

Sachverhalt

Für alle Arbeitsstellen im öffentlichen Verkehrsraum werden die anerkannten Regeln der Technik in der jeweils gültigen Fassung angewendet. Im speziellen sind hier die Richtlinien für die verkehrliche Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA 21) maßgeblich. Zusätzlich wird in Nürnberg auf die Leitfäden der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen zurückgegriffen, welche genauere Anforderungen an die Behandlung an von Arbeitsstellen betroffener Radverkehrsanlagen formuliert. Diese sind im Weiteren jedoch als Empfehlung zu sehen und nicht verpflichtend in der Anwendung.

Beide Regelwerke greifen das Thema einer sicheren Radverkehrsführung in der Theorie auf, was sich in der Praxis leider nicht immer in exakter Weise nachbilden lässt. Hier sind die örtlichen Anforderungen und die Beteiligtenkreise sehr unterschiedlich und oftmals auch schwer kalkulierbar. Dennoch gilt in der Sachbearbeitung bei der Genehmigung von Arbeitsstellen immer die Prämisse, eine sichere, übersichtliche und nachvollziehbare Verkehrsregelung und -lenkung zu schaffen.

Um dies nach besten Möglichkeiten umzusetzen, werden Arbeitsstellen im Rahmen der Leistungsfähigkeit überwacht und kontrolliert. Dies erfolgt durch Mitarbeitende des SÖR. Zum einen sind da die Unterhaltsbezirke zu nennen, welche sich gut in ihren jeweiligen Bereichen auskennen, zum anderen das Personal bei der Straßenverkehrsbehörde im SÖR. Aktuell sind dort vier Mitarbeitende mit der fortlaufenden Überwachung von Arbeitsstellen betraut. Jedoch ist eine lückenlose Überprüfung aufgrund der hohen Anzahl von gleichzeitig laufenden Genehmigungen nicht möglich. Eine exakte Zahl kann aufgrund der hohen Variabilität nicht genannt werden. Es ist jedoch davon auszugehen, dass mindestens 1000 bis 1500 Arbeitsstellen zeitgleich im Stadtgebiet stattfinden.

Sollte festgestellt werden, dass den von der Verkehrsbehörde gemachten Auflagen nicht gefolgt wird, so stellt dies einen Verstoß gegen die Verkehrsrechtliche Anordnung dar. Diese Verstöße können gemäß dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten (OWiG) in Verbindung mit dem Bußgeldkatalog (BKatV-Nr. 165) mit 75€ als Regelsatz geahndet werden.

Unzulänglichkeiten bei der Umsetzung der angeordneten, verkehrlichen Maßnahmen sind nicht gänzlich auszuschließen. Die Gründe hierfür sind vielfältig. Zu nennen sind hier die Verantwortliche vor Ort, welche sich nicht genau an die Vorgaben halten oder auch laufende Veränderungen der Baustellenzustände, was zu nicht mehr passenden Anordnungen führt.

Sollten Situationen entstanden sein, die zu ungünstigen oder gar unsicheren Zuständen führen, stehen Mitteilenden verschiedene Kanäle zur Verfügung. Für Bürgerinnen und Bürger wären dies vorrangig das Servicetelefon beim SÖR oder via Internet der Mängel-Melder der Stadt Nürnberg. Auch eine E-Mailnachricht an baustellenmeldung@stadt.nuernberg.de ist möglich. Hier ist eine rasche Bearbeitung der Anliegen in der Regel gewährleistet. Sollte es sich aber um eine echte und akute Gefahr oder Notlage handeln, wäre die Polizei (Telefon: 110) oder die Rettungsleitstelle der Feuerwehr (Telefon: 112) immer erreichbar.

Für andere Situationen stehen auch die zuständigen Mitarbeitenden der Verwaltung zur Verfügung. Neben der Fahrradbeauftragten der Stadt Nürnberg beim Verkehrsplanungsamt oder dem jeweilig anordnenden Sachbearbeitenden bei der Verkehrsbehörde im SÖR ist der Mitarbeiter für Radverkehr bei der Verkehrsbehörde im SÖR der primäre Ansprechpartner für solche Situationen.

Diese Stelle wurde im Zuge des Mobilitätsbeschlusses geschaffen und konnte Ende 2023 mit einem erfahrenen Mitarbeiter besetzt werden. Der Aufgabenbereich dieser Stelle umfasst nicht nur die Beratung der Anordnenden bei der Genehmigung, sondern soll auch das Thema „Radverkehr in Baustellen“ weiterentwickeln und mehr Bewusstsein für das wichtige Anliegen bei den vor Ort tätigen schaffen. Dazu gehört auch die Kontrolle der Umsetzung der Genehmigungen an den Baustellen. Diese Kontrollen können aber nicht flächendeckend erfolgen, sondern werden im

Rahmen der verfügbaren Kapazitäten durchgeführt. Weiterhin soll der Stelleninhaber als erster Ansprechpartner für entsprechende Interessenverbände wie z.B. dem ADFC fungieren.

Die Forderung, dass bei künftigen Bauvorhaben, welche den öffentlichen Raum z.B. für Baustelleneinrichtungen nutzen, generell eine Umleitung für Radfahrende eingerichtet wird, kann jedoch so nicht umgesetzt werden

Da es „den einen“ Radfahrtypus nicht gibt, ist eine Ausweisung von angemessenen und akzeptablen Umleitungen schwer realisierbar. So bestehen ambitionierte Radfahrende oftmals darauf, bei Sperrungen von Radwegen auf die Fahrbahn ausweichen zu können, während andere viel lieber einer klar ausgewiesenen Umleitungsstrecke folgen würden. Die Mitarbeitenden des Baustellenmanagements sind daher immer darauf bedacht, eine gute Lösung für alle Ansprüche zu finden und gehen mit diesem Thema sensibel um. Im Zweifelsfall wird aber immer eine sichere Lösung im Vordergrund stehen. In wie weit eine angemessene Umleitung eingerichtet werden kann, ist nicht alleine vom Willen der Zuständigen abhängig, sondern hängt in erster Linie an der örtlichen Situation. Es gilt dabei in der Planung immer zu beurteilen, ob die Umleitung sicher genug ist, die Umleitungsstrecke nicht zu lange wird oder topographisch geeignet ist. Meist ist auch nicht eine Umleitung die richtige Lösung, sondern vielmehr die örtliche Führung der Radfahrenden, indem beispielsweise eine Radfurt auf der Fahrbahn eingerichtet oder ein Gehweg in einen kombinierten Rad-/Fußweg umgewandelt wird. Weiterhin ist zu bedenken, dass eine Umleitung immer nur eine Empfehlung darstellt. Die Verkehrsteilnehmenden sind nicht gezwungen dieser Empfehlung zu folgen.