgewendet und dabei die Belange der schwächeren Verkehrsteilnehmenden schwerpunktmäßig berücksichtigt werden. Dazu gehören insbesondere Kinder, Ältere und Personen mit Mobilitätseinschränkungen, da diese als Zufußgehende bei Unfällen überdurchschnittlich häufig verletzt oder getötet werden und gängige Sicherheitsnormen im Fahrzeugbau nicht auf ihre Anforderungen abgestimmt sind. Das frühzeitige Erlernen und das kontinuierliche Ausbauen von eigenständiger Mobilität im Rahmen einer entsprechenden Verkehrserziehung ist essentiell.

Belange des Fußverkehrs müssen überall berücksichtigt werden. Fußgängerinnen und Fußgänger sind in der Regel die langsamsten Verkehrsteilnehmenden und daher höchst umwegesensibel. Trotz des Ziels der intuitiven, sicheren Straßenraumgestaltung ist mögliches regelwidriges Verhalten von Zufußgehenden in Planungen zu berücksichtigen und mithilfe von entsprechenden Angeboten statt Sperren entgegenzuwirken.

Maßnahmenkatalog

6.1: Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten

Die Vollendung der heute schon fast flächendeckenden Tempo 30-Regelungen in allen bebauten Gebieten, die Schaffung von neuen verkehrsberuhigten Bereichen und Fußgängerzonen und eine allgemeine Reduktion des Geschwindigkeitsniveaus in der Stadt erhöht die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden, insbesondere aber für Fußgängerinnen und Fußgänger. Die Stadt Nürnberg setzt sich beim Gesetzgeber weiterhin dafür ein, dass Tempo 30 auf angebauten Hauptverkehrsstraßen leichter eingeführt werden kann. Verkehrsberuhigte (Geschäfts-)Bereiche werden dort, wo sinnvoll und verkehrsrechtlich zulässig, baulich entsprechend umgestaltet. Bäume, Sondernutzungen und andere Elemente, die Fahrzeuge zum Abbremsen und Langsamfahren bewegen, werden eingesetzt.

6.2: Verkehrsberuhigungsmaßnahmen

Um die Sicherheit für Fußgängerinnen und Fußgänger zu erhöhen, aber auch dem Radverkehr und ÖPNV mehr Platz zuzugestehen, werden über die Reduzierung von Höchstgeschwindigkeiten hinausgehende Verkehrsberuhigungsmaßnahmen durchgeführt. Dazu zählen wie bisher Eingriffe in Verkehrssysteme, um beispielsweise Durchgangsverkehre aus Wohngebieten fernzuhalten oder die Rücksichtnahme zu erhöhen, ebenso wie die Einführung neuer Fußgängerzonen (siehe Zielfeld Nr. 2). Ein besonderer Fokus liegt auf Stadtteilzentren, dem Umfeld von ÖPNV-Haltestellen, Schulen und Kitas, anderen schützenswerten Einrichtungen und Bereichen mit mangelhafter Infrastruktur für den Fußverkehr.



Abbildung 10: Verkehrsberuhigung am Petra-Kelly-Platz, 2019.

6.3: Sichere Straßenraumgestaltung in Kreuzungsbereichen

Durch die Reduktion freier Rechtsabbieger, großer Abbiegeradien und anderer zügig befahrbarer Abbiegemöglichkeiten für den Kfz-Verkehr wird die Sicherheit der Fußgängerinnen und Fußgänger gesteigert, da hierdurch die durchschnittlichen Abbiegegeschwindigkeiten gesenkt und Sichtbeziehungen verbessert werden. Eigene Signalphasen für linksabbiegende Kfz sollen bevorzugt angewendet werden, um Unfälle mit Fußgängerinnen und Fußgängern beim Linksabbiegen zu verhindern.

6.4: Verbesserung der Sichtbeziehungen

Freigehaltene Sichtbeziehungen sind essentiell, damit Zufußgehende das Verkehrsgeschehen überblicken können sowie gleichzeitig von anderen Verkehrsteilnehmenden frühzeitig wahrgenommen werden. Daher müssen insbesondere Kreuzungsbereiche, Bordsteinabsenkungen, Einfahrten und Querungsmöglichkeiten von parkenden Fahrzeugen freigehalten werden. Vorgezogene Gehwegnasen und Mittelinseln helfen, die Sichtbarkeit von Fußgängerinnen und Fußgängern weiter zu erhöhen sowie deren Blickfeld zu verbessern. Bei der Prüfung von Einbauten in Gehwege oder von Sondernutzungen Dritter sind notwendige Sichtbeziehungen besonders zu berücksichtigen. Bestehende Sichthindernisse werden entfernt.



6.5: Verstärkung der Verkehrskontrollen

Für die konsequente Einhaltung bestehender Regeln im Straßenverkehr und die Gewährleistung der Sicherheit ist die regelmäßige Überwachung des fließenden sowie ruhenden Verkehrs unerlässlich. Die Kontrollkapazitäten beim Zweckverband Kommunale Verkehrsüberwachung werden weiter ausgebaut. Bei der Polizei wird auf verstärkte Kontrollen in allen Bereichen und das konsequente Abschleppen von Falschparkenden, die Fußgängerinnen und Fußgänger behindern, hingewirkt.

Abbildung 11: Illegales Parken auf dem Gehweg und im Kurvenbereich des Kirchenwegs, 2021.

6.6: Anhebung der Bußgeldsätze
Die Stadt Nürnberg setzt sich auf Landes- und Bundesebene über die entsprechenden Gremien weiterhin dafür ein, die Bußgeldsätze bei Verkehrsverstößen auch im ruhenden Verkehr deutlich anzuheben. Nur so kann die Wirksamkeit der Verkehrsüberwachung gestärkt, ein nachhaltiger Lerneffekt erreicht und die Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmenden gewährleistet werden.

6.7: Verkehrs- und Mobilitätserziehung
Schwerpunktmäßige Zielgruppen der Verkehrs- und Mobilitätserziehung sind Kindergartenkinder, Schülerinnen und Schüler, deren Erziehungsberechtigte sowie Ältere. Eltern erziehen ihre Kinder zu eigenständig sicheren Zufußgehenden, indem sie dies einüben, die Bewegung zu Fuß aktiv fördern und auf das Bringen und Holen mit dem Kfz verzichten. Getreu dem Motto „kurze Beine, kurze Wege“ ist die sehr gute Schulwegsicherheit dauerhaft zu sichern. Die vorhandenen Schulwegkarten sind aktuell zu halten, die Wege kontinuierlich zu pflegen. Die gute Zusammenarbeit von Polizei, Schule, Verkehrsplanung und Eltern soll weiter gestärkt werden.
In Zusammenarbeit mit dem Stadtseniorenrat sollen Aktionen für eine sichere und inklusive Mobilität für Seniorinnen und Senioren durchgeführt werden. Aktionen mit Fahrschulen sensibilisieren Fahranfängerinnen und -anfänger. Auch alle anderen Gruppen müssen zu rücksichtsvollem Verhalten im Verkehr angehalten werden, um die Sicherheit zu erhöhen.

Zielfeld Nr. 7:
Kommunikation, Information, Beteiligung

Fußverkehr wird von vielen nicht als eigenständige Verkehrsart wahrgenommen. Für die Belange der Zufußgehenden muss weiter sensibilisiert werden, sodass in der ganzen Bevölkerung ein Bewusstsein für deren Interessen und Bedürfnisse entsteht. Strittige Themen, wie die Aufteilung der Verkehrsflächen im öffentlichen Raum und die Prioritätensetzung hinsichtlich der Finanzierung von verkehrlichen Projekten erfordern umfangreiche Öffentlichkeitsarbeit. Gleichzeitig bietet sich im Zuge der strategischen Fußverkehrsförderung die Möglichkeit, innovative Beteiligungsformate umzusetzen und Chancen für mehr Partizipation und Bürgernähe zu nutzen. Da im Alltag praktisch jede/r zu Fuß unterwegs ist, sollte diese Meinungsvielfalt ausgeschöpft werden, um dauerhafte Verbesserungen zu erreichen und gleichzeitig demokratische Teilhabe zu stärken.

Maßnahmenkatalog

7.1: Rücksichtnahme und mehr Aufmerksamkeit
Rücksichtnahme zwischen den Verkehrsteilnehmenden wird stetig gefördert. Die Bausteine zum Thema Fußverkehr aus der Rücksichtnahmekampagne „Bitte, gerne!“ werden um die Ziele der Fußverkehrsstrategie erweitert und zu einem geeigneten Zeitpunkt

umgesetzt. Ziel ist es, konstante Aufmerksamkeit für das Thema zu gewinnen und auf die angestrebte Fußverkehrsförderung durch die Stadt Nürnberg hinzuweisen. Privat initiierte Kommunikations-, Informations- und Beteiligungsprojekte sowie entsprechende Aktionen für Zufußgehende sind zu fördern.

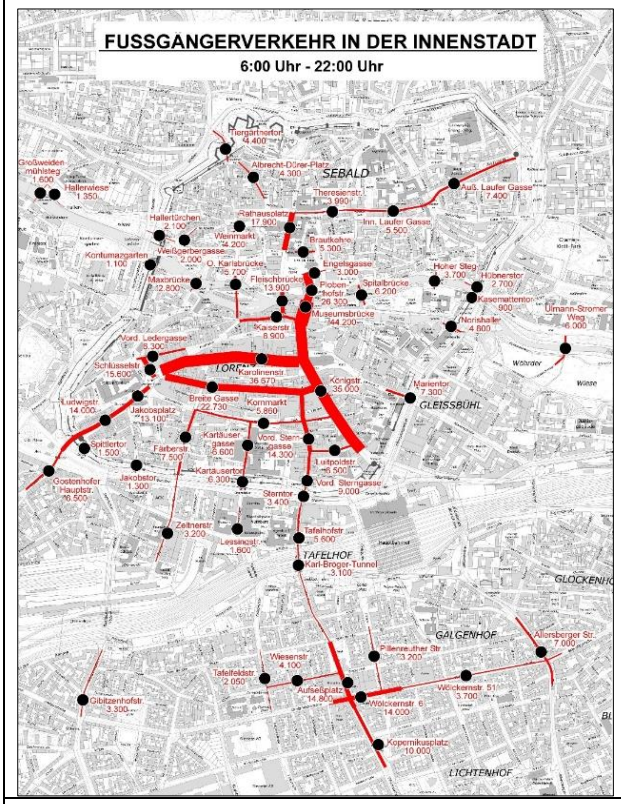
7.2: „Fußgängerfreundliche Stadtteile“
Alle Stadtteile innerhalb des Rings werden bis 2030 systematisch mit dem Ziel fußgängerfreundlicher Gestaltung untersucht. Dabei liegt ein Schwerpunkt auf der Partizipation von Bürgerinnen und Bürgern sowie Interessensverbänden vor Ort. In die Konzeption des jeweiligen Projekts wird die Beteiligung von Anfang an integriert. Bei „Fußverkehrs-Checks“ sind die Öffentlichkeit einzuladen und die Bürgervereine einzubinden, um so für Belange des Fußverkehrs im Stadtraum zu sensibilisieren.

7.3: Orientierungshinweise
Die konzipierten Wegenetze für Freizeit und Alltag werden öffentlichkeitswirksam in Zusammenarbeit mit Vereinen und Initiativen vermittelt. Hinweise auf wichtige Ziele für Fußgängerinnen und Fußgänger werden ausgebaut. Mithilfe geeigneter Mittel wird Zufußgehenden die Orientierung erleichtert. Dabei wird, wo sinnvoll, auf die Unterstützung durch digitale Ergänzungen sowie neue Medienformate und -kanäle zurückgegriffen.

7.4: Institutionelle Etablierung und Anlaufstelle
Die fortwährende Kommunikation mit unterschiedlichen Akteuren aus Verwaltung, Politik, Wirtschaft und Zivilgesellschaft zum Thema Fußverkehr muss angestoßen und verstetigt werden. Bei Bedarf sind hierfür Gremien bzw. Arbeitskreise zu etablieren und mit entsprechenden Kompetenzen auszustatten. Die Zuständigkeit in der Verwaltung für verschiedene Themen, die den Fußverkehr betreffen, wird klar nach außen kommuniziert, um die richtige Anlaufstelle für Anliegen rund um das Zufußgehen leicht ausfindig machen zu können.

7.5: Überörtliches Engagement
Die Stadt Nürnberg setzt sich explizit im Austausch mit anderen Städten, über den Deutschen Städtetag sowie beim Landes- und Bundesgesetzgeber für die Belange von Fußgängerinnen und Fußgängern ein. Dies beinhaltet sowohl gesetzliche, strukturelle und finanzielle Rahmenbedingungen.

7.6 Verbesserung der Datenlage



In den Zählstellenkatalog der jährlichen Querschnittszählung werden jedes Jahr zusätzliche Fußverkehrszählstellen aufgenommen. An Querschnitten, an denen standardmäßig nur der Kfz- und Radverkehr erfasst wird, werden zunehmend auch die Zufußgehenden erhoben, um die Datenlage stadtweit zu verbessern. Erhebungen zum Fußverkehr haben bei den fortlaufenden unterjährigen Zählungen hohe Priorität. Bei Handzählungen von Kfz und Radfahrenden wird immer abgewogen, ob Fußgängerinnen und Fußgänger zusätzlich erfasst werden können. Die Zählergebnisse sind zu georeferenzieren und zu veröffentlichen.

Abbildung 12: Fußgängerverkehr in der Innenstadt, 2019.

7.7: Information und Evaluation

Zur Messung der Fortschritte in der Fußverkehrsförderung und deren transparenten Darstellung ist die Öffentlichkeit und Politik regelmäßig über den aktuellen Stand zu informieren. Dies erfolgt im Rahmen des Reportings des Mobilitätsbeschlusses.

Zielfeld Nr. 8:

Förderung des Umweltverbunds und der Intermodalität

Fußwege sind das Bindeglied zwischen allen Verkehrsarten. Insbesondere der ÖPNV ist darauf angewiesen, dass die Fahrgäste bequem und zügig die notwendigen Wegestrecken zur Haltestelle oder bei Umstiegen zu Fuß zurücklegen können. Daher muss die Zuwegung zum ÖPNV weiter verbessert werden. Gleichzeitig kommt Fußwegen in intermodalen Wegeketten eine hohe Bedeutung zu, da sie ein flexibles Bindeglied für die Kombination unterschiedlicher Modi darstellen und so Alternativen zur Nutzung des privaten Pkw stärken. Fußgängerinnen und Fußgänger müssen sich oftmals Flächen mit dem Radverkehr teilen, wenn nicht ausreichend Platz zur Verfügung steht. Da beides intensiv gefördert werden soll, müssen Konflikte zwischen den beiden Verkehrsträgern minimiert werden.
Ziel ist es daher, durch strategische Fußverkehrsförderung auch die anderen Verkehrsmittel des Umweltverbunds zu stärken. So wird dazu beigetragen, den Anteil an MIV-Wegen in Nürnberg deutlich zu senken und bis 2030 einen Modal Split des Umweltverbunds von 68% zu erreichen.

Maßnahmenkatalog

8.1: Synergien nutzen und hervorheben
Bei Planungen für den ÖPNV sowie den Straßenraum werden Belange des Fußverkehrs immer mit einbezogen, um möglichst flächendeckend Verbesserungen zu erreichen. Das gute Miteinander der drei Bausteine Fuß, Rad und ÖPNV wird nach außen kommuniziert und entsprechend gefördert.

8.2: Barrierefreie Haltestellen und komfortable Zuwege
Eine gute Erreichbarkeit von ÖPNV-Haltestellen ist für den Fußverkehr besonders bedeutsam, da Zufußgehende auf öffentliche Verkehrsmittel zum Erreichen weiter entfernter Ziele angewiesen sind. Die Zuwegung wird verbessert, indem direkte Wegeverbindungen und Zugänge hergestellt und ausgebaut werden. Der barrierefreie Umbau von Haltestellen wird als Daueraufgabe fortgesetzt. Im angestrebten Vorrangfußwegenetz (siehe 3.1) sind ÖPNV-Knoten wichtige Start- und Zielpunkte.

8.3: Fahrgastinformation
Die Fahrgastinformationen werden verbessert, indem weit einsehbare DEFIS-Anzeiger und statische Schilder die Haltestellen und die direkten Fußwegeverbindungen dorthin aufzeigen.

8.4: Getrennte Wegeführungen für Fuß- und Radverkehr
Um Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr zu minimieren, brauchen beide Verkehrsarten breite, getrennte Wege mit einer hohen baulichen Qualität. Die Trennung von Geh- und Radwegen stellt zudem die sicherste Wegeführung dar, auch wenn diese mehr Platz beansprucht. Daher sollen bei Planungen beiden Verkehrsarten möglichst eigene Infrastrukturen in hoher Qualität, insbesondere hinsichtlich Breite, Oberflächenmaterial und Beleuchtung, zur Verfügung gestellt werden.

8.5: Radabstellanlagen zur Freihaltung von Gehwegen und Fußgängerzonen
Neue Radabstellanlagen werden so aufgebaut, sodass Gehwege (außer bei überdimensionierten Aufweitungen oder bei ausreichender Breite) und Hauseingänge von Rädern freigehalten werden. Zudem sollen Radständer wie bisher als Alternative zu Pfosten zur Verhinderung des Parkens im 5 m-Bereich verwendet werden, sofern sie den Querungsbedarf von Fußgängern nicht einschränken. Um Radfahrende aus Fußgängerzonen ohne Freigabe für den Radverkehr fernzuhalten, werden weitere Abstellanlagen am Rand von solchen Fußgängerbereichen konzentriert.



Abbildung 13: Gut nachgefragte Radständer am Rand der Fußgängerzone am Josephsplatz, 2020.

5. Fazit und Ausblick

Die konsequente Förderung des Fußverkehrs ist notwendig, um definierte Ziele aus dem Mobilitätsbeschluss und dem Klimafahrplan erreichen zu können. Sie kann einen Beitrag zur Veränderung der Verkehrsmittelwahl und zur Steigerung der Lebensqualität in der Stadt leisten. Der Aufenthalt im öffentlichen Raum - nicht nur dessen Durchschreiten - ist zudem essentieller Bestandteil sozialen und demokratischen Austausches und somit Basis der pluralistischen Stadtgesellschaft. Erhebungen zeigen, dass ein großes Potential für mehr zu Fuß zurückgelegte Wege besteht. Es gilt, dieses auszuschöpfen. Wesentlich sind dabei Wege von bis zu 3 km und das flächenhafte Sicherstellen einer Mindest-Fußgängerinfrastruktur. Dazu ist eine klare Willensbekundung seitens der Zivilgesellschaft, der Politik und der Verwaltung vonnöten.

Die vorliegende Fußverkehrsstrategie setzt hierfür den Rahmen, ist jedoch nur der Anfang einer von nun an anstehenden Daueraufgabe. Entscheidend ist, die hier aufgeführten Punkte in konkretes Handeln zu überführen, um Verbesserungen sicht- und spürbar zu machen. Durch kontinuierlich verbesserte Rahmenbedingungen und eine höhere Wahrnehmung von Zufußgehenden soll sich sukzessive an die in dieser Strategie formulierten Maßnahmen und Ziele angenähert werden.

Bildnachweis

Soweit nicht anders angegeben: Stadt Nürnberg, Verkehrsplanungsamt.

Quellenverzeichnis

Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth – **StA /** Deutz, Lutz (2020): Mobilität in Nürnberg: Hohe Autoaffinität, aber es bewegt sich in Richtung Umweltverbund. Ergebnisse aus der Wohnungs- und Haushaltserhebung *Leben in Nürnberg* 2019. Statistische Nachrichten für Nürnberg S276.

PB-Consult Planungs- und Betriebsberatungsgesellschaft mbH (2019): Stadtprofil. Mobilitätsverhalten der Nürnberger(innen). Nürnberg 2019. Tabellenband, Stand 21.10.2019. Auftraggeber: VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg.

VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg (2021): Dienstleistungsbericht der VAG 2020 auf Basis der Norm DIN EN 13816.

E-Scooter-Nutzung in Nürnberg

Beschluss

hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 04.04.2019
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 07.10.2019
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 15.10.2019
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 21.06.2021
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 22.06.2021
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 05.10.2021
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 13.12.2021
Antrag der Stadtratsgruppe Die Linke vom 02.02.2022

Anlass

Mit der vorliegenden Stadtratsvorlage trägt die Verwaltung den oben angeführten Anträgen der Stadtratsfraktionen SPD und CSU, sowie der Stadtratsgruppe Die Linke aus den Jahren 2019 bis 2022 Rechnung und berichtet über die aktuelle Situation der in Nürnberg aktiven E-Scooter-Verleihsysteme (rechtlich gesehen handelt es sich eigentlich um Vermietungen). In diesem Zusammenhang werden Fragen beantwortet, die über die Schilderung des Ist-Zustandes hinausgehen und neben Konfliktfeldern werden auch Möglichkeiten und Lösungen aufgezeigt, mit denen die bestehenden Probleme angegangen werden können.

Da die Beschwerden über E-Scooter (Elektro-Scooter), die von Nutzerinnen und Nutzern in behindernder Weise abgestellt werden, auch drei Jahre nach Betriebsbeginn der ersten E-Scooter-Verleihanbieter weiterhin zu- statt abnehmen, besteht aus Sicht der Verwaltung Handlungsbedarf. Ausgehend vom Letter of Intent (LOI) sollten für die darin festgelegten Regelungen zum Betrieb und zum Abstellen von E-Scootern im öffentlichen Raum nach Möglichkeit rechtlich verbindlichere Formen gefunden werden. Gerade vor dem Hintergrund, dass der öffentliche Raum begrenzt ist, ist das oberste Ziel, ausreichend Platz für einen verlässlichen Betrieb eines E-Scooter-Verleihsystems im städtischen Raum zu sichern, ohne dabei andere Verkehrsteilnehmende, insbesondere Fußgängerinnen und Fußgänger, zu gefährden.

Aktuelle Situation in Nürnberg

Mit dem Inkrafttreten der Elektrokleinstfahrzeugeverordnung (eKFV) im Jahr 2019 hat sich der Markt an E-Scooter-Verleihsystemen auch in Nürnberg dynamisch entwickelt. Derzeit sind im Nürnberger Stadtgebiet vier Anbieter aktiv – VOI, TIER, Lime und Bolt. Ein weiterer Anbieter namens Superpedestrian hat Interesse bekundet, in Nürnberg ab Juni 2022 ein Verleihangebot anzubieten. Mit zunehmender Anzahl an Anbietern und entsprechender Nachfrage der bestehenden Angebote wird auch die Anzahl an E-Scootern im Stadtgebiet steigen. Insbesondere der innerstädtische Fußgängerverkehr und dessen Sicherheit wird dadurch erheblich beeinträchtigt. Deshalb soll eine Obergrenze an E-Scootern festgelegt werden, die sich an den Bedürfnissen der Nutzenden, der Verkehrssicherheit, aber auch städtebaulichen Gesichtspunkten orientiert.

Nürnberg	
Anbieter	**Anzahl** (Stand März 2022)
VOI	ca. 1.050 Fzg
TIER	ca. 1.200 Fzg
Lime	ca. 1.400 Fzg
Bolt	ca. 900 Fzg

***Tab. 1** Anzahl der E-Scooter*

Der LOI, welcher eine freiwillige Absichtserklärung zwischen der Stadtverwaltung Nürnberg und den jeweiligen Anbietern auf Basis der bisherigen bundesgesetzlichen Regelungen darstellt, legt unter anderem Regeln zum Betrieb der in Nürnberg tätigen E-Scooter-Verleihsysteme fest. Innerhalb des Altstadtringes ist die Anzahl der für den Vermietbetrieb täglich zur Verfügung gestellten E-Scooter pro Anbieter auf 150 limitiert, innerhalb des Bundesstraßenrings gilt eine maximale Anzahl von 350 Fahrzeugen. Allerdings ist derzeit davon auszugehen, dass deutlich mehr E-Scooter im Zentrum abgestellt sind. Eine genaue Kontrolle ist derzeit nicht möglich, der LOI ist rechtlich unverbindlich.

Dabei bezieht sich die Anzahl der E-Scooter in der Altstadt und innerhalb der Ringstraße jeweils auf den Ausbringungszeitpunkt. Außerhalb des Bundesstraßenrings ist die Anzahl nicht begrenzt. Nach ***Tabelle 1*** mit Stand vom März 2022 sind die vier Anbieter mit insgesamt 4.550 Fahrzeugen in Nürnberg vertreten. Die Altstadt sowie die angrenzenden Wohngebiete innerhalb des Bundesstraßenrings stellen den räumlichen Schwerpunkt der Geschäftsgebiete dar. Die häufigsten Mietstarts und -enden werden im Bereich der südlichen Altstadt, an den Verkehrsknotenpunkten des Hauptbahnhofes und des Plärrers sowie in den südlichen und südwestlichen Wohngebieten wie Galgenhof, Steinbühl, St. Leonhard und Gostenhof verzeichnet.

Anzahl der Beschwerden

Von Anfang an gingen zahlreiche Beschwerden über behindernd abgestellte E-Scooter oder rücksichtsloses Fahren der Nutzerinnen und Nutzer bei der Verwaltung ein. Die exakte Anzahl der Beschwerden ist schwierig zu ermitteln. Im Verwaltungsmanagementsystem (VMS) werden alle Beschwerden gelistet, die über das städtische Servicetelefon, den Mängelmelder und über die städtische E-Mailadresse bei der Stadt Nürnberg eingehen. Seit Juli 2021 werden die eingehenden Beschwerden von Vpl bzw. SÖR direkt an die Anbieter weitergeleitet mit der Bitte, die behindernd abgestellten E-Scooter binnen 6 Stunden im öffentlichen Raum umzustellen.

Festzuhalten ist, dass in den Sommermonaten deutlich mehr Beschwerden eingehen als in den Wintermonaten und dass mit steigender Anzahl der Fahrzeuge und Anbieter auch die Beschwerden über falsch abgestellte E-Scooter im Stadtgebiet zunehmen. Insbesondere das andere Verkehrsteilnehmer behindernde Abstellen sowie die ordnungswidrige Nutzung von Gehwegen stehen im Mittelpunkt vieler Beschwerden.

Die Beschwerdelage bei der Nutzung der E-Scooter unterscheidet sich erheblich von der Beschwerdelage beim Fahrradverleihsystem VAG-Rad, deren Nutzer anscheinend die Räder sehr viel stadtverträglicher fahren und abstellen. Insofern gibt es dort derzeit keinen vergleichbaren Handlungsbedarf.

Zur Unfallstatistik

Die Anzahl der registrierten Verkehrsunfälle mit E-Scootern im Stadtgebiet Nürnberg hat sich in den vergangenen beiden Jahren von 51 im Jahr 2020 auf 162 Unfälle im Jahr 2021 mehr als verdreifacht. Nicht nur insgesamt haben die Verkehrsunfälle deutlich zugenommen, sondern auch in den Kategorien der leicht und schwer verletzten Personen. Wobei die Anzahl der verletzten Personen nicht gleich der Anzahl der Unfälle mit Personenschaden sein muss. Diese Abweichung entsteht, wenn bei einem Verkehrsunfall mit Personenschaden mehr als eine Person verletzt wird. Statistisch gesehen würde dieser Vorfall als ein Verkehrsunfall mit Personenschaden, aber zu zwei verletzten Personen führen. Glücklicherweise wurden bislang keine durch E-Scooter getöteten Personen auf Nürnberger Stadtgebiet registriert.

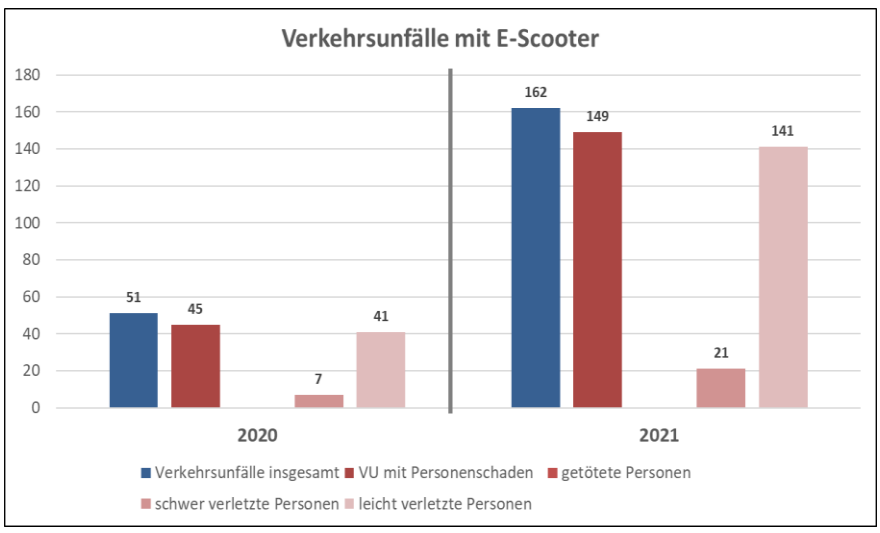


Abb. 1 *Verkehrsunfälle mit E-Scooter 2020 und 2021*

Darüber hinaus ist festzuhalten, dass die Kalenderjahre 2020 und 2021 pandemiebedingt Ausnahmezustände darstellten. Aufgrund des Lockdowns und der damit einhergehenden Veränderungen im Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger wie beispielsweise durch Homeschooling und Homeoffice kann erst langsam wieder von einem der „Normalität“ entsprechenden Mobilitätsverhalten ausgegangen werden.

Ein Blick in die elektronische Unfalltypensteckkarte (EUSKa) zeigt auf, dass fast die Hälfte aller Verkehrsunfälle mit E-Scootern bei nasser Witterung und bei Dunkelheit verursacht werden. Als häufigster Unfallumstand wird der Konsum von Alkohol oder Drogen angeführt. Auch finden die meisten durch E-Scooter verursachten Verkehrsunfälle zwischen E-Scooter-Nutzenden und Zufußgehenden bzw. Radfahrenden statt. Bei den Unfällen handelt es sich häufig um Fahrunfälle (80), das sind Unfälle, bei denen die Fahrenden die Kontrolle über ihr Fahrzeug verlieren, ohne dass andere Verkehrsteilnehmende dazu beigetragen haben. Die verbotswidrige Benutzung von Gehwegen oder anderen nicht für E-Scooter freigegebenen Flächen wird neben Alkoholeinfluss und dem Nichteinhalten eines angemessenen Sicherheitsabstandes als häufigste Unfallursache angeführt. Eine deutliche Zunahme der absoluten Verkehrsunfälle ist auf das Jahr bezogen ab dem Sommermonat Juni zu verzeichnen und nimmt mit Beginn der kühleren Jahreszeit ab Oktober wieder ab. Dieses Phänomen schlägt sich auch in der Anzahl der registrierten Beschwerden nieder. Auch die vom Polizeipräsidium für Mittelfranken durchgeführten Kontrolltage in den Monaten August bis September 2021 sind ein Beleg dafür, dass die Anzahl der Verkehrsverstöße bei E-Scooter-Fahrern mit 52 Verstößen innerhalb der drei Kontrolltage im Verhältnis zur Anzahl an Pkw-Verstößen (56) und Verstößen durch Radfahrer (39) deutlich ins Gewicht fallen. Die Fahrt mit zwei Personen zählt neben dem Rotlichtverstoß zu den am häufigsten gelisteten Verstößen.

Der verkehrliche Nutzen der Fahrzeuge ist wissenschaftlich bislang nicht belegt. Die anfängliche Euphorie, E-Scooter würden einen wichtigen Beitrag zur Verkehrswende leisten, kann derzeit nicht bestätigt werden. Erste Daten weisen darauf hin, dass E-Scooter in der Regel die Verkehrsarten des Umweltverbundes ersetzen. So gaben 64,5% der E-Scooter-Nutzerinnen und Nutzer in einer Statista-Umfrage aus dem Jahr 2019 an, dass sie anstelle der E-Scooter den öffentlichen Nahverkehr genutzt hätten, wenn kein E-Scooter zur Verfügung gestanden wäre. Wohingegen lediglich 21% auf die Fahrt mit dem privaten Pkw verzichtet hat.

Auch führt die hohe Anzahl an E-Scootern in den Städten zu einer zunehmenden Überbeanspruchung des öffentlichen Raums. Gerade in den Innenstädten, wo dem öffentlichen Raum nur begrenzt Flächen zur Verfügung stehen, ist die Nutzung der E-Scooter am stärksten verbreitet. Die Zunahme an Beschwerden und Verstößen verdeutlicht den Handlungsbedarf dieser Entwicklung steuernd entgegenzuwirken, der in den vergangenen zwei Jahren seit Betriebsbeginn entstanden ist. Dabei sollen die E-Scooter nicht aus den Innenstädten verbannt werden, sondern ein klar definiertes Konzept der E-Scooter-Nutzung soll den Rahmen für eine stadtverträgliche Mobilität liefern. Ziel soll dabei insbesondere sein, die Beeinträchtigungen des straßenrechtlichen Gemeingebrauchs der anderen Verkehrsteilnehmer durch abgestellte E-Scooter auf ein verträgliches Maß zu reduzieren.

Vorgeschlagenes Konzept für das E-Scooter-Angebot

Ausgehend vom dargestellten Ist-Zustand sieht das Konzept insbesondere die Einrichtung stationsbasierter Sammelparkplätze im öffentlichen Raum vor, um zum einen das Abstellen im öffentlichen Raum zu ordnen und zum anderen durch die vorgegebene Anzahl an Sammelparkplätzen die Anzahl an zugelassenen E-Scootern zu limitieren. Vor dem Hintergrund der Verkehrssicherheit soll im dichten Innenstadtbereich das flexible Abstellen an beliebigen Orten unterbunden werden.

Das von der Verwaltung vorgeschlagene Konzept für E-Scooter-Angebote beruht auf der Einteilung des Stadtgebietes in drei Bereiche – der Bereich A für die Altstadt, der Bereich B für das Gebiet innerhalb des Bundesstraßenrings inklusive dichte Weststadt und der Bereich C für die Außenstadt. Für den Bereich der Altstadt und den Bereich innerhalb des Bundesstraßenrings ist die Einrichtung eines stationsbasierten Verleihsystems an ausgewiesenen Standorten vorgesehen. Wohingegen in den Gebieten der Außenstadt eine Kombination aus stationsbasiertem Verleihsystem an ausgewiesenen Standorten des ÖPNVs und den Mobilpunkten sowie free-floating angeboten werden soll. Da

außerhalb des B4-Rings die Anzahl der ausgebrachten E-Scooter und der Nutzungen deutlich geringer ist, ist hier auch das Problem behindernd abgestellter Roller deutlich geringer.

Erfahrungen haben gezeigt, dass Nutzerinnen und Nutzer von E-Scootern nach Beendigung des Mietvorgangs die Fahrzeuge nicht ordnungsgemäß abstellen. Darüber hinaus beheben die Anbieter, deren Pflicht es ist, die behindernd abgestellten E-Scooter umzustellen, in den meisten Fällen das Problem nicht zeitnah. Daraus leitet sich ein Handlungsbedarf ab, der rechtlich bindende Regelungen für das Abstellen von E-Scootern im öffentlichen Raum vorsieht, insbesondere dort, wo Flächenknappheit herrscht, wie z.B. in der Altstadt und in den dicht bebauten Wohngebieten innerhalb des Bundesstraßenrings.

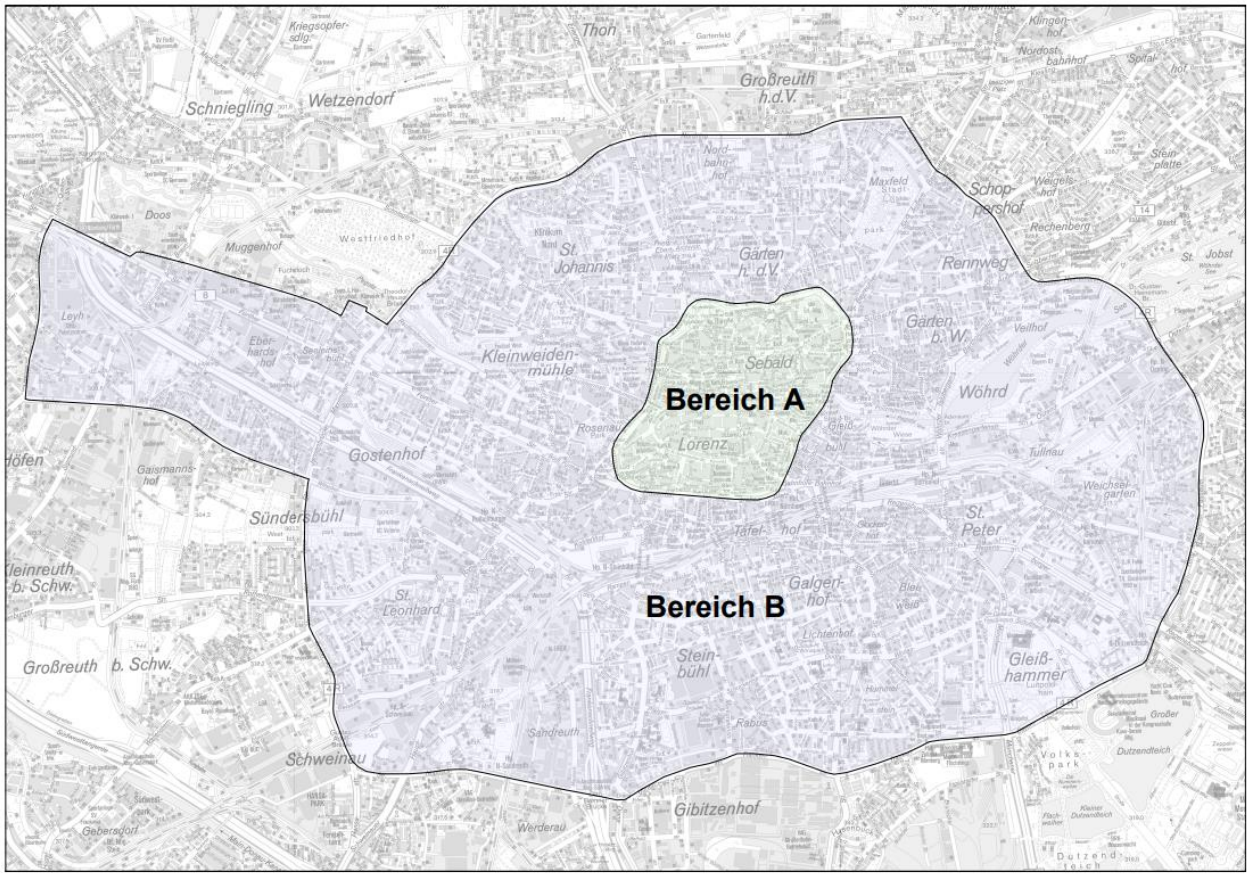


***Abb. 2** Räumliche Gliederung der Geschäftsbereiche*

Der **<u>Bereich A</u>** beinhaltet ausschließlich die Altstadt, also das Gebiet innerhalb des Altstadtringes. Aufgrund der hohen Nutzungsdurchmischung sowie einer geringen Flächenverfügbarkeit wird dort das Abstellen von E-Scootern nur an ausgewiesenen Sammelparkplätzen möglich sein. Entscheidend für die Anzahl der Sammelplätze ist das für die Altstadt vorgeschlagene 150m-Raster mit dem Ausschlussbereich Fußgängerzone. Der 150m-Radius ergibt sich einerseits aus den Erfahrungen des zielnahen Abstellens durch zahlreiche Gespräche mit den Verleihfirmen und andererseits aus dem maßvollen Umgang mit dem knappen öffentlichen Raum. In einem Abstand von 150m können auf einer Fläche von 1,5 km² ca. 60 Sammelparkplätze eingerichtet werden. Außerhalb dieser Standorte ist das Abstellen von E-Scootern über eine sogenannte Parkverbotszone geregelt, d.h. die E-Scooter können in diesem Bereich nicht zurückgegeben werden und die Mietdauer läuft weiter. Die Einrichtung der Sammelplätze erfolgt auf öffentlichen Stellplätzen oder auf sonstigen Flächen im öffentlichen Raum. Um den Eingriff in den Parkraum möglichst gering zu halten, sollen im Regelfall ein bis max. zwei Stellplätze umgewidmet werden. Die Flächen werden dementsprechend abmarkiert und sind mit einer entsprechenden StVO-konformen Beschilderung gekennzeichnet. Pro Stellplatz können ca. zwölf E-Scooter geordnet abgestellt werden. An Orten mit besonders hoher Nachfrage sollen auch zwei Stellplätze nebeneinander ausgewiesen werden. Aus der Gesamtzahl der Standorte und der Kapazitätsobergrenze für E-Scooter auf einem Stellplatz ergibt sich für den

Bereich der Altstadt eine Gesamtflottenobergrenze von ca. 1.000 Fahrzeugen. Die Umsetzung der einzelnen Standorte erfolgt schrittweise und in Abstimmung mit den Anbietern.

Der **Bereich B** erstreckt sich vom Altstadtring bis zum Bundesstraßenring und entlang der Fürther Straße bis zur Stadtgrenze. Da die meisten Beschwerden über behindernd abgestellte E-Scooter aus den Wohngebieten innerhalb des Bundesstraßenrings stammen, sollen auch hier stationsgebundene Sammelparkplätze in einem Radius von 250 m eingerichtet werden bei gleichzeitigem Verbot, E-Scooter außerhalb dieser Sammelplätze abzustellen. Potentielle Standorte für Sammelparkplätze sind zum einen Standorte in unmittelbarer Nähe zu ÖPNV-Haltestellen und zum anderen Freiflächen innerhalb der Gebiete mit hohen Nutzerzahlen (Galgenhof, Steinbühl, St. Leonhard und Gostenhof). Insgesamt sollen für den Bereich B ca. 180 Standorte mit einer Kapazität zwischen zwölf bzw. 24 Fahrzeugen eingerichtet werden. Die Gesamtflottenobergrenze beläuft sich für den Bereich B auf ca. 2.550 Fahrzeuge.

Eine Ausnahme stellt der **Bereich C** – die Außenstadt mit ihren Stadtteilzentren - dar. Hier wird das Abstellen der E-Scooter sowohl auf Sammelparkplätzen in der Nähe des ÖPNVs als auch im übrigen öffentlichen Raum möglich sein. Damit die Sammelparkplätze an ÖPNV- und SNPV-Haltestellen (Schienenpersonennahverkehr) gut angenommen werden, muss gleichzeitig die Einrichtung einer Parkverbotszone in unmittelbarer Nähe zum Standort erfolgen. Analog dazu sollen die Fahrten von Seiten der Anbieter incentiviert werden, d.h. das Abstellen innerhalb der dafür ausgewiesenen Flächen wird für die Nutzenden mittels eines Bonussystems in Form von Freiminuten oder einem Rabattsystem belohnt. Nur so können Anreize geschaffen werden, die die Nutzung der Sammelparkplätze bzw. der E-Scooter auf der letzten Meile als Zubringer zum ÖPNV erhöht. Geplant sind insgesamt ca. 50 Sammelparkplätze an Haltestellen des ÖPNV und SPNVs mit einer Kapazität für ca. 700 Fahrzeuge.

Rechtliche Einschätzung und Umsetzung des Konzeptes

Im Nürnberger Stadtgebiet sind derzeit vier Anbieter aktiv, mit denen die Verwaltung im Austausch steht. In einer gemeinsamen Absichtserklärung wurden grundlegende Aspekte für einen stadtverträglichen und sicheren Betrieb eines E-Scooter-Verleihsystems festgehalten. Allerdings ist die Absichtserklärung nicht rechtlich bindend, so dass die Stadt keine Handhabe bei Verstößen gegen die Vereinbarungen hat. Ein Beispiel hierfür ist die Überschreitung der vereinbarten Anzahl an E-Scootern, die die einzelnen Unternehmen zum Ausleihen in der Stadt verteilen. Für die Umsetzung des nunmehrigen Konzeptes sollten daher über die Absichtserklärungen hinausgehende rechtliche Bindungen erreicht werden.

Leider hat der Gesetzgeber bisher jedoch keine eindeutigen Rechtsgrundlagen geschaffen, um die Nutzung des öffentlichen Raums durch E-Scooter zu steuern. Für die Umsetzung des Konzepts ist daher ein Rückgriff auf allgemeine Grundsätze des Straßen- und Wegerechts erforderlich, womit weitgehend rechtliches Neuland beschritten wird.

Die Rechtslage ist nur hinsichtlich des Fahrens mit E-Scootern einigermaßen klar. Die Teilnahme am Straßenverkehr steht hier eindeutig im Vordergrund. Die maßgeblichen Regeln zur Nutzung des öffentlichen Raums ergeben sich daher insoweit ausschließlich aus dem Straßenverkehrsrecht. Eine straßen- und wegerechtliche Sondernutzung im fließenden Verkehr liegt nach einhelliger Auffassung nicht vor. Das Konzept setzt daher nicht beim Fahren, sondern beim Abstellen der E-Scooter an.

Für das Abstellen von E-Scootern gelten gemäß § 11 Abs. 5 Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung. die Parkvorschriften für Fahrräder entsprechend. Dies bedeutet, dass die E-Scooter auf Gehwegen in nicht behindernder Weise abgestellt werden dürfen. Für das rechtliche Funktionieren des neuen Konzepts ist die Stadt Nürnberg deshalb darauf angewiesen, die abgestellten E-Scooter zugleich als straßen- und wegerechtliche Sondernutzung zu behandeln.

Die Einstufung als Sondernutzung hat vor allem folgende Bedeutung:

- Die Sondernutzung bedarf einer Erlaubnis. Diese kann mit Auflagen versehen werden.
- Die Sondernutzung ist gebührenpflichtig, wenn es einen entsprechenden Beschluss des Stadtrats gibt.
- Bei straßenrechtlichen Missständen kommen eine Begrenzung der Fahrzeuge bzw. Abstellplätze und/oder Auswahlentscheidungen unter mehreren Anbietern in Betracht.

Die Umsetzung des Konzeptes der Verwaltung stützt sich auf einen Beschluss des Oberverwaltungsgerichts Münster vom 20.11.2020. Das Gericht kommt zu dem Ergebnis, dass das Abstellen der Fahrzeuge überwiegend verkehrsfremden Zwecken dient und deshalb eine Sondernutzung nach Straßen- und Wegerecht darstellt. Begründet wird dies vor allem damit, dass die Fahrzeuge nicht nur parken, sondern auch dazu dienen, um auf der Straße einen Mietvertrag abzuschließen. Die Entscheidung des OVG Münster ist allerdings nur in einem Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes ergangen und in der Rechtsliteratur teilweise umstritten. Es wird insbesondere ein Widerspruch zu einer Grundsatzentscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom 03.06.1982 gesehen, wonach das Abstellen von zugelassenen und betriebsbereiten Kraftfahrzeugen auf öffentlichen Stellplätzen durch eine Vermietungunternehmen als zulässiges Parken und damit nicht als Sondernutzung anzusehen ist.

Im Hinblick auf die nicht gesicherte Rechtslage sollten weiterhin konsensuale Lösungen präferiert werden. Frühzeitig wurden daher mit den Anbietern Gespräche geführt, da diesen durchaus ebenfalls an der damit erreichbaren Rechtssicherheit gelegen ist. Zur Umsetzung des Konzeptes sollen jeweils öffentlich-rechtliche Verträge mit den Anbietern abgeschlossen werden.

Auf der Grundlage des Konzeptes soll die Verwaltung daher damit beauftragt werden, mit den Anbietern rechtsverbindliche Verträge auszuhandeln. Ziel des Vertrags ist, vor dem Hintergrund der unklaren Rechtslage beiden Seiten gerecht werdende Lösungen zu schaffen und Rechtssicherheit zu erhalten.

Folgende Punkte sollen Bestandteil des Vertrages werden:

<u>Regelungen zum Betrieb:</u>

- Ausgehend von einer Einteilung des Stadtgebiets in verschiedene Zonen dürfen E-Scooter innerhalb der Bereiche A und B nur auf den dafür vorgesehenen Sammelparkplätzen abgestellt werden. Außerhalb dieser Sammelparkplätze wird eine Parkverbotszone eingerichtet. Darüber hinaus können E-Scooter im Bereich C, welcher sich auf die Stadtteile außerhalb des Bundesstraßenrings bezieht, sowohl auf ausgewiesenen Sammelparkplätzen als auch im öffentlichen Raum ausgeliehen und zurückgegeben werden, wo sie andere Verkehrsteilnehmende nicht behindern. Hier kommt die Idee der „letzten Meile“ zum Tragen. Darüber hinaus ist für den Bereich C klar definiert, innerhalb welcher Bereiche weder das Aufstellen der Fahrzeuge noch der Beginn und die Beendigung des Mietvorganges zu gestatten ist.

- Die Einrichtung der Sammelparkplätze erfolgt auf öffentlichen Stellplätzen und zur Verfügung stehenden Freiflächen im öffentlichen Raum. Die für die Bereiche A und B errechnete Anzahl von Standorten leitet sich von den zugrundeliegenden Rastern (150 und 250 Meter Raster) ab und ist in der Ausgestaltung flexibel. Je nach Flächenverfügbarkeit können ein bis zwei Stellplätze für jeweils zwölf bis 24 Fahrzeuge zu Sammelparkplätzen umgewidmet werden. Tägliche Umverteilungsmaßnahmen der Anbieter müssen gewährleisten, dass die Sammelparkplätze von den Nutzerinnen und Nutzern nicht überbelegt werden.

- Die im Konzept festgelegte und durch den Stadtrat beschlossene Obergrenze für die Anzahl der zugelassenen E-Scooter, welche sich aus der Stationsdichte und der Stadtverträglichkeit ableitet, wird vertraglich fixiert und ist von allen Verleihanbietern einzuhalten.

- Die Anbieter sind für den ordnungsgemäßen und sicheren Betrieb ihres Systems verantwortlich. Die E-Scooter müssen zu jedem Zeitpunkt verkehrssicher und funktionstüchtig sein. Sie dürfen die öffentliche Sicherheit und Ordnung nicht gefährden.

- Auch müssen sich die Anbieter verpflichten, das Angebot nicht solitär, sondern als Baustein der Mobilitätsangebote in Nürnberg zu entwickeln und diese neue Form der Mikromobilität in Bereichen von Mobilitätsstationen und Haltestellen des ÖPNVs zu integrieren.

Regelungen zum Fahren und Abstellen:

- Die Anbieter sind verantwortlich dafür, dass die Nutzung der Fahrzeuge nur auf dafür vorgesehenen Straßen und Wegen erfolgt. Nutzerinnen und Nutzer müssen vor Fahrtbeginn über die straßenverkehrsrechtlichen Regelungen informiert werden und diese auch einhalten.

- Eine telefonische Hotline ist von Seiten der Anbieter einzurichten, die während der Betriebszeiten gebührenfrei und für alle Bürgerinnen und Bürger erreichbar ist. Beschwerden über behindernd abgestellte E-Scooter, die bei den Anbietern eingehen, müssen innerhalb von sechs Stunden nach Meldung behoben werden. Darüber hinaus ist der Anbieter verpflichtet, seine Fahrzeuge auch aus schwer zugänglichen Gebieten fachgerecht zu bergen. Ansonsten behält sich die Stadt vor, auf Kosten des Erlaubnisinhabers tätig zu werden.

Auswahlverfahren und Restriktionen:

- Zur Umsetzung des Konzeptes ist ein zweistufiges Verfahren vorgesehen. In einem ersten Schritt wird ein Interessensbekundungsverfahren eingeleitet. Im Zuge dessen hat jeder interessierte Anbieter die Möglichkeit, sein Angebot der Stadt Nürnberg vorzustellen. Sollten sich mehrere Anbieter bewerben, muss in einem zweiten Schritt ein transparentes und diskriminierungsfreies Auswahlverfahren durchgeführt werden. Das Verfahren und die Auswahlkriterien müssen im Vorfeld bekannt gemacht werden (z.B. Bekanntmachung auf der städtischen Internetseite, im Amtsblatt oder Bundesanzeiger etc.). Der genaue Ablauf des Verfahrens ist noch zu erarbeiten. Die ausgestellten Sondernutzungserlaubnisse sind zeitlich befristet und gelten z.B. 3 Jahre.

- Es sind Vereinbarungen über die Höhe der Sondernutzungsgebühren zu treffen. Die Höhe der Gebühren richtet sich auch danach, inwieweit die anderen Regelungen die Belastung des öffentlichen Raums beschränken können. Die Sondernutzungsgebührensatzung ist danach entsprechend anzupassen; hierfür ist - wie bei jeder Satzungsänderung - ein gesonderter Beschluss des Stadtrats erforderlich.

- Darüber hinaus stellen die Anbieter der Stadt Nürnberg in regelmäßigen Abständen Daten zur Verfügung, um die sichere Nutzung von Elektrokleinstfahrzeugen sowie die Einhaltung der getroffenen Auflagen im Stadtgebiet nachzuweisen und sicherzustellen.

- Beide Seiten sind berechtigt, den Vertrag aus wichtigem Grund außerordentlich zu kündigen, insbesondere im Falle grober oder wiederholter Pflichtverletzungen oder bei veränderten Rahmenbedingungen, die dazu führen, dass sich die Fortführung des Betriebes als extrem unwirtschaftlich erweist.

- Sollte ein Vertrag nicht zu Stande kommen, muss die Stadt Nürnberg entscheiden, ob sie ihre Rechtsauffassung, dass die Anbieter mit dem Abstellen der E-Scooter den Tatbestand einer Sondernutzung verwirklichen, mit verwaltungsrechtlichen Maßnahmen durchsetzt. Gegen entsprechende Bescheide könnten Anbieter rechtliche Schritte einleiten. Sollte es zu einem Gerichtsverfahren kommen, muss dieses, aufgrund der noch nicht ausreichend durch obergerichtliche Urteile abgesicherten Rechtslage, als offen angesehen werden. Diese rechtlichen Risiken sind jedoch in Kauf zu nehmen, da die nicht nachlassende Problemlage mit einer immer größeren Zahl von Marktteilnehmern nicht allein dem „freien Spiel der Kräfte“ überlassen werden darf.

spd@stadt.nuernberg.de
www.spd-stadtratsfraktion.nuernberg.de
U1, U11 Lorenzkirche
Bus 36, 46, 47 Rathaus
Rathaus
90403 Nürnberg
Tel 0911 / 231-2906
Fax 0911 / 231-3895
SPD
STADTRATSFRAKTION
NÜRNBERG

Ö 22

SPD Stadtratsfraktion | Rathaus | 90403 Nürnberg

An den Oberbürgermeister
der Stadt Nürnberg
Dr. Ulrich Maly
Rathaus
90403 Nürnberg

AfV

OBERBÜRGERMEISTER
04. APR. 2019
/ ..... Nr. .....
VI
1 Zur Kn.
2 x z.w.V.
OA/2.84
Zur Stellungnahme
Entwurf zur Ausfertigung vorlegen
Antwort zur Unterschrift vorlegen

Nürnberg, 4. April 2019
Brehm

E-Tretroller in Nürnberg

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

das Bundeskabinett hat am 3.4.2019 eine Verordnung zur Zulassung von E-Tretrollern in Deutschland beschlossen. Wenn der Bundesrat zustimmt, dürfen demnächst sogenannte E-Scooter legal auf den Straßen unterwegs sein, mit einer Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h auch auf Radwegen. Entsprechende Konflikte sind vorprogrammiert.

Es zeichnet sich bereits ab, dass Sharing-Dienste, wie man sie von Autos und Fahrrädern kennt, auch dieses Feld zeitnah bedienen werden. Dies bietet einerseits Chancen, weil die E-Scooter als Ergänzung zum ÖPNV für mehr umweltfreundliche Mobilität in der Stadt sorgen. Andererseits müssen die Städte darauf vorbereitet sein, weil damit auch Befürchtungen über negative Begleiterscheinungen, wie z.B. mehr Unfälle, „unseriöse" Anbieter, die sich nicht ausreichend um die Leihroller kümmern und Chaos auf den Straßen einhergehen. Es empfiehlt sich deshalb aus Sicht der SPD-Stadtratsfraktion frühzeitig über den Umgang mit E-Tretrollern in Nürnberg zu informieren und deren technische Zulassung bei den anstehenden Planungen zu berücksichtigen.

Deshalb stellt die SPD-Stadtratsfraktion zur Behandlung im zuständigen Ausschuss folgenden

Antrag:

Die Verwaltung berichtet über

- die bisherigen Planungen und Vorbereitungen im Bereich „Zulassung von E-Tretrollern";
- die Auswirkungen auf die städtische Rad- und Verkehrsinfrastruktur.

Mit freundlichen Grüßen

T. Brehm

Thorsten Brehm
stv. Fraktionsvorsitzender

Stadtratsfraktion Nürnberg SPD

Ö 2.2

Fraktion der
Christlich-Sozialen Union
im Stadtrat zu Nürnberg

BAUREFERAT
17 OKT. 2019 A134/19
1 Zur Kts.
2 z.w.V.
4 Antwort zur Unterschrift vorlegen
5 Termin
VpL
mit Polizei

CSU-Stadtratsfraktion Rathausplatz 2 90403 Nürnberg

Herrn Oberbürgermeister
Dr. Ulrich Maly
Rathausplatz 2

90403 Nürnberg

AfV
OBERBÜRGERMEISTER
08. OKT. 2019 Nr. AN/385/2019
VII
1 Zur Kts.
2 z.w.V.
3 Zur Stellungnahme
4 Zur Kassenanordnung vorlegen
5 Antwort zur Unterschrift vorlegen

Wolff'scher Bau des Rathauses
Zimmer 58
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg
Telefon: 0911 231 – 2907
Telefax: 0911 231 – 4051
E-Mail: csu@stadt.nuernberg.de
www.csu-stadtratsfraktion.nuernberg.de

VpL Nr.
18. OKT. 2019
P E U R

07.10.2019
Krieglstein

E-Scooter in Nürnberg

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

seit diesem Sommer kommen auch in Nürnberg E-Scooter im öffentlichen Raum zum Einsatz. Die Tretroller eines schwedischen Unternehmens sollen eine zusätzliche Alternative zum Auto darstellen. In anderen Großstädten bieten noch weitere Unternehmen E-Scooter zum Verleih an.

Deutschlandweit konzentrieren sich diese Verleihfirmen auf die Innenstädte. Mit der Folge, dass mit E-Rollern Wege zurückgelegt werden, die sonst zu Fuß, mit dem Rad oder mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt würden.

Aus Sicht der CSU-Stadtratsfraktion wollen wir die Innovationssprünge im Bereich der Mobilität für unsere Stadt nutzen. Deshalb halten wir es für erforderlich, dass wir in einen offenen Dialog bezüglich der E-Scooter in Nürnberg treten.

Ziel sollte es sein, noch in 2019 über die aktuelle Nutzung der E-Roller und über weitere Angebote der Verleihfirmen zu berichten. Eine tiefergehende Werbekampagne u.a. mit Darstellung der Nutzungs-/Verhaltensweise sollte von den Verleihfirmen eingefordert werden.

Die CSU-Stadtratsfraktion stellt daher zur Behandlung im zuständigen Ausschuss folgenden

Antrag:

Die Verwaltung berichtet in Abstimmung mit der Verleihfirma und den Vertretern der Polizei über die aktuelle Nutzung der E-Scooter in Nürnberg.

Die Verwaltung stellt mit der Betreiberfirma sicher, dass die Nutzer und die Öffentlichkeit verstärkt über die „richtigen Verhaltensregeln im Öffentlichen Raum" informiert werden.

Mit freundlichen Grüßen

Marcus König
Fraktionsvorsitzender

NÜRNBERG KULTURHAUPTSTADT EUROPAS WIR BEWERBEN UNS 2025

A19100700 E-Scooter.docx

spd@stadt.nuernberg.de
www.spd-stadtratsfraktion.nuernberg.de
U1, U11 Lorenzkirche
Bus 36, 46, 47 Rathaus
Rathaus
90403 Nürnberg
Tel 0911 / 231-2906
Fax 0911 / 231-3895
SPD
STADTRATSFRAKTION
NÜRNBERG

Ö 2.2

BAUREFERAT
17 OKT. 2019 Nr. 4136/19
1 Zur
3 Zur Stellungnahme
Abdruck zur Unterschrift vorlegen
SPD Stadtratsfraktion | Rathaus | 90403 Nürnberg

2. Quartal
23. OKT. 2019
D
H
E U R
AfV

Anträge-Nummer:
AN/395/2019

OBERBÜRGERMEISTER
15. OKT. 2019 /.....Nr.....
VI
1 Zur Hdg.
2 X z.w.V.
3 Stellungnahme
Abdruck zur Unterschrift vorlegen

An den Oberbürgermeister
der Stadt Nürnberg
Dr. Ulrich Maly
Rathaus
90403 Nürnberg

Nürnberg, 15. Oktober 2019
Ahmed/Yilmaz

Wir nehmen E-Tretroller-Anbieter in die Pflicht! - Mehr Sicherheit und ein Beitrag zur Verkehrswende

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

die E-Tretroller kommen in Nürnberg sehr gut an. Allein in den ersten Monaten haben viele tausend Nürnberger*innen einen E-Tretroller ausgeliehen und gerade junge Menschen haben an dieser neuen Form der Fortbewegung großen Spaß. Unverkennbar sind diese neuen Roller beliebte Freizeitaccessoires geworden. In den nächsten Tagen kommen wohl mit Lime und TIER zwei weitere Verleiher dazu – eine Entwicklung unabhängig des städtischen Verkehrskonzepts.

Sowohl für den bisherigen Anbieter VOI als auch für die zwei Neuen kann es jedoch kein "Weiter so" geben, denn sowohl das Gebaren im Verkehrsbereich als auch die Frage der Arbeitsbedingungen stehen zunehmend im Zentrum der öffentlichen Kritik.

Nutzer müssen sich an Verkehrsregeln halten!
Die meisten nutzen die E-Tretroller zum Spaß. Vor allem junge Menschen und Tourist*innen sind Nutzer*innen. Leider beachten sie jedoch nicht immer die Verkehrsregeln. Solange sie sich an die Verkehrsregeln halten gilt: Mobilität darf auch Spaß machen! Wir wollen diese neue Mobilitätsform nicht verhindert, aber sie muss sich in das Gesamtgefüge der Mobilität in Nürnberg besser integrieren.
Vielmehr pochen wir darauf, dass die Anbieter ihre Nutzer besser aufklären und über ihre Pflichten im Straßenverkehr aufklären. Zudem müssen die Verleiher sicherstellen, dass unser knapper öffentlicher Raum nicht blockiert wird durch rücksichtslos abgestellte Fahrzeuge. Spaß und Verantwortung sind keine Gegenpole, sondern gehen Hand in Hand!

E-Tretroller als Beitrag zur intermodalen Vernetzung!
Die E-Tretroller sollten nicht nur zum Spaß da sein. Von Verkehrsanbietern, die kostenlos unseren öffentlichen Raum nutzen, erwarten wir auch einen positiven Beitrag zum Verkehr in Nürnberg. Wissenschaftler, Anbieter und die Bundespolitik haben versprochen, dass die E-Tretroller Menschen dazu bewegen werden, vom Auto umzusteigen. Bislang werden jedoch meist Fußwege ersetzt.
Wir sehen jedoch das Potential, diese neue Form der Mobilität sinnvoll in bestehende Angebote zu vernetzten und damit ihren Anteil zur Verkehrswende zu leisten. Zusammen mit Angeboten des ÖPNV sollten E-Tretroller im intermodalen Verkehrssystem einen Beitrag zur Bewältigung der "Letzten Meile" darstellen. Ein Beispiel: Von daheim mit Bus und Bahn bis zur Haltestelle, mit dem E-Tretroller die letzte Meile bis zum Arbeitsplatz. Zusammen mit dem ÖPNV können die Tretroller

Stadtratsfraktion Nürnberg SPD

wirksam sein. Zudem könnten diese Fahrzeuge auch nachts das Verkehrsangebot ergänzen und so die Heimwege erleichtern.
Davon ist jedoch in Nürnberg leider bislang nicht viel zu merken!

Nicht nur in der Innenstadt!
Um tatsächlich einen Beitrag zur "Letzten Meile" darzustellen, dürfen sich die E-Tretroller nicht im Stadtkern ballen. Wir erwarten von den Verleihern daher, gemeinsam mit dem Verkehrsplanungsamt ein Pilotprojekt zur "Letzten Meile" umzusetzen. Dazu gehört es, die Roller stärker an das ÖPNV-Angebot anzubinden und somit in ihren Standorten zu entzerren. Hierfür eignet sich beispielweise eine Orientierung am U-Bahn-/Straßenbahn- und S-Bahnnetz sehr gut. Mit einem solchen Konzept könnte der E-Tretroller einen Beitrag zur Verkehrswende in Nürnberg leisten.

Zu diesem Themenfeld stellt die SPD-Stadtratsfraktion daher zur Behandlung im zuständigen Ausschuss folgenden

Antrag:

1. Wir fordern die Anbieter auf, die E-Tretroller besser entlang Knotenpunkten des ÖPNVs zu bündeln und somit im Stadtgebiet zu entzerren, um einen Beitrag zur Verkehrswende (zur sog. "Letzten Meile" im intermodalen Umweltverbund) zu leisten.
2. Die Stadtverwaltung soll die Anbieter bei der Erstellung eines Pilotprojektes gemäß Punkt 1 unterstützen.
3. Wir fordern die Anbieter auf, ihre Nutzer*innen besser über ihre Pflichten im Straßenverkehr aufzuklären, Fahrsicherheitshinweise zu geben und mit der Polizei zu kooperieren, um Rowdys aus dem Verkehr zu ziehen.
4. Wir fordern die Anbieter dazu auf, dafür Sorge zu tragen, dass die E-Tretroller nicht so abgestellt werden, dass sie Fußgänger und andere Verkehrsteilnehmer gefährden.
5. Sollten die derzeit begründeten Beschwerden bezüglich des Verparkens von Gehwegen nicht abreißen, sollten ordnungsrechtliche Schritte, wie eine Sondernutzung, herangezogen werden
6. Die Stadtverwaltung erweitert die bereits konzipierte kommunale Respektskampagne „Bitte! Danke!“ für mehr Miteinander im Verkehr um die Kategorie E-Tretroller.
7. Die Stadtverwaltung berichtet ca. ein halbes Jahr nachdem die neuen Anbieter hinzukommen über den Einfluss der E-Tretroller auf die Stadt.
8. Die Anbieter werden aufgefordert, Stellung zur Kritik der Gewerkschaften an den Arbeitsbedingungen zu nehmen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Anja Prölß-Kammerer
Fraktionsvorsitzende

Stadtratsfraktion Nürnberg SPD

Ö 2.2

Antrags-Nummer: AN/220/2021

Fraktion der
Christlich-Sozialen Union
im Stadtrat zu Nürnberg

CSU

CSU-Stadtratsfraktion Rathausplatz 2 90403 Nürnberg

Herrn Oberbürgermeister
Marcus König
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

AfV

OBERBÜRGERMEISTER
22. JUNI 2021
/.....Nr. .....

VI	1 Zur Kts.	3	Zur Stellungnahme
	2 X z.w.V.	4	Antwort vor Absendung vorlegen
		5	Antwort zur Unterschrift vorlegen

VpL Nr.
01. JULI 2021

D		E	U	R

Wolff´scher Bau des Rathauses
Zimmer 222
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg
Telefon: 0911 231 – 2907
Telefax: 0911 231 – 4051
E-Mail: csu@stadt.nuernberg.de
www.csu-stadtratsfraktion.nuernberg.de

21.06.2021
Pirner

BÜRGERBÜRO
24 JUNI 2021 Nr. A9512

	1 Zur Kts.	3 Zur Stellungnahme
		4 Antwort zur Unterschrift vorlegen
Vpl	2 z. w. V.	5 Termin:

Beschränkungen für E-Scooter in Fußgängerzonen

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

unser Nürnberg lässt sich längst nicht mehr nur zu Fuß erkunden. E-Scooter sind seit Mitte Juni 2019 auf Deutschlands Straßen zugelassen und erfreuen sich zunehmender Beliebtheit und wachsender Nachfrage, speziell in den Innenstädten. Auch in Nürnberg gibt es mehrere Anbieter, die diese E-Scooter zum Ausleihen anbieten.

Jedoch gibt es aus der Bürgerschaft und den Gewerbetreibenden vermehrt Beschwerden über die Art der Nutzung dieser Fortbewegungsmittel. Oft findet man abgestellte E-Scooter quer vor Wohnungseingängen, mitten auf Gehwegen, vor Eingangstüren der Einzelhändler und in Fußgängerzonen. Nicht nur das unschöne Bild gibt Anlass zum Ärger, auch die Sicherheit der Verkehrswege wird damit gefährdet und Fußgänger, behinderte Menschen oder auch Eltern mit Kinderwägen haben es schwer, an den wirr abgestellten Scootern vorbei zu kommen.

Auch stellt man vermehrt fest, dass Personen die diese Scooter nutzen sich nicht an die vorgeschriebenen Verkehrsregeln halten und so z.B. in Fußgängerzonen und auf Gehwegen unerlaubt fahren, gleichzeitig zu zweit den Scooter nutzen und somit sich und andere Personen in Gefahr bringen.

Der Gesetzgeber sieht vor, dass E-Scooter mit einer Maximalgeschwindigkeit von 20km/h immer die vorhandenen Radwege nutzen müssen. Gibt es auf der Strecke keine Radwege, muss die Straße als Ausweichmöglichkeit genutzt werden. Das Fahren in Fußgängerzonen und auf Gehwegen ist untersagt.

Eine mögliche Abhilfe für die geschilderten Umstände könnten beispielsweise von der Stadt festgelegte Abstellflächen sein (siehe Beispiel Paris). Nur dort sollen die E Scooter nach der Fahrt geparkt werden dürfen. Durch Markierungen am Boden sollen diese deutlich erkennbar sein. Auch eine freiwillige Selbstverpflichtung der Anbieter soll bewirken, dass es nicht mehr möglich, ist die Scooter einfach irgendwo abzustellen und der Benutzer erst die Fahrt und damit die Kosten beenden kann, wenn der Roller ordnungsgemäß geparkt ist. Dies sollte durch eine Anpassung in der der Software problemlos möglich sein.

Weiterhin könnte eine Funktion eingebaut werden, mit der die Höchstgeschwindigkeit der Scooter in Fußgängerzonen (wo eine Benutzung zeitweise erlaubt ist) automatisch auf 6 km/h gedrosselt wird. Einige Anbieter wie z.B. Circ und Tier haben bereits solche Funktionen, die das Fahrzeug automatisch verlangsamen sobald sich der Roller laut GPS-Koordinaten in solchen Zonen befindet.

Die CSU-Stadtratsfraktion stellt daher zur Behandlung im zuständigen Ausschuss folgenden

Antrag:

Die Verwaltung berichtet über die aktuelle Situation in Sachen E-Scooter und über etwaige Probleme, die seit der Einführung in Nürnberg aufgetreten sind.

Die Verwaltung prüft, ob markierte Abstellflächen im Innenstadtbereich möglich sind.

Die Verwaltung nimmt Kontakt zu den vorhandenen Anbietern auf und prüft die Möglichkeiten, mittels Softwaresteuerung die geschilderten Probleme mit den E-Scootern zu lösen.

Mit freundlichen Grüßen

Andreas Krieglstein
Fraktionsvorsitzender

Ö 2.2

spd@stadt.nuernberg.de
www.spd-stadtratsfraktion.nuernberg.de
U1, U11 Lorenzkirche
Bus 36, 46, 47 Rathaus
Rathaus
90403 Nürnberg
Tel 0911 / 231-2906
Fax 0911 / 231-3895
SPD
STADTRATSFRAKTION
NÜRNBERG

Antrags-Nummer:
AN/222/2021

SPD Stadtratsfraktion | Rathaus | 90403 Nürnberg

An den Oberbürgermeister
der Stadt Nürnberg
Marcus König
Rathaus
90403 Nürnberg

AfV
OBERBÜRGERMEISTER
22. JUNI 2021
/.....Nr. .....
VI | 1 Zur Kts. | 3 Zur Stellungnahme
2 X z.w.V. | 4 Antwort vor Absendung vorliegen | 5 Antwort zur Unterschrift vorlegen

BAUREFERAT
24 JUNI 2021 Nr. 493/21
1 Zur Kts. | 3 Zur Stellungnahme
2 X z.w.V. | 4 Antwort zur Unterschrift vorlegen | 5 Termin:

VpL Nr.
01. JULI 2021
D | E | U | R

Nürnberg, 22. Juni 2021
Antragsteller: Dr. Ahmed, Yilmaz

Zwischenbilanz e-Scooter in Nürnberg

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

seit Juni 2019 sind e-Scooter in Deutschland zugelassen, seit Juli 2019 prägen diese neuen motorisierten Tretroller auch das Nürnberger Stadtbild. Insbesondere bei jüngeren Menschen konnten sie sich sehr schnell großer Beliebtheit erfreuen. Inzwischen teilen sich sogar mehrere Anbieter den lokalen Markt.

Aus verkehrspolitischer Sicht wurde die Einführung der e-Scooter eher ambivalent diskutiert: So sah man auf der einen Seite die Roller als klare Spaßfortbewegungsmittel, wohingegen auf der anderen Seite eine Konkurrenz zu Rad und ÖPNV befürchtet wurde. Doch auch die Chance eines attraktiven Mittels für den Verkehr der letzten Meile, der schließlich dem ÖPNV sogar noch mehr Nutzer*innen zuführen könnte, wurde hoffnungsfroh als eine mögliche Entwicklung angeführt.

Wir als SPD standen für eine offene Haltung gegenüber dem neuen Fortbewegungsmittel, sofern klare Regeln für deren Nutzung formuliert und diese auch eingehalten würden. Nach zwei Jahren ist für uns die Zeit gekommen, eine erste Zwischenbilanz zu den e-Scootern und ihrer Bedeutung für die Nürnberger Verkehrsinfrastruktur zu ziehen.

Aus diesem Grund stellt die SPD-Stadtratsfraktion zur Behandlung im zuständigen Ausschuss den folgenden

Antrag:

Die Verwaltung berichtet über die Situation der e-Scooter-Nutzung in Nürnberg seit deren Einführung und geht dabei auf folgende Fragen ein:

- Welche Rolle spielen die e-Scooter im Gesamtgewebe der Nürnberger Mobilitätsangebote? Konnten die Roller eine Wirkung hinsichtlich der „letzten Meile" entfalten und sind sie daher als Bindestück zum ÖPNV zu sehen?

- Wie viele Anbieter gibt es aktuell in Nürnberg? Gibt es weitere Anbieter, die ein Interesse vor Ort bekunden? Wie viele e-Scooter sind in Nürnberg in Umlauf?

Stadtratsfraktion Nürnberg SPD

- Wie ist die Statistik zu Unfällen und Verstößen gegen die StVO mit e-Scootern? Gibt es hier Besonderheiten, welchen die Stadt begegnen sollte?
- Wie weisen die Anbieter vor Ort ihre Nutzer*innen auf die richtige Benutzung der e-Scooter hin?
- Wie hat sich die Problematik wild abgestellter e-Scooter seit Einführung entwickelt? Welche Handlungsmöglichkeiten hat die Stadt Nürnberg einem möglichen Problem zu begegnen?

Mit freundlichen Grüßen

Thorsten Brehm
Fraktionsvorsitzender

Dr. Nasser Ahmed
Stadtrat

Yasemin Yilmaz
Stadträtin

Ö 2.2

spd@stadt.nuernberg.de
www.spd-stadtratsfraktion.nuernberg.de

U1, U11 Lorenzkirche
Bus 36, 46, 47 Rathaus

Rathaus
90403 Nürnberg

Tel. 0911 / 231-2906
Fax 0911 / 231-3895

SPD
STADTRATSFRAKTION
NÜRNBERG

Antrags-Nummer: -N/503/2021

BAUREFERAT
15 OKT. 2021
A 137/2
Zur Kts.
2
Z.w.V.
5 Termin:

OBERBÜRGERMEISTER
05. OKT. 2021
1 Zur Kts.
2 X
3 Zur Stellungnahme
4 Antwort vor Abgang

VpL Nr.
20. OKT. 2021
D
E U R
X

SPD Stadtratsfraktion | Rathaus | 90403 Nürnberg

An den Oberbürgermeister
der Stadt Nürnberg
Marcus König
Rathaus
90403 Nürnberg

Nürnberg, 5. Oktober 2021
Antragsteller: Dr. Ahmed / Yilmaz

Zentrale Meldehotline für falsch abgestellte E-Roller/E-Scooter

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

die seit einigen Jahren in Nürnberg öffentlich verfügbaren E-Roller/E-Scooter stellen grundsätzlich eine sinnvolle Erweiterung des Mobilitätsangebots in Nürnberg dar. Sie können dabei bspw. als geeignete Ergänzung des Nürnberger ÖPNV-Angebots fungieren und sind damit einer der vielen Bausteine für die Verkehrswende.

Für die SPD-Fraktion ist dabei aber klar, dass im Alltag eine ausreichende Regulierung der Nutzungsumfänge sowie der Abstellmöglichkeiten von E-Rollern/E-Scootern gegeben sein muss. Dabei dürfen die Behinderung von Bürger*innen im öffentlichen Raum, das Parken anderer Verkehrsteilnehmenden sowie die allgemeine Verkehrssicherheit nicht beeinträchtigt werden.

Aus Sicht der SPD-Stadtratsfraktion sollte deshalb in Nürnberg eine zentrale Hotline eingeführt werden, unter der Bürger*innen falsch oder sicherheitsgefährdend abgestellte E-Scooter/E-Roller im Stadtgebiet an die zuständigen Anbieter melden können. Diese sollen dann zuständigerweise für die Behebung der gemeldeten Probleme sorgen.

Die SPD-Stadtratsfraktion stellt aus diesem Grund zur Behandlung im zuständigen Ausschuss den folgenden

Antrag:

- Die Stadtverwaltung prüft die Einführung einer allgemeinen Hotline für die Bürgerinnen und Bürger zur Meldung von falsch abgestellten E-Rollern/E-Scootern im Stadtgebiet.
- Diese Hotline soll dabei:
  - von den Anbietern selbst betrieben werden,
  - die telefonische Erreichbarkeit für alle in Nürnberg tätigen E-Scooter/E-Roller-Anbieter über eine Kontakttelefonnummer sicherstellen,
  - aus einer kurzen Zahlenfolge (bspw. drei- oder vierstellige Telefonnummer) bestehen.

Mit freundlichen Grüßen

Thorsten Brehm
Fraktionsvorsitzender

Dr. Nasser Ahmed
Stadtrat

Yasemin Yilmaz
Stadträtin

Ö 2.2

Vpl. Nr.
20. DEZ. 2021
D | E U R
2. Quartal '22

Fraktion der
Christlich-Sozialen Union
im Stadtrat zu Nürnberg

CSU

CSU-Stadtratsfraktion Rathausplatz 2 90403 Nürnberg

Herrn Oberbürgermeister
Marcus König
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

AIV
OBERBÜRGERMEISTER
14. DEZ. 2021
z.w.V.

Wolff´scher Bau des Rathauses
Zimmer 222
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg
Telefon: 0911 231 – 2907
Telefax: 0911 231 – 4051
E-Mail: csu@stadt.nuernberg.de
www.csu-stadtratsfraktion.nuernberg.de

13.12.2021
Müller

BAUREFERAT
16 DEZ. 2021
A 152/21
z.w.V.
5 Termin:

Maßnahmenpaket E-Scooter

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

E-Scooter haben sich in den letzten Jahren als sinnvolle und spaßbringende Erweiterung der Mobilitätsmöglichkeiten in unserer Stadt etabliert.

Mit dem Betrieb und der Nutzung der E-Roller gibt es nach unseren Erkenntnissen, nach einer schwierigen Anlaufphase, kaum noch Probleme. Was jedoch ein dauerhaftes Ärgernis bei den Bürgern ist, sind arglos abgestellte E-Scooter, die Gehwege und Zufahrten versperren, das Stadtbild verschandeln und teilweise zu gefährlichen Stolperfallen werden können.

Die Stadt Frankfurt hat sich daher mit den lokalen E-Roller Anbietern zusammengesetzt und ein Maßnahmenpaket erarbeitet, dass zur Verbesserung der Abstellsituation rund um die Roller beitragen soll. So wurden etwa in Teilbereichen der Innenstadt feste Abstellzonen vorgegeben und andere Bereiche dafür für die Abstellung komplett gesperrt. Überwacht wird dies alles durch GPS Funktionen in den Rollern.

Wir halten eine solche Initiative für sehr sinnvoll. Ähnliche Maßnahmen haben wir bereits in unserem Antrag „Beschränkungen für E-Scooter in Fußgängerzonen" vorgeschlagen.

Ergänzend zu unserem Antrag vom 21.06.2021 stellt die CSU-Stadtratsfraktion daher zur Behandlung im zuständigen Ausschuss folgenden

Antrag:

Die Stadtverwaltung prüft, ob die in Frankfurt ergriffenen Maßnahmen auch in Nürnberg zu einer sinnvollen Verbesserung der Situation beitragen würden.

Die Stadtverwaltung prüft, ob weitergehende Maßnahmen darüber hinaus Verbesserungen bringen würden, wie

- die Pflicht der Nutzer den Abstellort der Roller bei Beendigung der Fahrt bildlich zu dokumentieren um die Verursacher von unsachgemäß abgestellten Rollern ermitteln zu können.
- Die Pflicht Neigungssensoren einzubauen, damit die Betreiber umgefallene Roller zeitnah detektieren und wieder aufstellen können.

Die Stadtverwaltung tritt in einen Dialog mit den Betreibern, über die Umsetzung der oben genannten Punkte ein

Mit freundlichen Grüßen



Andreas Kriegistein
Fraktionsvorsitzender

Ö 2.2

AN/029/2022

DIE LINKE. IM STADTRAT NÜRNBERG

An den
Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg
Herrn Marcus König
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

OBERBÜRGERMEISTER
02. FEB. 2022
/.....Nr. .....
VI | 1 Zur Kts. | 3 Zur Stellungnahme
III | 2 X z.w.V. | 4 Antwort vor Absendung vorlegen
5 Antwort zur Unterschrift vorlegen

02.02.2022

Vpl. Nr.
10. Feb. 2022
D | E | U | R
R | K

Antrag der Stadtratsgruppe DIE LINKE

Handlungsbedarf der Stadt bei Leih-E-Scootern

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

Seit Mitte 2019 sind E-Scooter in Deutschland für den Straßenverkehr zugelassen. Mittlerweile liegen seriöse Studien zur Umweltbilanz der Elektroroller vor, die vom Umweltbundesamt Ende 2021 ausgewertet wurden (1).

Das Fazit des UBA ist ernüchternd:

Auch wenn E-Scooter in der Ökobilanz besser als Autos sind, bringen sie in Innenstädten, in denen das ÖPNV-Netz gut ausgebaut ist, Nachteile für die Umwelt, da sie mehrheitlich nicht Autos ersetzen, sondern anstelle des ÖPNVs, des Fahrrads und des Fußwegs benutzt werden. Es finden also zusätzliche Fahrten mit kraftstoffbetriebenen Fahrzeugen statt.

Lithium-Ionen-Akkus, die größtenteils bei den E-Rollern eingesetzt werden, belasten sowohl bei der Herstellung wie bei der Entsorgung erheblich die Umwelt.

Zur Aufladung der Akkus werden die E-Scooter nachts mit benzin- oder dieselbetriebenen Pkws oder Kleintransportern zu den Ladepunkten transportiert.

Bei der geringen Lebensdauer von zwei bis drei Jahren der Leih-E-Scooter wird die Umwelt neben den Emissionen durch die Produktion auch durch die Entsorgung belastet, auch wenn grundsätzlich die Hersteller verpflichtet sind, sie ordnungsgemäß zu entsorgen.
Die illegale Entsorgung ist bisher statistisch nicht erfasst worden.

Zuletzt belasten Fahrer:innen von Leih-E-Scootern in Innenstädten die schwächsten Verkehrsteilnehmer:innen, die Fußgänger:innen, durch das verkehrswidrige Fahren auf Gehsteigen, sowie das Abstellen der Scooter auf den Gehwegen.

BAUREFERAT
– 7 FEB. 2022 Nr. A17/22
1 Zur Kts. | 3 Zur Stellungnahme
4 Antwort zur Unterschrift vorlegen
2 z. w. V. | 5 Termin:

DIE LINKE stellt deshalb den Antrag, der Stadtrat möge beschließen:

Stadtratsgruppe DIE LINKE

Titus Schüller, *Stadtrat*
Özlem Demir, *Stadträtin*
Kathrin Flach Gomez, *Stadträtin*

Rathausplatz 2 | Zi. 113
90403 Nürnberg
0911 231 74441

stadtrat@die-linke-nuernberg.de
www.die-linke-nuernberg.de

53

1. Die Stadt begrenzt die Zulassung von Leih-E-Scootern. Dabei beschränkt sie die Zulassung auf E-Scooter, die über eine Mindesthaltbarkeit von 5 Jahren sowie einen auswechselbaren Akku verfügen.

2. Die Stadt richtet Parkzonen ein, in denen die E-Scooter abgestellt werden müssen. Diese Parkzonen sollten vorwiegend am Ende von ÖPNV-Strecken für die „letzte Meile" eingerichtete werden.
Verantwortlich für das korrekte Abstellen von E-Scootern sind die Verleiher. SÖR sammelt und verwahrt illegal abgestellte E-Scooter auf Kosten der Verleiher.

3. Die Verleiher müssen der Stadt Nachweise für die umweltgerechte Entsorgung ausgelisteter E-Scooter vorlegen.

(1) https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/e-scooter#aktuelles-fazit-des-uba, Zugriff 31.01.2022

Mit freundlichen Grüßen

Özlem Demir | Kathrin Flach Gomez | Titus Schüller

Stadtratsgruppe DIE LINKE

Titus Schüller, *Stadtrat*
Özlem Demir, *Stadträtin*
Kathrin Flach Gomez, *Stadträtin*

Rathausplatz 2 | Zi. 113
90403 Nürnberg
0911 231 74441

stadtrat@die-linke-nuernberg.de
www.die-linke-nuernberg.de