

RUNDER TISCH RADVERKEHR DER STADT NÜRNBERG

07.10.2021

KONTROLLE als Beitrag zur Stärkung des Radverkehrs und sicherer Nutzung der Radinfrastruktur



Radentscheid
Nürnberg 2020

30.09.2021

GRUNDLAGE: MOBILITÄTSBESCHLUSS

Im „Masterplan nachhaltige Mobilität – Mobilitätsbeschuß für Nürnberg“ wurde im Januar 2021 fast einstimmig im Stadtrat beschlossen:

- „Vision Zero“ – Verkehrssicherheit als oberstes Ziel
- deutliche Erweiterung der Kontrollkapazitäten bei der KVÜ unabdingbar!!



BEISPIELE

Beispiele aus der im Sommer stattgefundenen Aktion Geh- und Radwegparker.

Jeder der mit offenen Augen durch die Stadt geht wird diese Situationen zur Genüge kennen.



BEISPIELE



BEISPIELE



WARUM IST DAS SO?

- allgemein geringere Rücksichtnahme, fehlendes Unrechtsbewusstsein, kein Einsehen in die möglichen Folgen → Tendenz zu Egoismus verbunden mit
- zu viel Nachsicht und Rücksichtnahme seitens Polizei und KVÜ → wirkliche Konsequenzen brauchen die Fahrzeughalte und -lenker nicht zu befürchten da
- kein konsequentes Sanktionieren → die Polizei versucht z.B. bei Falschparkern die Halter herauszufinden und diese zu informieren → kein konsequentes Abschleppen wie in anderen Städten mittlerweile üblich → fehlende Abschreckung
- nur geringe Kontrollen während Randzeiten morgens und abends
- Abschleppen wird in Nürnberg als „unverhältnismäßig“ angesehen, obwohl hier Rechtsprechung und -Literatur anderes vorgibt
- Parkdruck wird höher gewichtet als die Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern
- zu niedrige Bußgelder – wird sich (hoffentlich) demnächst etwas verbessern

INFRASTRUKTUR

Die Stadt Nürnberg investiert hohe und noch weiter steigende Summen in die Radinfrastruktur (zugesagt: ab 2023 EUR 10 Mio. p.a.), um den Radverkehrsanteil am Verkehrsaufkommen zu steigern.

Infrastruktur kann jedoch nur sicher benutzt werden, wenn diese uneingeschränkt zur Verfügung steht.

Lt. Fahrradklimatest 2020 schneidet Nürnberg bei „Sicherheit“ mit 4,60 und „Falschparker auf Radwegen“ mit 5,4 besonders schlecht ab. Der Punkt „Falschparker auf Radwegen“ ist sogar der absolut schlechteste Punkt in der Bewertung für Nürnberg.

Seit der Verabschiedung des Mobilitätsbeschlusses wurde viel über Infrastruktur diskutiert, entschieden und in die Wege geleitet → über Kontrolle und deutliche Ausweitung der KVÜ-Kapazitäten wurde bislang nichts publik → Stellungnahme der anwesenden und den Mobilitätsbeschuß mittragenden Parteienvertreter*innen sowie der KVÜ und Polizei?

Anfang Oktober wird im Bundesrat die StVO-Novelle mit Erhöhung der Bußgelder beschlossen (auf Tagesordnung des Bundesrates enthalten) → wie ist hier die Strategie der Stadt Nürnberg / KVÜ / Polizei → Karenzzeit? ab wann wird konsequent angewandt und durchgesetzt?

THEMA UMSETZEN / ABSCHLEPPEN

In anderen Städten wird deutlich konsequenter umgesetzt – in Nürnberg hingegen nicht. Man kommt jedoch auch nur sehr schwer an Informationen und Zahlen hierzu.

- Wie viele MIV werden jährlich aufgrund Gefährdungen durch Parken auf Geh-/Radwegen umgesetzt?
- Vor ein paar Jahren gab es eine Aktion zum vereinfachten Umsetzen in Feuerwehrzufahrten bzw. wenn Rettungskräfte behindert werden würden → Ergebnis?

Welche Strategien verfolgen Stadt Nürnberg / der Stadtrat / die Parteien, die im Mobilitätsbeschuß verabschiedeten Maßnahmen umzusetzen (auf dieser Basis wurde das Bürgerbegehren zurückgezogen)?

Parkdruck darf und kann kein Argument sein, dass die Sicherheit der Fußgänger und Radfahrer dahinter zurückstehen müssen.



MÖGLICHE MASSNAHMEN ZUR VERBESSERUNG DER KONTROLLEN

- wie beschlossen → Ausbau der Kontrollkapazitäten - Bereits jetzt tragen Kontrollen positiv zum Haushalt bei – bei künftig erhöhten Bußgeldern noch stärker und sind somit kein belastender Kostenfaktor.
- Kontrollen der KVÜ auch an Randzeiten morgens und abends verstärken → was nutzt freie Infrastruktur untertags wenn Pendler / Schüler / Studenten / ... diese morgens und abends nicht gefahrlos nutzen können?
- Möglichkeit besonders auffällige Stellen zu melden (Ansprechpartner??) mit klarer Vereinbarung, bis wann hier Abhilfe geschaffen wird.
- ggf. bauliche Maßnahmen, um die Sicherheit zu verbessern, wenn Kontrollen nichts bewirken (versenkbarer Poller zur Verhinderung von Zufahrten / protected bike lanes / Fahrbahnverengungen (insbesondere in Fahrradstraßen) / zukunftsweisende innerstädtische Logistik)
- Zusammenarbeit mit Wegeheld/Weg-Li zur Unterstützung der auch nach Verstärkung beschränkten Kontrollkapazitäten von KVÜ und Polizei → Meldungen leicht machen und willkommen heißen → kein "Denunziantentum" sondern Verbesserung der Sicherheit
- Rückmeldung durch KVÜ (bei Beachtung des Datenschutzes) wenn Meldungen abgegeben werden
- mehr Transparenz und Öffentlichkeitsarbeit → Abschreckung



FAZIT

- Im Mobilitätsbeschuß wurde „Vision Zero“ und eine „deutliche Erweiterung der Kontrollen“ beschlossen.
- Um diese Ziele und eine erheblich stärkere Nutzung der unter hohem finanziellem Aufwand erstellten bzw. noch zu erstellenden Infrastruktur zu erreichen, muss die Kontrolle in erheblichem Umfang verbessert und ausgebaut werden – so wie fast einstimmig im Januar 2021 beschlossen.

BACK-UP INFORMATIONEN



KONTROLLGRÜNDE

- Falschparker auf Geh- und Radwegen, auch kurzzeitiges Halten ist eine Gefahrenquelle aufgrund erzwungenen Ausweichens
- zugeparkten Einmündungen / Kreuzungen / Parken in absoluten Halteverboten (diese sind nicht grundlos vorhanden)
- zugeparkter Fahrradstraßen → gerade hierauf sollte ein hohes Augenmerk gelegt werden, da das Fahrradstraßennetz massiv ausgebaut werden wird und Radfahrer Vorrang genießen sollten bzw. ganz besonders hier sicheres Fahren ermöglicht werden sollte
- zugeparkte/blockierte Fahrradabstellplätze
- zugeparkte Bushaltestellen (zwar nicht RTR-Thema aber hinsichtlich Ausbau ÖPNV wichtig)
- zugeparkte Fußgängerzonen (an manchen Tagen sieht z.B. der Lorenzer Platz mehr nach Großparkplatz als Fußgängerzone aus)
- zunehmende Problematik durch höheres Lieferverkehrsaufkommen (Online-Einkäufe)
→ mittlerweile wird **ALLES** zugeparkt ohne dass der MIV große Konsequenzen befürchten muss
- Rotlichtverstöße durch MIV
- Nicht-Beachtung des Abstandsgebot beim Überholen und auch im Begegnungsverkehr -> 1,50m sind gerichtlich und gesetzlich mittlerweile vorgeschrieben
- Kontrollen nicht nur im Innenstadtbereich sondern auch in den außerhalb liegenden Stadtteilen

