



Mehr als 150 Km/h
innerorts !!

Das darf
doch so nicht
weitergehen



Konzeptvorschlag

der Bürgerinitiative Sicheres Sperberslohe
zur Umgestaltung der Staatsstraße 2225
im Bereich von Wendelstein/Sperberslohe

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Vorwort	3
1. Begründung für die Notwendigkeit der hier vorgestellten Maßnahmen	4
1.1 Entschleunigung des Verkehrs	4
1.2 Sichere Straßenquerung	6
1.3 Errichtung eines Radweges bzw. Schutzstreifens für Radfahrer	6
2. Entschleunigung des Verkehrs im nördlichen Bereich von Sperberslohe	7
2.1 Der IST-Zustand im nördlichen Straßenbereich	7
2.2 Die konzeptionellen Vorschläge für den nördlichen Bereich	9
2.2.1 Die Beschilderung entlang der Staatsstraße im nördlichen Bereich	9
2.2.2 Bauliche Maßnahmen	11
3. Entschleunigung des Verkehrs im südlichen Bereich von Sperberslohe	17
3.1 Der IST-Zustand im südlichen Straßenbereich	17
3.2 Die konzeptionellen Vorschläge für den südlichen Bereich	18
3.2.1 Die Beschilderung entlang der Staatsstraße im südlichen Bereich	18
3.2.2 Bauliche Maßnahmen	20
4. Sichere Straßenquerung	21
4.1 Grundsätzliche Überlegungen zur Errichtung eines Fußgängerüberweges	22
4.2 Die Einflussfaktoren für die Errichtung eines Fußgängerüberweges	23
4.3 Die mögliche Ausgestaltung des Fußgängerüberweges in Sperberslohe	24
4.4 Die Lage des Fußgängerüberweges in Sperberslohe	25
5. Errichtung eines Radweges bzw. Schutzstreifens für Radfahrer	29
5.1 Verlängerung des Radweges bis Feuerwehrhaus	30
5.2 Einrichtung eines Schutzstreifens innerorts auf der Staatsstraße	33
5.3 Die Voraussetzungen für die Errichtung von Schutzstreifen	35
5.4 Fortführung des Radweges Richtung Allersberg	36
5.5 Vorteile dieses Radfahrkonzeptes	36
6. Zusammenfassung	37
Anhang	38

Konzeptvorschlag

der Bürgerinitiative Sicheres Sperberslohe zur Umgestaltung der Staatsstraße 2225 im Bereich von Wendelstein/Sperberslohe

Vorwort:

Die Bürgerinitiative Sperberslohe hat es sich zur Aufgabe gemacht, Wünsche und Anregungen aus der Bevölkerung zu sammeln, um gemeinsam mit den Behörden in verantwortungsvoller und partnerschaftlicher Zusammenarbeit nach Lösungsmöglichkeiten zu suchen.

Seit vielen Jahren ist bekannt, dass im Ortsbereich von Sperberslohe mit zum Teil sehr hohen Geschwindigkeiten gefahren wird. Diese Geschwindigkeiten stellen nicht nur eine Gefahr für **alle** Verkehrsteilnehmer dar, sie beeinträchtigen auch die Wohn- und Lebensqualität in diesem Ortsteil.

Das nun vorgestellte Konzept soll vier Prämissen gleichzeitig erfüllen:

1. Die Verkehrssicherheit entlang der Staatsstraße soll erhöht werden.
2. Die Wohn- und Lebensqualität in diesem Ortsteil soll verbessert werden.
3. Die Verbesserungen sollen zur schnelleren Umsetzbarkeit kostengünstig realisiert werden können.
4. Das hier vorgestellte Konzept soll sich nahtlos in bereits vorhandene Konzepte/ Überlegungen (z. B. Radwegeplanung des Landkreises Roth) einfügen und eine Weiterentwicklung und Konkretisierung darstellen.

Im Jahre 2012 fand eine mit großem Interesse verfolgte Informationsveranstaltung zu den Themen

- geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen,
- Einrichtung von sicheren Querungsmöglichkeiten der Staatsstraße,
- Weiterführung des aus Nürnberg kommenden Radweges Richtung Allersberg

in Sperberslohe statt. In einer ebenfalls im Jahre 2012 durchgeführten Bürgerbefragung mit Unterschriftensammlung sprachen sich mehr als 90 % der Befragten für die Umsetzung geeigneter Maßnahmen aus.

1. Begründung für die Notwendigkeit der hier vorgestellten Maßnahmen

1.1 Entschleunigung des Verkehrs

Seit vielen Jahren werden die zum Teil sehr hohen Geschwindigkeiten beklagt.



Bild 1: Artikel aus der Zeitschrift „Der Wendelsteiner“, Ausgabe November 2006

Weitere Messungen der Marktgemeinde Wendelstein bestätigen diese hohen Geschwindigkeiten.

Zusätzlich hat der TÜV Rheinland in den Jahren 2009 und 2010 fünf Langzeitmessungen über jeweils einen Zeitraum von 10 bis 15 Tagen im Bereich der nördlichen Ortseinfahrt durchgeführt.

Die gemessenen Höchstgeschwindigkeiten **innerhalb** der geschlossenen Ortschaft betragen:

Zeitraum	ortseinfahrend	ortsausfahrend
15.08.2009 – 25.08.2009	152 Km/h	129 Km/h
27.08.2009 – 07.09.2009	155 Km/h	129 Km/h
25.09.2009 – 10.10.2009	151 Km/h	140 Km/h
17.04.2010 – 27.04.2010	158 Km/h	117 Km/h
21.06.2010 – 05.07.2010	137 Km/h	147 Km/h

Der fett gedruckte Zeitraum (ortseinfahrend) wird auf der folgenden Seite exemplarisch für die anderen Zeiträume etwas näher betrachtet.

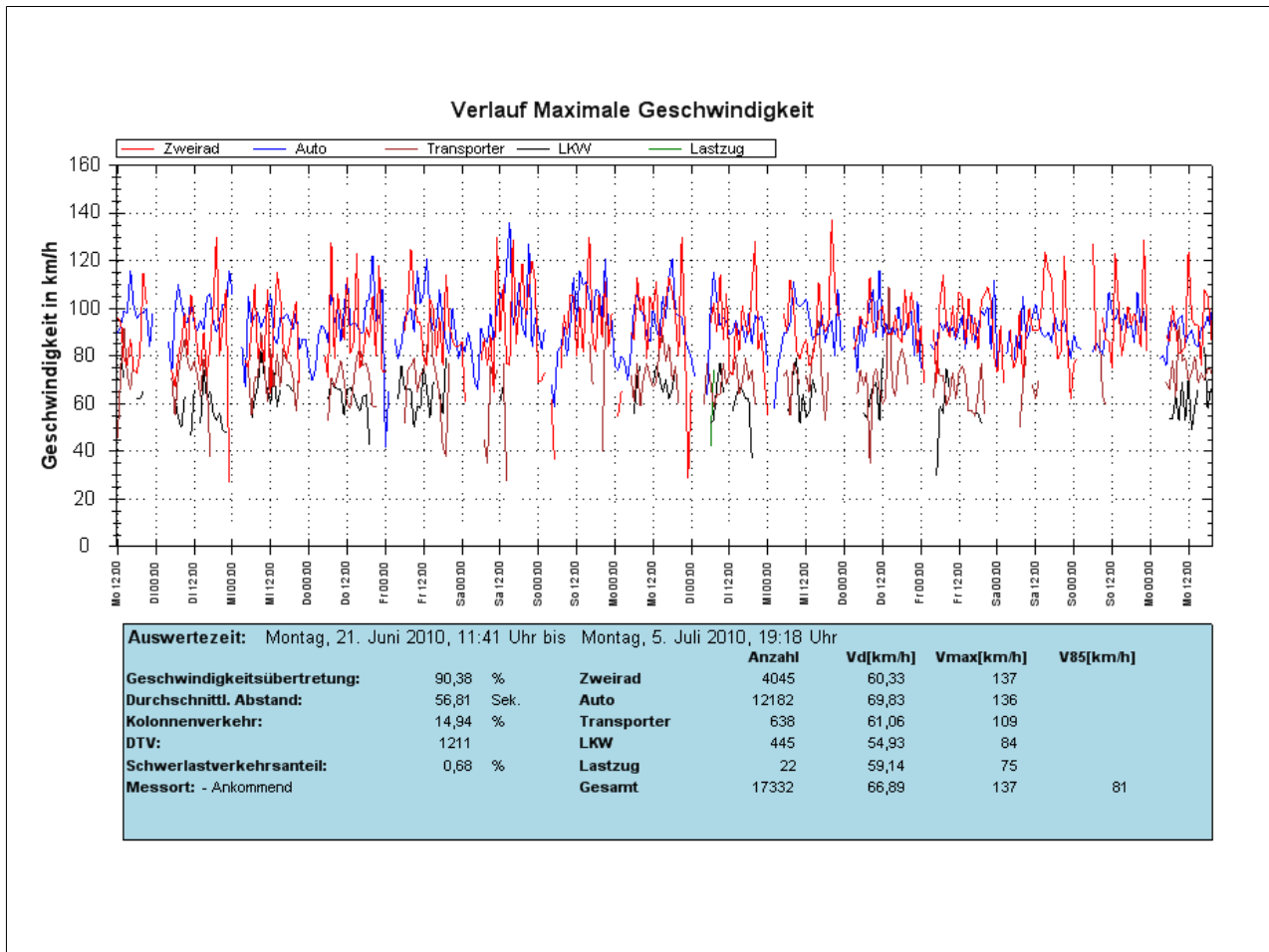


Bild 2: Verlauf maximale Geschwindigkeit

Dabei ist hervorzuheben, dass etwas mehr als 90% der Verkehrsteilnehmer die vorgegebene Geschwindigkeit von 50 km/h überschritten haben.

Vd(km/h) gibt die durchschnittlich gefahrene Geschwindigkeit an. In der Angabe der Zweiräder sind auch die Radfahrer enthalten. Rechnet man diese Gruppe heraus, ergibt sich für die Zweiradfahrer (Motorräder) eine Durchschnittsgeschwindigkeit von ca. 72 km/h.

V85(km/h) bedeutet, dass in diesem Fall 85 % aller Verkehrsteilnehmer bis maximal 81 km/h pro Stunde gefahren sind. Anders ausgedrückt heißt dies: **15 % aller Verkehrsteilnehmer waren an dieser Stelle schneller als 81 km/h.**

Die Messzahl DTV (Durchschnittlicher Tages Verkehr) gibt an, wie viele Fahrzeuge durchschnittlich innerhalb von 24 Stunden an der Messstelle in der jeweiligen Fahrtrichtung erfasst wurden.

Aus dem obigen Diagramm kann man neben den Durchschnittsgeschwindigkeiten der einzelnen Fahrzeugarten den Verlauf der Spitzengeschwindigkeit ablesen. Es wird deutlich, dass eine Geschwindigkeit von mehr als 100 km/h kein Einzelfall ist.

In den Jahren 2006 und 2007 entstand in Sperberslohe ein Neubaugebiet. Gemäß Bebauungsplan wurde aufgrund eines Lärmschutzgutachtens ein privat finanzierter Lärmschutzwall errichtet. Grundlage für die Berechnung der Lärmschutzwerte war eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Dieser Wert wird laut Messergebnissen erheblich überschritten.

Am 11. August 2011 wurde sowohl der Marktgemeinde Wendelstein als auch dem Landratsamt Roth das auf den oben angeführten Messergebnissen beruhende Gutachten des TÜV Rheinland übersendet.

1.2 Sichere Straßenquerung

In Sperberslohe gibt es keine gesicherte Straßenquerung. Aufgrund der hohen gefahrenen Geschwindigkeiten stellt dies eine besondere Gefahr für Kinder und ältere Mitbürger dar. Hinzu kommt, dass der im Sommer verstärkt auftretende Radverkehr auf den Ausflugsradwegen (z. B. aus Furth kommend, weiter nach Nürnberg oder Pyrbaum) zweimal die Staatsstraße queren muss (Erläuterung hierzu siehe weiter unten).

1.3 Errichtung eines Radweges bzw. Schutzstreifens für Radfahrer

Sowohl die Marktgemeinde Wendelstein als auch das Landratsamt Roth setzen sich für die Weiterführung des Radweges Richtung Allersberg ein.

Dieser Radweg soll Nürnberg, Wendelstein und Allersberg miteinander verbinden und unter anderem ein gefahrloses Erreichen des Naherholungsgebietes Rothsee per Fahrrad ermöglichen.

In diesem Konzeptvorschlag wird dargelegt, wie die Führung des Radweges durch Sperberslohe kostengünstig erfolgen kann und dabei die Verkehrssicherheit erhöht wird.

Dieser Vorschlag ist daher eingebettet in das Radwegekonzept des Landkreises Roth und stellt eine Konkretisierung für den Bereich von Sperberslohe dar.

2. Entschleunigung des Verkehrs im nördlichen Bereich von Sperberslohe

2.1 Der IST-Zustand im nördlichen Straßenbereich

Aus den folgenden Abbildungen lässt sich die Streckenführung der Staatsstraße entnehmen.

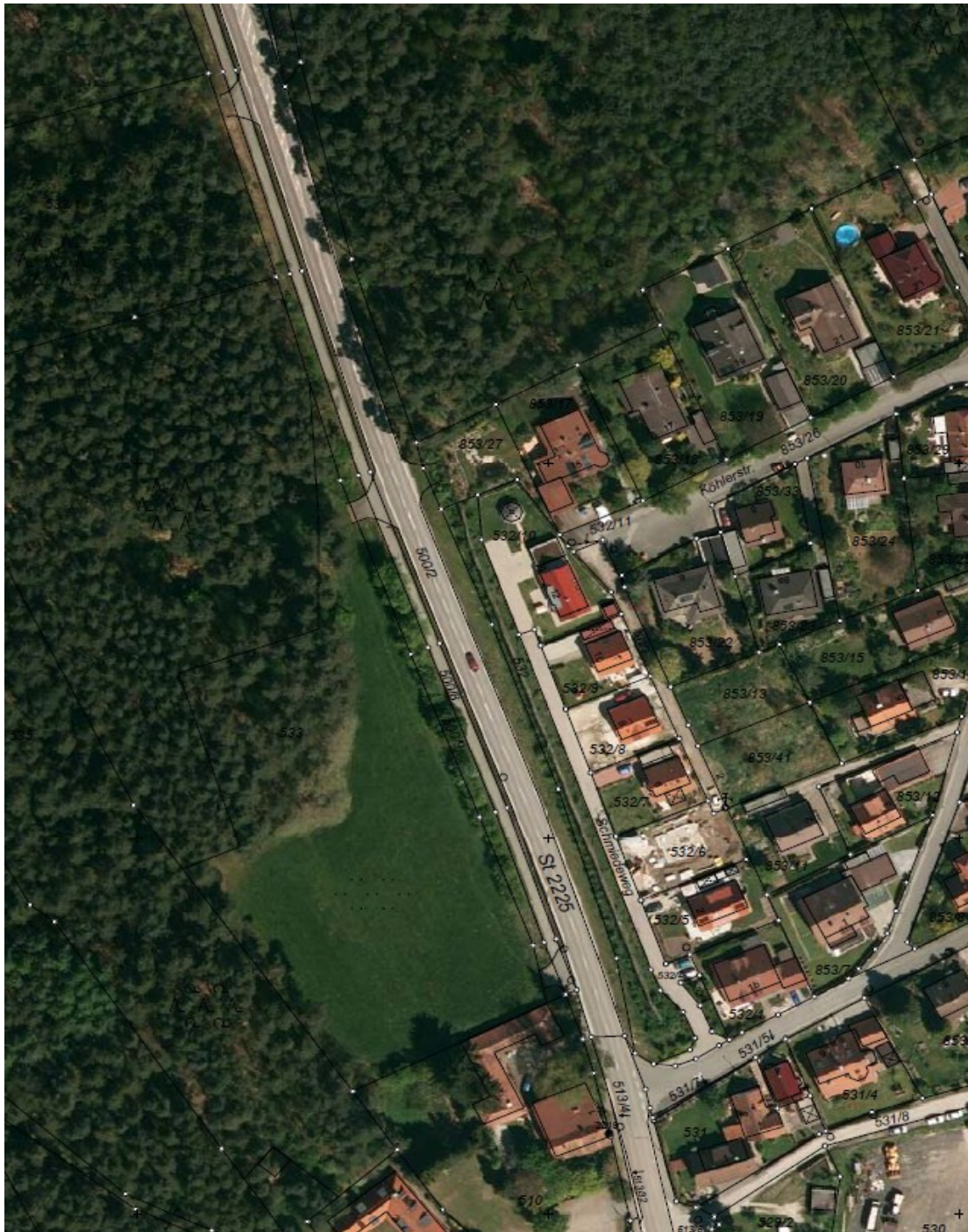


Bild 3: Luftbild Sperberslohe Nord

Die Staatsstraße ist in den Ort hinein leicht abschüssig.



Bild 4: Nördlicher Ortseingang Sperberslohe mit Blickrichtung Norden (Nürnberg)
Das Bild zeigt zusätzlich die erzwungene Querung der Staatsstraße für den Radverkehr.



Bild 5: Nördlicher Ortseingang mit Blickrichtung Süden (Ort)

Die Ortseinfahrt ist dadurch gekennzeichnet, dass die Streckenführung relativ geradlinig verläuft. Sie ist zudem sehr gut ausgebaut, breit und der neu erstellte Lärmschutzwall vermittelt zudem den Eindruck, noch nicht im Ort zu sein (siehe auch Gutachten TÜV Rheinland vom 15.02.2011).

Als Folge davon wird dann auch im Ort das Tempo nur unzureichend gedrosselt (siehe auch Lokale Agenda 21 Vaterstetten AK „Verkehr“, Seite 5).

Als besonders problematisch erweist es sich in Sperberslohe, dass die Straße in den Ort hinein leicht abschüssig ist und innerorts sogar breiter ausgebaut ist als außerorts. Durch diese breite und vermeintlich übersichtliche Straßenführung geht das Gefühl für die überhöhte Geschwindigkeit verloren.

2.2 Die konzeptionellen Vorschläge für den nördlichen Bereich

Die Maßnahmen zur Entschleunigung des Verkehrs, die Errichtung von sicheren Querungsmöglichkeiten der Staatsstraße sowie die sichere und radfahrerfreundliche Gestaltung des Radverkehrs stellen ein Gesamtkonzept dar. Die Vorschläge sind so gestaltet, dass sich die einzelnen Maßnahmen gegenseitig ergänzen und gleichzeitig Synergieeffekte geschaffen werden können.

Der besseren Übersichtlichkeit werden die Maßnahmen themenorientiert dargestellt. Ihre volle Wirksamkeit entfalten sie jedoch im Zusammenspiel.

2.2.1 Die Beschilderung entlang der Staatsstraße im nördlichen Bereich

Der Einsatz von Verkehrszeichen ist eine preiswerte Maßnahme, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Viele Verkehrsteilnehmer sind bereit, sich an einer solchen Beschilderung zu orientieren.

Die derzeitige Straßenführung der Staatsstraße verleitet aber selbst besonnene Verkehrsteilnehmer, mit zu hoher Geschwindigkeit in den Ort hineinzufahren, weil ihnen die hohen Geschwindigkeiten erst sehr spät bewusst werden.

Durch das Versetzen bzw. die Neuaufstellung von lediglich einem Verkehrszeichen kann diese Gruppe der Verkehrsteilnehmer positiv beeinflusst werden.

Sowohl die Marktgemeinde Wendelstein als auch das TÜV-Gutachten empfehlen die Errichtung eines Geschwindigkeitstrichters bereits vor der Abzweigung Richtung Pyrbaum.

Hierdurch kann erreicht werden, dass die Geschwindigkeiten Richtung Sperberslohe verringert werden und gleichzeitig der Kreuzungsbereich an der Abzweigung nach Pyrbaum entschärft wird.

Wie notwendig und sinnvoll eine solche Maßnahme ist, zeigt sich auch anhand des folgenden Fotos. Auf diesem ist das ergänzende Schild abgebildet, welches die Veranstalter des Radwettbewerbs 'Frankencup' an der Abzweigung nach Richtung Pyrbaum aufgestellt haben, um die Teilnehmer vor dieser 'gefährlichen Kreuzung' zu warnen.



Bild 6: Abzweigung Richtung Pyrbaum am 29.04.2012.

Es wird daher vorgeschlagen, einen Geschwindigkeitstrichter mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h einzurichten. Dies würde sich positiv auf die Verkehrssicherheit als auch auf die Reduzierung des CO²-Ausstoßes auswirken. Die Verkehrsteilnehmer könnten ihre Fahrzeuge „ausrollen“ lassen, was auf der abschüssigen Straße zu einer angemessenen Geschwindigkeit beitragen kann.

Durch die jetzige Verkehrsregelung mit Tempo 100 km/h werden immer wieder diejenigen Verkehrsteilnehmer noch überholt, die sich mit einer solch angemessenen Geschwindigkeit dem Kreuzungsbereich bzw. dem Ortseingang von Sperberslohe nähern. Dies birgt eine zusätzliche Unfallgefahr in sich.

In den Jahren 2006 und 2007 entstand entlang der Staatsstraße ein Neubaugebiet. Da zum damaligen Zeitpunkt die dort befindliche Staatsstraße außerhalb der geschlossenen Ortschaft lag, durfte die Bebauung nur unter Einhaltung von Lärmschutzeinrichtungen erfolgen.

Bei der Erstellung des Lärmschutzgutachtens wurde davon ausgegangen, dass das Ortsschild vor den Beginn des neuen Baugebietes versetzt wird. Grundlage für die Berechnung der Lärmschutzwerte war daher eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. In diesem Bereich werden aber weit höhere Geschwindigkeiten gefahren (siehe TÜV-Gutachten vom 15.02.2011 und Messungen der Marktgemeinde Wendelstein).

Der folgende Plan zeigt den Geltungsbereich des Bebauungsplanes, aus dem auch der **vorgegebene** Standort des Ortseingangsschildes zu entnehmen ist. Der **tatsächliche** Standort des Ortsschildes ist ebenfalls angegeben. Das Ortsschild wurde nach Bau des Lärmschutzwalles zwar versetzt, jedoch nicht an die vorgegebene Stelle.

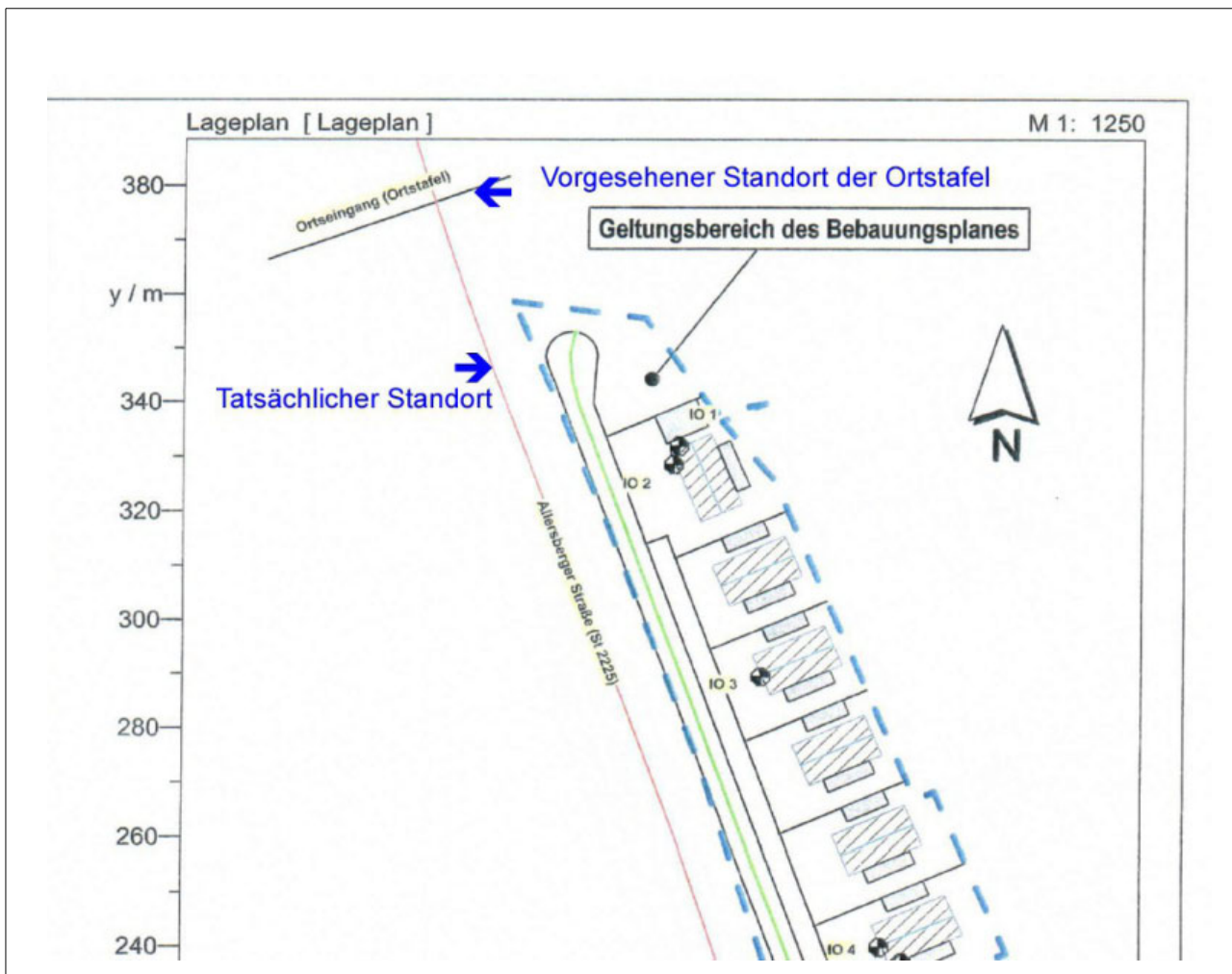


Bild 7: Lageplan des Bebauungsplanes mit Angabe des Ortseingangsschildes

Hieraus ergibt sich, dass eine Versetzung des Ortseingangsschildes zur Einhaltung der Vorgaben gemäß genehmigtem Bebauungsplan vorzusehen ist.

2.2.2 Bauliche Maßnahmen

Die zum Teil sehr hohen Geschwindigkeiten können nicht allein auf Unachtsamkeit und Fehleinschätzung der gefahrenen Geschwindigkeit zurückgeführt werden. Vielmehr ist davon auszugehen, dass diese Verkehrsteilnehmer sehr bewusst und vorsätzlich „rasen“.

Diesem Fehlverhalten ist mit dem Aufstellen oder Versetzen von Verkehrszeichen nicht beizukommen. Um mit Beginn der Ortslage eine reduzierte Geschwindigkeit durchzusetzen, bieten sich gemäß der RAST 06 (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen) Ausgabe 2006 neben den unter 2.2.1 genannten Maßnahmen zusätzlich bauliche Veränderungen an der Straßenführung an.

Aufgrund des vorhandenen Platzangebotes im Verlauf der Staatsstraße kommt eine Lösung mit Hilfe von Mittelinseln in Betracht. Die beste Wirkung wird hierbei erzielt, wenn die Versatztiefe eine Fahrstreifenbreite in beide Fahrrichtungen beträgt.

Im folgenden Bild sind die Grundformen solcher Mittelinseln aufgeführt.

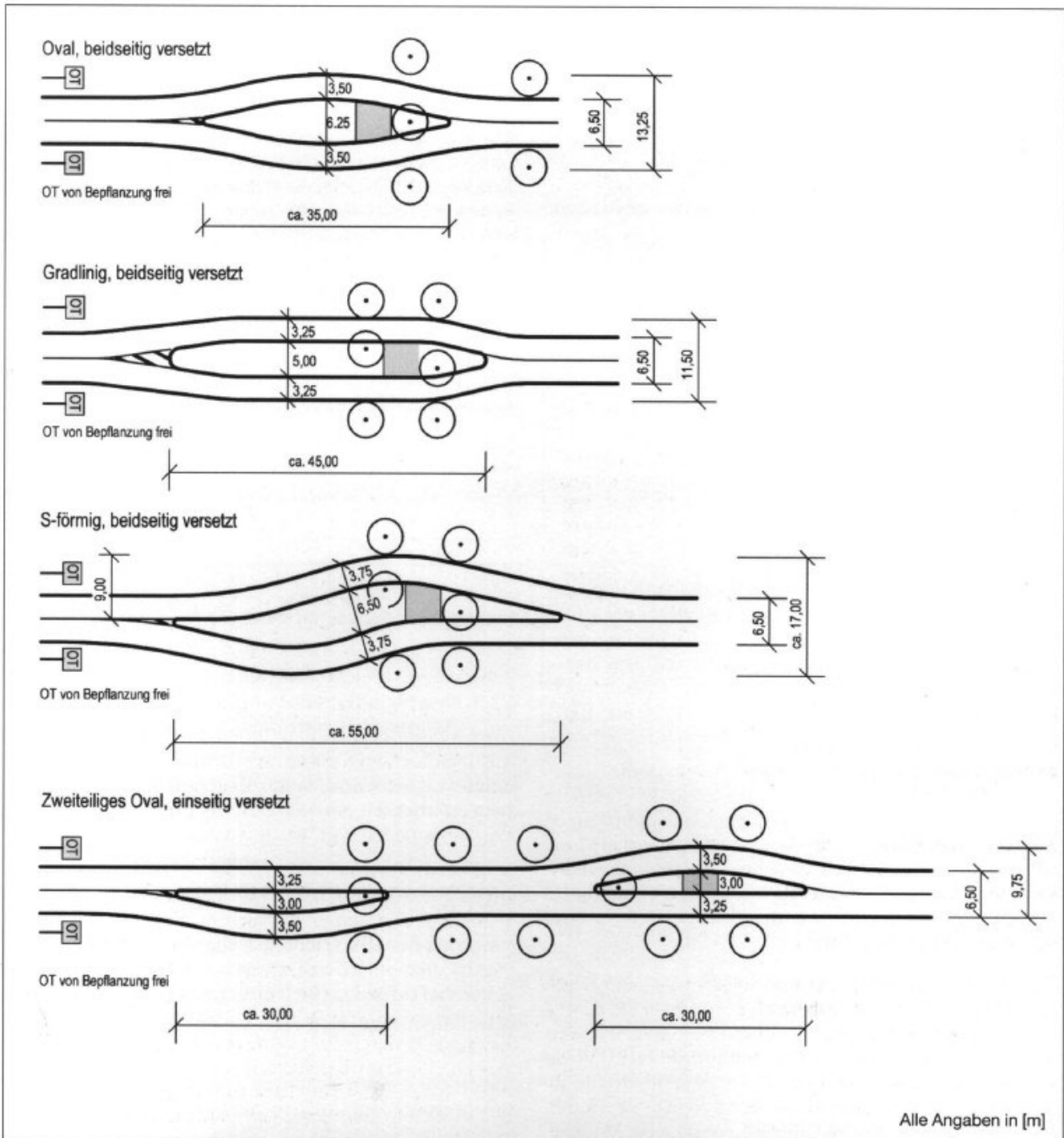


Bild 8: Grundformen von Mittelinseln mit beidseitigem Versatz (aus: RAS06)

Die Bürgerinitiative hat eine Möglichkeit für die Umsetzung einer solch baulichen Veränderung in Bild 9 exemplarisch ausgearbeitet.

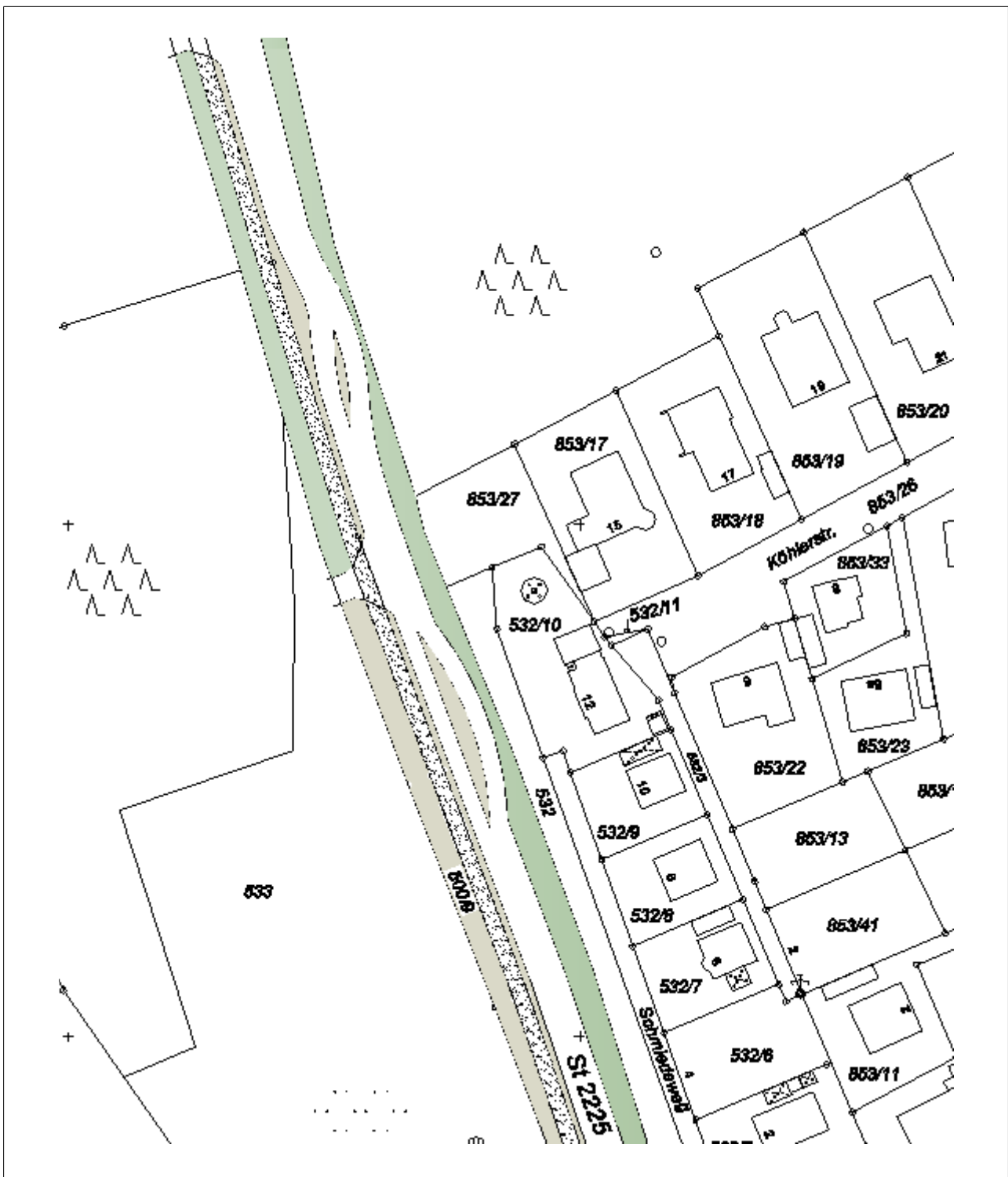


Bild 9: Ein Vorschlag für den nördlichen Bereich von Sperberslohe

Unter Umständen könnte der gleiche Erfolg mit nur einer Verkehrsinsel erzielt werden, vorausgesetzt, eine ausreichende Versatztiefe wird eingehalten.

Der folgenden Tabelle kann die Versatztiefe und die Versatzlänge in Abhängigkeit von der zur Verfügung stehenden Fahrbahnbreite abgelesen werden.

Für die versetzte Fahrbahn muss eine Breite von 3,50 m vorgesehen werden, für die geradlinig zu befahrende Fahrbahn eine Breite von 3,25 m.

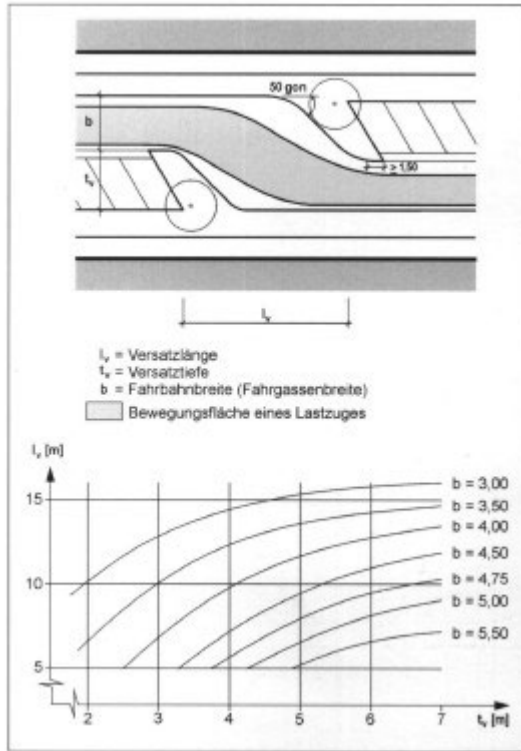


Bild 10: Abmessungen von fahrdynamisch wirksamen Versätzen (RASt 06)

Die derzeitige Fahrbahnbreite beträgt 7,00 m, die Gesamtbreite, die sich derzeit in staatlicher Hand befindet, knapp 20 m. Es ist daher problemlos möglich, den Bau einer Mittelinsel zu realisieren, ohne auf nichtstaatliche Grundstücke zurückgreifen zu müssen.

Die folgenden zwei Bilder zeigen einfache aber wirkungsvolle Lösungen für eine Mittelinsel, die bereits anderenorts umgesetzt wurden.

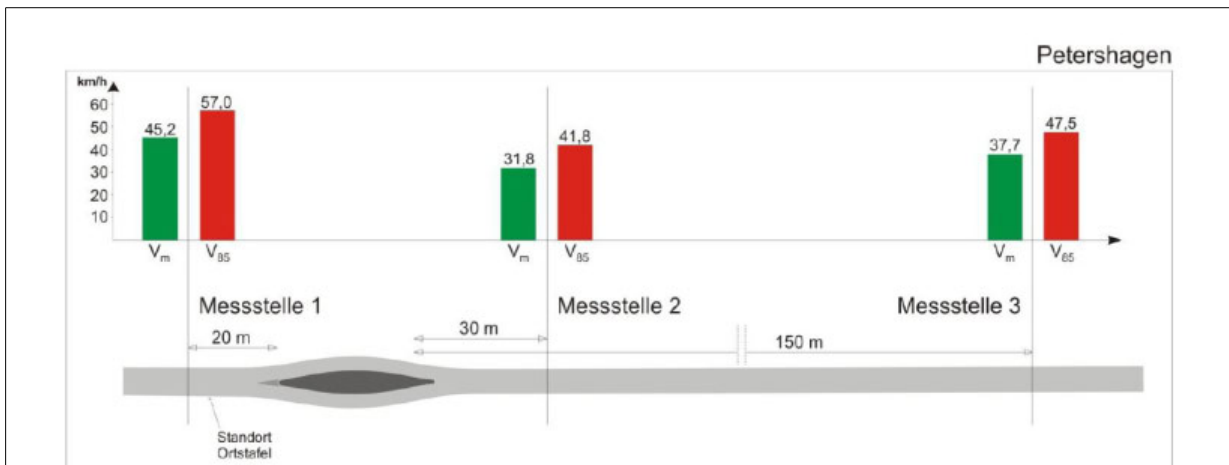


Bild 11: Baumtor bei Golzow (OD-Leitfaden Brandenburg 2011)



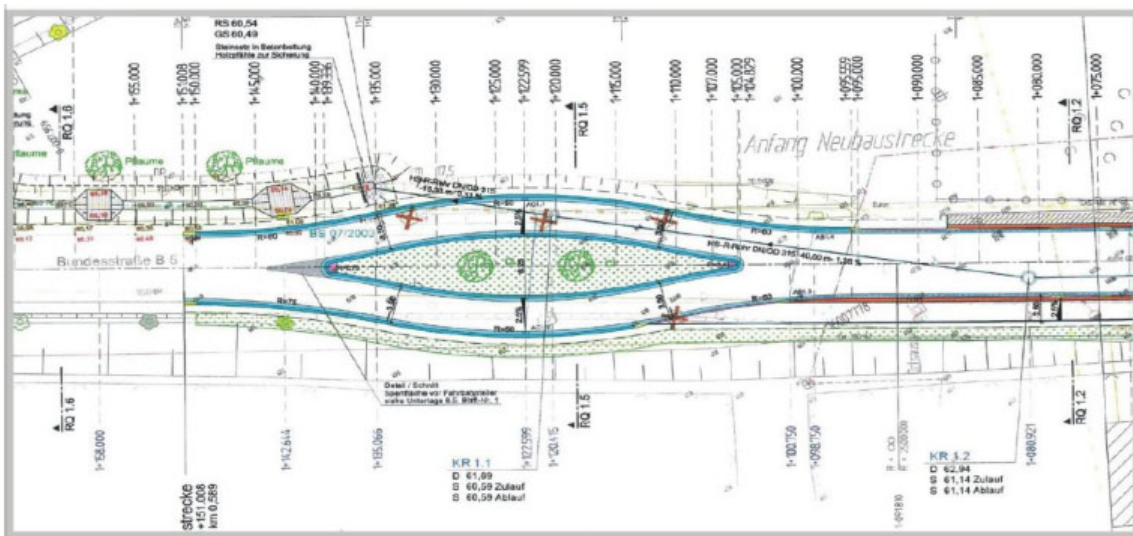
Bild 12: Ortseingansinsel Ganzer (OD-Leitfaden Brandenburg 2011)

Aus den folgenden Abbildungen kann man die geschwindigkeitsdämpfende Wirkung und die Bemaßung einer Mittelinsel ablesen.



V_m : mittlere Geschwindigkeit

V_{85} : Geschwindigkeit, die von 85 % der Fahrzeuge nicht überschritten wird.



Kennwerte [m]:	
Länge	34,50
Versatztiefe	3,13
Radialfolge	63,5 / 46,5 / 63,5



Bild 45: Ortseingangsinsel Petershagen

Bild 13: Ortseingangsinsel Petershagen (Quelle: OD-Leitfaden Brandenburg 2011)

Durch die Fahrbahnverschwengung wird die V_m (mittlere Geschwindigkeit) an der Messstelle 1 von 45,2 km/h abgebremst auf 31,8 km/h an der Messstelle 2. Die V_{85} (Geschwindigkeit, die 85 % der Verkehrsteilnehmer nicht überschreitet) sinkt von 57,0 km/h auf 41,8 km/h. Die geschwindigkeitsdämpfende Wirkung ist signifikant.

3. Entschleunigung des Verkehrs im südlichen Bereich von Sperberslohe

3.1 Der IST-Zustand im südlichen Straßenbereich

Auch im südlichen Bereich von Sperberslohe ist die Streckenführung relativ geradlinig und verläuft leicht abschüssig in den Ort hinein. Hier gibt es zudem noch die Besonderheit, dass sich zwischen den beiden ersten Häusern des Ortes und dem Hauptort eine größere freie Fläche befindet. Die nächsten Bilder sollen diese Situation verdeutlichen.



Bild 14: Südlicher Bereich der Staatsstraße.

Aus südlicher Richtung kommend, beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit bis zum ersten Haus 100 km/h.



Bild 15: Südlicher Ortsausgang Blickrichtung Süden (Allersberg)

3.2 Die konzeptionellen Vorschläge für den südlichen Bereich

3.2.1 Die Beschilderung entlang der Staatsstraße im südlichen Bereich

Aus dem folgenden Foto kann man die Situation des derzeitigen Verkehrs auf dem südlichen Teil der Staatsstraße abschätzen. Bei einem seitigen Hindernis (Radfahrer oder Fußgänger) kann bei Gegenverkehr nicht ausgewichen werden. Die Randstreifen sind so schmal, dass selbst Fußgänger zwangsläufig mit dem Oberkörper in den Fahrbereich der Straße hineinragen.



Bild 16: Staatsstraße im südlichen Bereich

Geschwindigkeiten von 100 km/h oder mehr sind hier völlig inakzeptabel. Hinzu kommt,

dass zum jetzigen Zeitpunkt die Bewohner der beiden, südlich gelegenen, Häuser von Sperberslohe (auch die Kinder) zum Erreichen des Hauptortes zu Fuß oder per Rad diese Straße nutzen müssen, es sei denn, sie machen einen großen Umweg durch den Wald auf unbefestigten Wegen.

Wie auf dem Bild 14 rechts unten sichtbar, mündet die Zufahrt von den Häusern im Bereich einer Kurve in die Staatsstraße. An dieser Stelle müssen die Bewohner auch zu Fuß oder per Rad die Straße queren, wenn sie aus dem Hauptort kommen oder dorthin wollen.

Die Bürgerinitiative empfiehlt daher auch hier die Einrichtung eines Geschwindigkeitstrichters mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h. Neben der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer trägt dies auch zu einer Reduzierung der Lärmbelastung für die dort wohnenden Menschen bei.

Grundsätzlich sei an dieser Stelle noch einmal vermerkt, dass durch die Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) in der Fassung vom 17. Juli 2009 der Verkehrssicherheit Vorrang gegenüber der Flüssigkeit des Verkehrs eingeräumt wird. Dies ist dem folgenden Auszug aus der VwV-StVO zu entnehmen.

Exkurs: Auszüge aus der VwV-StVO

Zu § 1 Grundregeln

Landesrecht über den Straßenverkehr ist unzulässig (vgl. Artikel 72 Abs. 1 in Verbindung mit 3 III. Artikel 74 Nr. 22 des Grundgesetzes). Für örtliche Verkehrsregeln bleibt nur im Rahmen der StVO Raum.

Zu den §§ 39 bis 43 Allgemeines über Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

Die Flüssigkeit des Verkehrs ist mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu erhalten. Dabei 2. geht die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer der Flüssigkeit des Verkehrs vor. Der Förderung der öffentlichen Verkehrsmittel ist besondere Aufmerksamkeit zu widmen.

Durch die in diesem Konzept vorgeschlagene Einrichtung eines Geschwindigkeitstrichters bleibt die Flüssigkeit des Verkehrs voll erhalten. Die Verkehrssicherheit wird jedoch deutlich erhöht.

3.2.2 Bauliche Maßnahmen

Sollte diese Maßnahme nicht ausreichen, muss über den Bau einer Querungshilfe mit Entschleunigungseffekt nachgedacht werden (analog zum nördlichen Eingangsbereich von Sperberslohe).

4. Sichere Straßenquerung

Im gesamten Ortsbereich von Sperberslohe gibt es keine gesicherte Straßenquerung. Dies wird angesichts der hohen Geschwindigkeiten insbesondere im Bereich der Bus- und Schulbushaltestelle gerade für die Schulkinder und für die älteren Bewohner stark vermisst.



Bild 17: Die Lage der vorhandenen Bus- und Schulbushaltestelle sowie die in Bild 1 genannte Messstelle.

4.1 Grundsätzliche Überlegungen zur Errichtung eines Fußgängerüberweges

Angelehnt an die Empfehlungen zum Einsatz und zur Gestaltung von Fußgängerüberwegen – Erfahrungen aus dem Modellversuch in NRW, aus: neue wirtschaft.nrw, Düsseldorf März 2002

„Ca. 80 % aller Unfälle mit Fußgängerbeteiligung ereignen sich in geschlossenen Ortschaften bei der Überquerung von Fahrbahnen. Dabei ist der Anteil von Kindern und Senioren an den Fußgängerunfällen überproportional hoch.

Der früher zum Schutz der querenden Fußgänger häufig verwendete Fußgängerüberweg, auch „Zebrastrreifen“ genannt, wurde wegen vermeintlich geringerer Verkehrssicherheit immer seltener eingesetzt. Dies war eine Folge der „Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen“ aus dem Jahr 1984 (R-FGÜ 84). Die hier definierten Kriterien waren aber in der Praxis nur selten zu erreichen. Der Gesichtspunkt, auch einzelnen Fußgängern eine sichere Überquerung der Fahrbahn zu ermöglichen, blieb zudem weitgehend unberücksichtigt.

Die R-FGÜ 2001 halten hier einen größeren Entscheidungsspielraum offen.

Entgegen der allgemein verbreiteten Annahme, Fußgängerüberwege seien unsicherer als Fußgänger-Lichtsignalanlagen, belegen Forschungsergebnisse, dass „Zebrastrreifen“ komfortable und sichere Alternativen zu Lichtsignalanlagen und Querungshilfen ohne Fußgängervorrang sind“ (siehe auch: Schnüll/Mennicken, Sicherheitsstandards von Fußgängerüberwegen, 1998, Institut für Verkehrswirtschaft, Straßenwesen und Städtebau, Universität Hannover, im Auftrag des Bundesministerium für Verkehr).

Dies wird auch durch die Unfallforscher der Versicherer bestätigt (www.udv.de vom 29.03.2012):

„Nur sechs Prozent aller innerhalb geschlossener Ortschaften im Jahr 2010 getöteten Fußgänger starben auf einem Fußgängerüberweg (Zebrastrreifen). Damit sind diese wesentlich sicherer als ampelgeregelt Überwege (17 % der Getöteten). Selbst an Haltestellen starben noch beinahe doppelt so viele Menschen (10 %) wie an Zebrastrreifen.“

Die „Zebrastrreifen“ können also durchaus in Bezug auf Sicherheit, Akzeptanz, Leistungsfähigkeit und Verkehrsablauf mit anderen Querungsanlagen des Fußgängerverkehrs konkurrieren.

So gestaltete Fußgängerüberwege stellen damit eine **sichere** und **kostengünstige** Alternative dar.

4.2 Die Einflussfaktoren für die Errichtung eines Fußgängerüberweges

Fußgängerüberwege werden nicht wahllos eingerichtet. Vielmehr entscheiden

- Verkehrsstärken (Anzahl Fahrzeuge, Fußgänger)
- gefahrene Geschwindigkeiten
- Breite der Straße
- Nutzung der Querung (z. B. Schulkinder, Senioren)
- und weitere Einflussfaktoren

über die Errichtung von Fußgängerüberwegen.

Aufgrund der Komplexität dieser Faktoren kann das Problem des Fußgängerüberweges nicht in ein allgemeingültiges Schema integriert werden.

„Der Einsatz von FGÜ muss aus Sicherheitsgründen nicht an Mindest- oder an Maximalbelastungen im Fußgängerquerverkehr gebunden werden. Eine festgelegte Mindestbelastung im Kraftfahrzeugverkehr von QKfz=300 Kfz/Sp-h für die Einrichtung von FGÜ ist nicht erforderlich“

„Zebrastreifen können auch bei niedrigen Kraftfahrzeugverkehrsstärken eingesetzt werden, wobei die Zweckmäßigkeit im Einzelfall gegen Überquerungshilfen oder freies Überqueren abzuwägen ist. Ein oberer Richtwert zu Kraftfahrzeugverkehrsbelastung in der Spitzenstunde von QkFz. 900 Kfz/Sp-h ist sinnvoll.“

„In Fällen, in denen die zulässige Höchstgeschwindigkeit $V_{zul} = 50 \text{ km/h}$ beträgt, sollte durch betriebliche oder bauliche Maßnahmen für verträgliche Geschwindigkeiten gesorgt werden. Als Richtwert für die verträgliche Geschwindigkeit im Annäherungsbereich und direkt an den gesicherten Überquerungsanlagen gilt auf Grundlage des Zusammenhanges zwischen Fahrgeschwindigkeit, Anhalteweg und Aufprallgeschwindigkeit sowie nach den EAHV eine $V_{85} < 40 \text{ km/h}$.“ (Heft 24 der Schriftenreihe des Instituts für Verkehrswirtschaft, Straßenwesen und Städtebau der Universität Hannover, 1999).

Zwar gibt es in der R-FGÜ 2001 eine Übersicht über die zu beachtenden Verkehrsstärken, unter 2.3 Verkehrliche Voraussetzungen Ziffer (3) kann aber ausdrücklich davon abgewichen werden:

- (3) **Außerhalb** des für FGÜ möglichen/empfohlenen Einsatzbereiches können FGÜ in begründeten Ausnahmefällen angeordnet werden.

Für Sperberslohe gilt darüberhinaus der Fall, dass in den Morgen- und Nachmittagsstunden des Berufsverkehrs die Kfz-Verkehrsstärken erreicht werden.

Die Grundsätze der R-FGÜ 2001 besagen in Ziffer (5):

- (5) Wenn vor einem FGÜ unabhängig von einem konkreten Querungsbedarf die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht hinreichend eingehalten wird, so ist deren Beachtung durch geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen durchzusetzen.

Im Vorwort dieses Konzeptes wurde bereits darauf verwiesen, dass die dargestellten Maßnahmen im Zusammenhang gesehen werden müssen. Der von der Bürgerinitiative initiierte Fußgängerüberweg dient neben der sicheren Querungsmöglichkeit für Fußgänger auch zum sicheren Queren des Radverkehrs. Dies wird weiter unten noch erläutert. Hinzu kommt die beabsichtigte geschwindigkeitsdämpfende Wirkung eines solchen Überweges.

4.3 Die mögliche Ausgestaltung des Fußgängerüberweges in Sperberslohe

Entsprechend der obigen Überlegungen schlägt die Bürgerinitiative für Sperberslohe einen Fußgängerüberweg in Form eines „Zebrastrreifens“ vor. Ein solcher Fußgängerüberweg wäre nicht nur wirkungsvoll, er lässt sich auch kostengünstig errichten.

**Variante 1,
Markierte Mittelinsel ohne Poller**

Diese Variante kann bereits bei Fahrbahnbreiten ab 5,5 m angewendet werden.

- Zeichen 293, Zeichen 350 in Folie Typ III mit verbreitertem Lichtrand, zwei Schilder beidseitig, zwei Schilderpfosten mit Leitzylinder in Folie Typ II, Dreiecksmarkierung
- Kosten Ausstattung ca. 1.500,- €
- Kosten Tiefbau ca. 1.000,- € (Bordsteinabsenkungen und Pfostenaufstellung)
- Gesamtkosten ca. 2.500,- €

Bild 18: Fußgängerüberweg ohne Poller (aus: Empfehlungen zum Einsatz und zur Gestaltung von Fußgängerüberwegen – Erfahrungen aus dem Modellversuch in NRW, aus:neue wirtschaft.nrw, Düsseldorf März 2002)

Die oben erwähnten Kosten in Höhe von 2.500,00 € für die vorgeschlagenen Maßnahmen haben lediglich Informationscharakter und müssen auf die heutigen Preise hochgerechnet werden.

4.4 Die Lage des Fußgängerüberweges in Sperberslohe

Vorrangig wird der Fußgängerüberweg im Bereich der Bus- und Schulbushaltestelle vermisst.

Die beiden folgenden Fotos geben die jetzige Situation im Bereich der Haltestellen wieder.



Bild 19: Links und rechts sind die Buchten der Haltestellen zu erkennen (Blickrichtung Nürnberg)



Bild 20: Haltestellen (Blickrichtung Allersberg)

Die Bürgerinitiative schlägt vor, die in Fahrtrichtung Allersberg befindliche Haltebuch zu verkürzen (sie war ursprünglich für zwei Busse geplant) und an diese Stelle den Fußgängerüberweg einzurichten (wie aus Bild 21 ersichtlich).

Gleichzeitig würde dieser Fußgängerüberweg eine gefahrlose Querung der Staatsstraße für die Radfahrer ermöglichen, die aus Richtung Allersberg kommen und auf den linksseitig Richtung Nürnberg geführten Radweg geleitet werden.

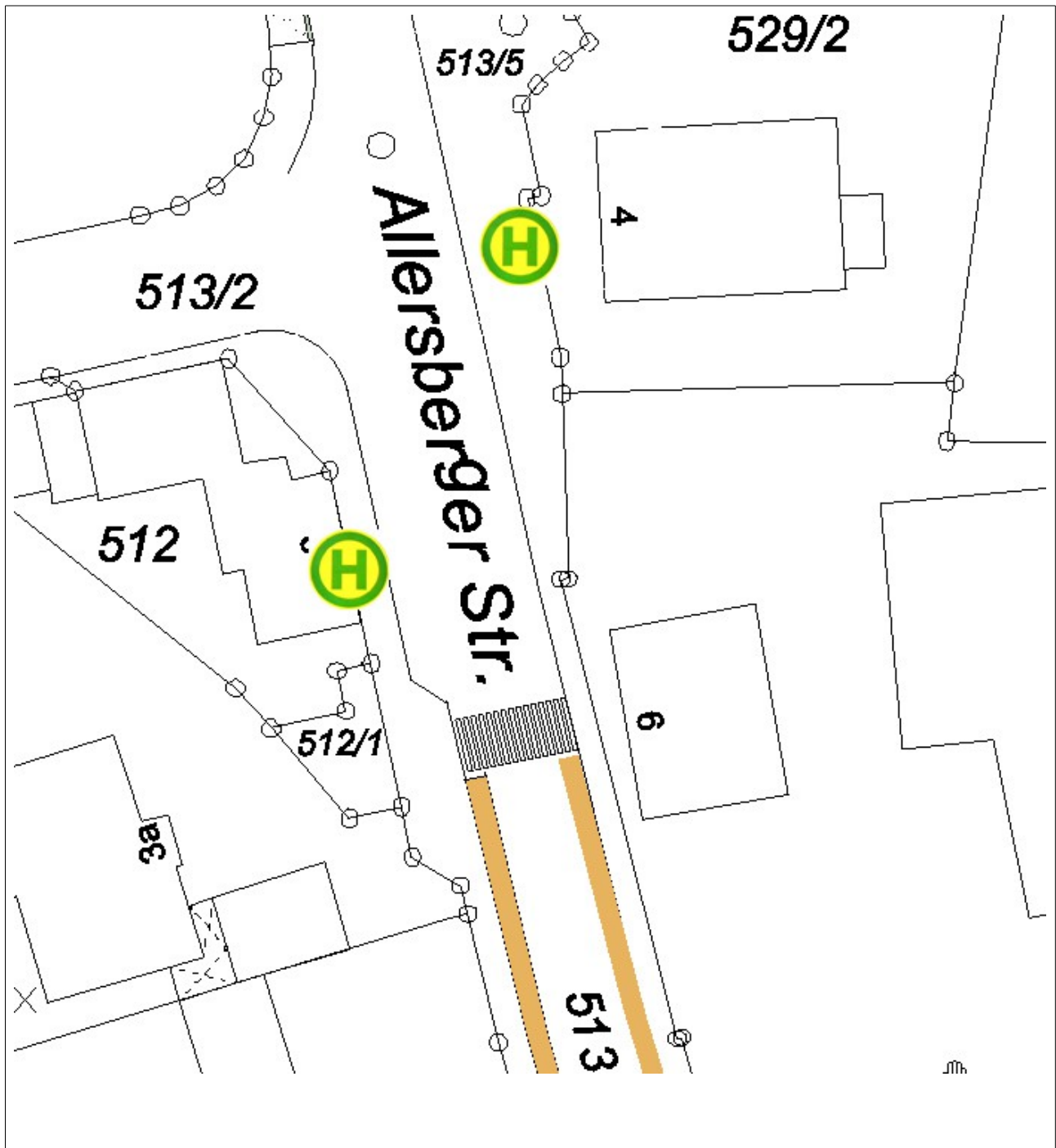


Bild 21: Vorschlag zur Umsetzung eines Fußgängerüberweges und die Schutzstreifen für den Radverkehr

Aufgrund der Radwegeplanung ergibt sich innerhalb von Sperberslohe eine zweite Notwendigkeit für die Einrichtung eines Fußgängerüberweges. Neben der sicheren Querungsmöglichkeit trägt auch dieser FGÜ zu der gewünschten Reduzierung der Geschwindigkeit im Ortsbereich von Sperberslohe bei.

Die genaue Begründung für diesen Überweg erfolgt im Abschnitt über die Radwegeplanung unter Punkt 5.5.

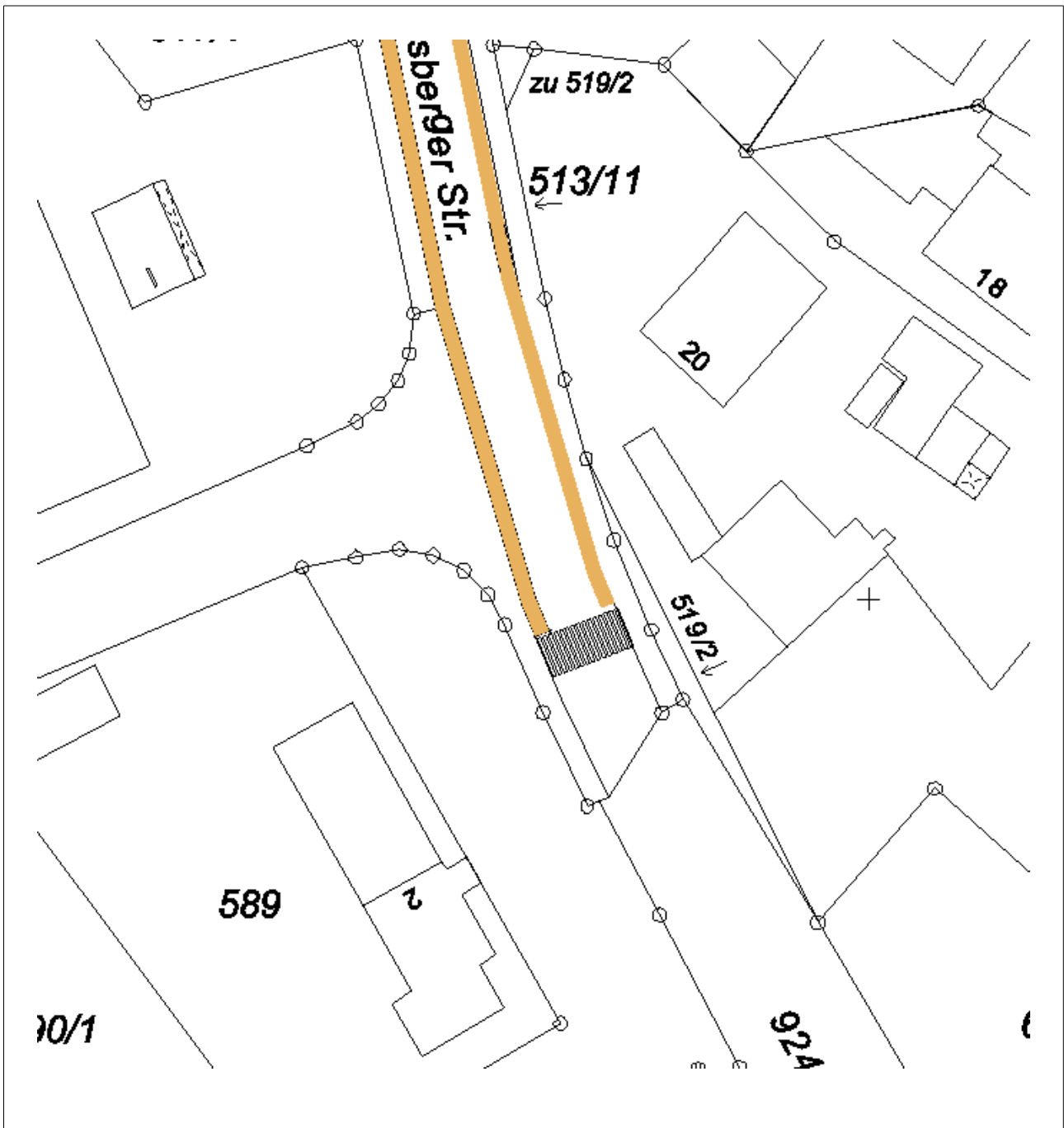


Bild 22: Fußgängerüberweg am südlichen Ortseingang von Sperberslohe

Für die Erkennbarkeit und die Sicht sind vor dem Fußgängerüberweg im Zuge der Straße folgende Mindestentfernungen nachzuweisen.

	Kfz-Geschwindigkeit (Vzul)	
	50 km/h	30 km/h
Erkennbarkeit von FGÜ	100 m	50 m
Sichtweite von und auf Warteflächen	50 m	30 m

Tabelle 1: Mindestentfernungen für Erkennbarkeit und Sicht vor FGÜ

Bild 23: Mindestentfernungen laut R-FGÜ 2001

Die Sichtweite auf die Warteflächen im Bereich der Bushaltestellen beträgt in Sperberslohe mindestens 63 m, auf den Fußgängerüberweg knapp 100 m.

Auch diese Bedingung sollte damit erfüllt sein.

Ein Fußgängerüberweg an Haltestellen ist so anzulegen, dass die Querung in Fahrtrichtung gesehen vor der Haltestelle liegt. Dies ist in Sperberslohe schwer zu realisieren. Sollten keine Ausnahmen zulässig sein, käme eine Sicherung per Lichtzeichenanlage in Betracht.

5. Errichtung eines Radweges bzw. Schutzstreifens für Radfahrer

Innerorts von Sperberslohe gibt es bislang keinen Radweg. Die Marktgemeinde Wendelstein und das Landratsamt Roth haben den Weiterbau des Radweges von Nürnberg nach Allersberg auf ihren Prioritätslisten jedoch weit oben. Wann die Umsetzung erfolgen wird und wie diese im Detail aussehen wird, ist jedoch noch nicht festgelegt.

Bisher müssen die 'Ausflugsradler', die vor allem im Sommer auf der Strecke Furth - Nürnberg - Pyrbaum unterwegs sind, die Staatsstraße innerorts zweimal queren, um wieder auf dem Radweg am nördlichen Ortseingang weiterfahren zu können (siehe Bild 24).

Nach Fertigstellung des Radweges Richtung Allersberg ist auch im südlichen Bereich der Staatsstraße mit einem zunehmenden Radverkehr zu rechnen.

Die folgende Luftaufnahme zeigt die derzeitige Situation für den Radverkehr, der aus Furth kommend die Staatsstraße queren muss.



Bild 24: Radverkehr muss die Staatsstraße kreuzen

Radfahren soll aus einer ganzen Reihe von Gründen heraus attraktiver gestaltet werden. Gefährliche Verkehrssituationen sollen vermieden, mindestens aber entschärft werden, und die Flüssigkeit des „Radelns“ sollte nicht durch unnötiges Auf- und Absteigen und/oder Schieben des Fahrrades unterbrochen werden.

5.1 Verlängerung des Radweges bis Feuerwehrhaus

Die Bürgerinitiative schlägt vor, den aus Nürnberg kommenden Radweg so zu verlängern und zu gestalten, dass er ab derzeitigem Ende (blauer Pfeil) am Gasthaus Rotes Ross vorbei bis zur Bushaltestelle (Fußgängerüberweg) in beiden Richtungen befahren werden kann.

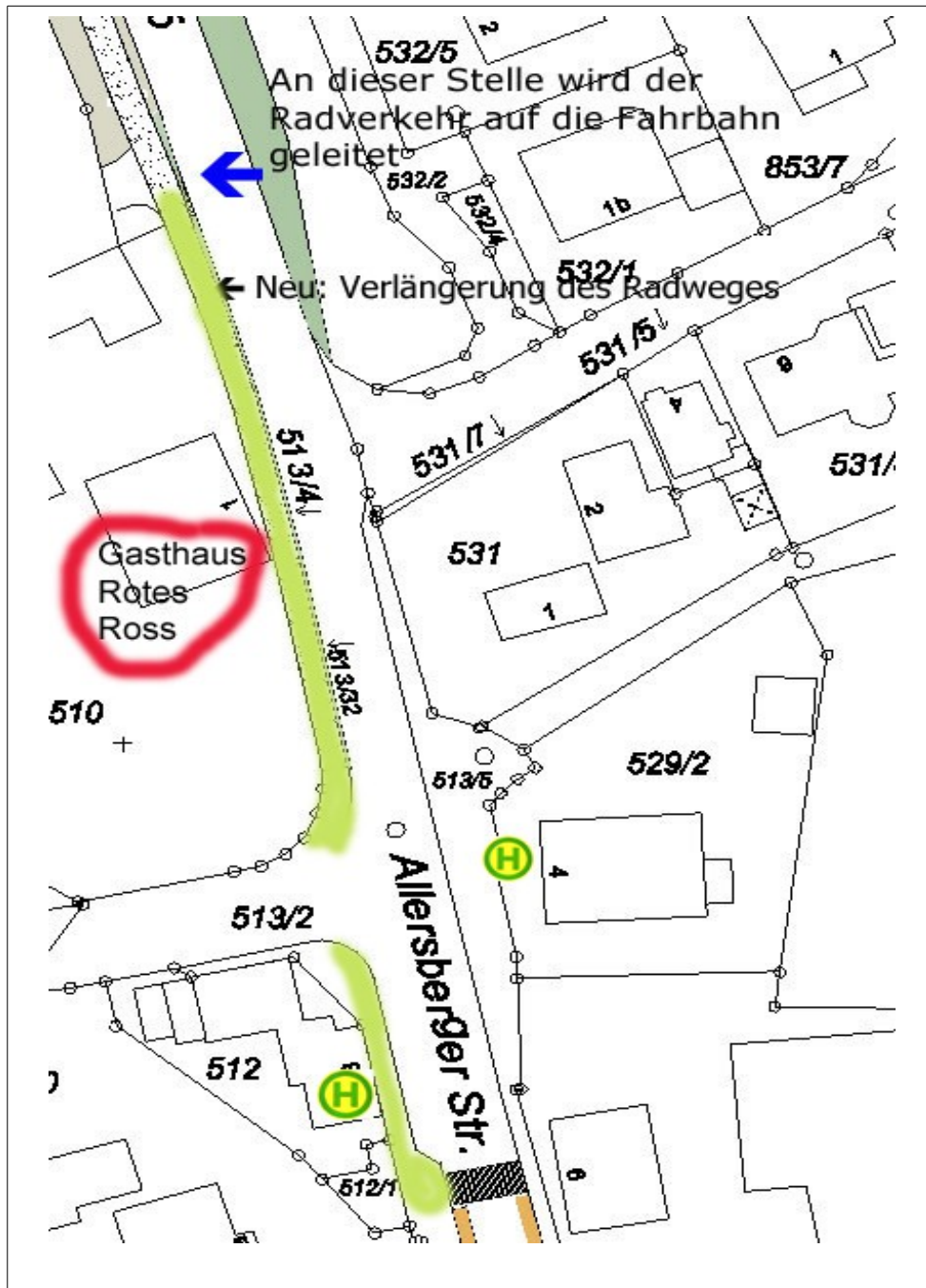


Bild 25: Radweg, nördlicher Bereich von Sperberslohe

Zur Zeit muss der Radverkehr kurz vor Erreichen des Gasthauses „Rotes Roß“ auf die Straße verschwenken. Dies stellt ein Risiko für die Radfahrer dar, zumal diese Verkehrssituation den herannahenden Autofahrern nicht durch das Schild Nr. 138 (Radfahrer kreuzen) kenntlich gemacht wird. Der Radverkehr Richtung Nürnberg muss an dieser Stelle die Staatsstraße queren. Auch dies wird den Kfz-Verkehrsteilnehmer nicht angezeigt.

Gemäß VwV-STVO (Verweis auf die ERA = Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) ist jedoch für Radfahrer eine sichere Quermöglichkeit zu schaffen. Diese fehlt in Sperberslohe völlig.

Die folgende Abbildung zeigt, wie laut ERA eine solche Querungshilfe auszusehen hat.

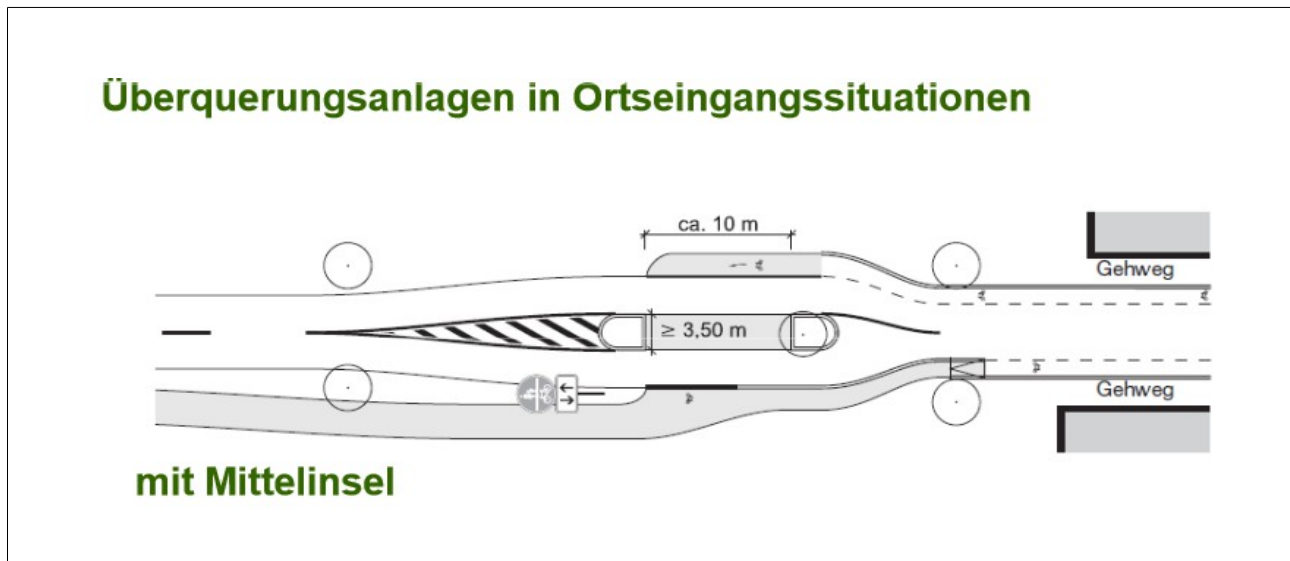


Bild 26: Beispiel für eine mögliche Querungshilfe in Sperberslohe
(aus: Vortrag P. Gwiarda, VIA e.G., Köln, 2011)

Eine solche bauliche Maßnahme kann durch den Konzeptvorschlag der Bürgerinitiative Sperberslohe vermieden und dadurch erhebliche Kosten eingespart werden.

Zwar beträgt die Regelbreite innerorts für einen gemeinsamen Fuß-/Radweg 2,50 m, die vorhandene Breite des Fußweges im Bereich des Gasthauses misst hingegen nur 2,00 m, so sind Ausnahmen jedoch möglich.

Auch folgende Regelung wäre durchführbar:

„Sind die Voraussetzungen für einen gemeinsamen Geh- und Radweg nur eingeschränkt gegeben, so besteht die Möglichkeit, die Benutzungspflicht für Radfahrer aufzuheben, indem das Zeichen 239 StVO „Gehweg“ und das Zusatzschild 1022-10 „Radfahrer frei“ aufgestellt wird.“

Der vorhandene 2,00 m breite Fußweg könnte daher durch das Schild „Radfahrer frei“ für das Befahren per Rad in beiden Fahrrichtungen freigegeben werden. Dies ist vertretbar, da in diesem Bereich nur mit einem sehr eingeschränkten Fußgängerverkehr zu rechnen ist.

Die folgenden Bilder zeigen solche Konstellationen.



Bild 27: Gehweg mit Zulassung des Radverkehrs



Bild 28: Schmalere Gehweg mit Zulassung des Radverkehrs
(aus: Vortrag P. Gwiarda, VIA e.G., Köln, 2011)

Auch im weiteren Verlauf bis hin zum Fußgängerüberweg im Bereich der Bushaltestelle wird der Fußweg für den Radverkehr freigegeben.

Der links abgebildete Fußweg mit Zulassung für den Radverkehr scheint nicht einmal 2,00 m breit zu sein.

Sollten die vorhandenen 2,00 m Breite in Sperberslohe nicht ausreichen, so kann durch eine Verbreiterung des Fußweges bei gleichzeitiger Einengung der Fahrbahn die Voraussetzung geschaffen werden. Dies würde gleichzeitig zur Geschwindigkeitsreduktion beitragen.

Vorteil: Der Radverkehr aus Richtung Furth kommend muss nicht mehr die Straße queren.

5.2 Einrichtung eines Schutzstreifens innerorts auf der Staatsstraße

Der Radweg könnte dann ab dem Fußgängerüberweg im Bereich der Haltestelle als Schutzstreifen auf der Staatsstraße beidseitig weitergeführt werden bis zum Ortsende.

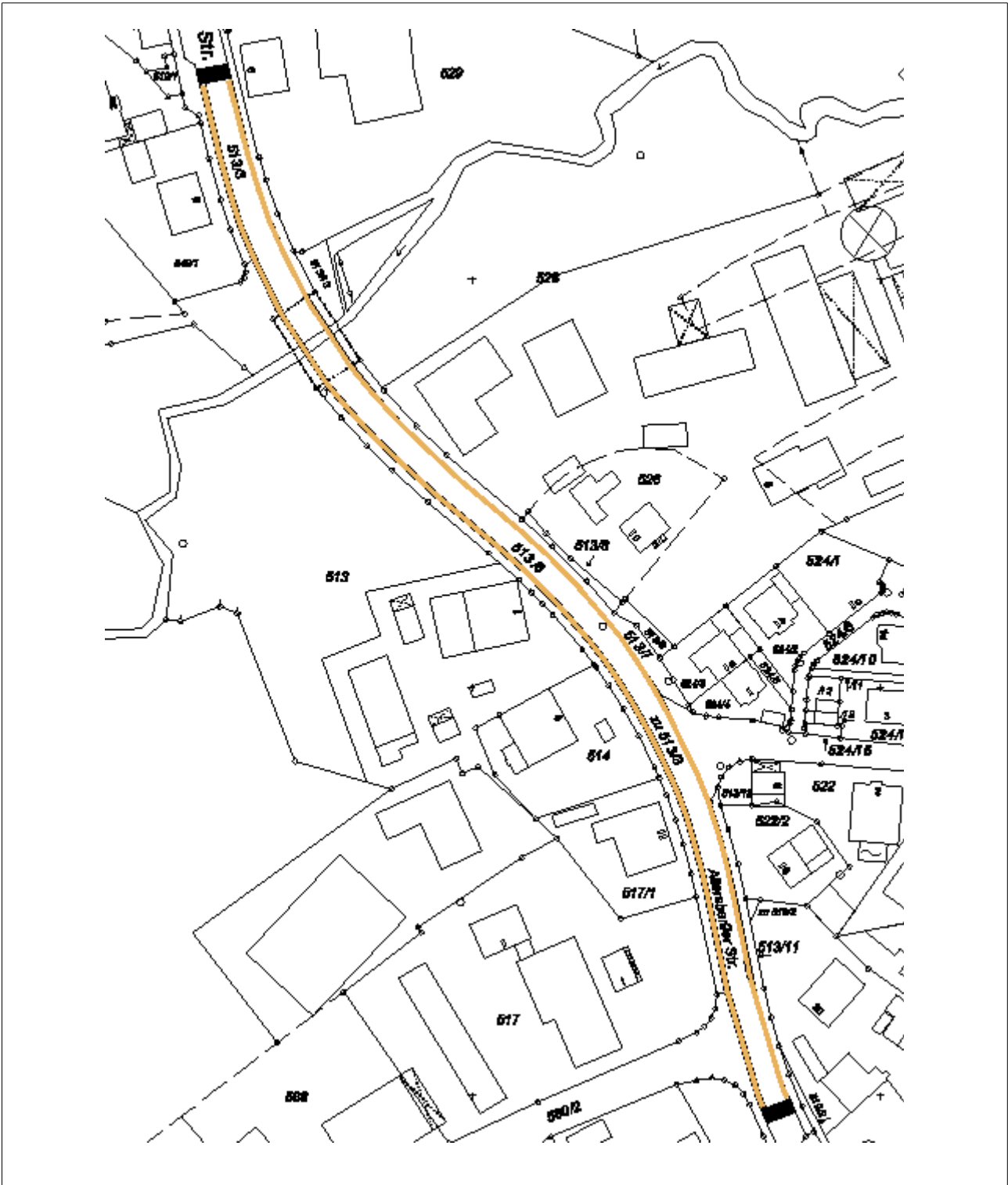


Bild 29: Der Radweg als Schutzstreifen innerorts von Sperberslohe

Nachfolgend drei Bilder, die die Einrichtung eines Schutzstreifens verdeutlichen.



Bild 30: Beispiel 1



Bild 31: Beispiel 2

Bild 32: Beispiel 3

Homepage der
Stadt Fürth vom
08.06.2012

Schutzstreifen trennen Verkehr

Mit den Schutzstreifen setzt die Verkehrsplanung auf ein in der Kleeblattstadt noch relativ neues Konzept. Dabei handelt es sich um schmale gestrichelte Linien, die nach Auskunft des Radverkehrsbeauftragten in den 1990er Jahren etabliert wurden. „Der Grundgedanke ist, dass in Stadtbereichen der Anteil des Lkw- und des Busverkehrs bei nur etwa ein bis zehn Prozent liegt“, erklärt Hartung. In der Stadelner Hauptstraße seien es südlich des Fischerbergs drei und nördlich davon sieben Prozent. Gleichzeitig benötigten Pkws durch ihre geringere Breite nur einen Teil der Fahrbahn, so dass für Radfahrer genügend Raum bleibe. „Die Schutzstreifen teilen den Verkehrsraum neu auf“, sagt er, „ein Teil steht für den Pkw- und ein Teil für den Radverkehr zur Verfügung.“



Während Pkws neben dem Schutzstreifen fahren können, müssen ihn Lkws mitbenutzen. Für Fahrradfahrer und Fußgänger wurden Querungshilfen eingerichtet, die dazu beitragen, dass die Geschwindigkeit der Verkehrsteilnehmer heruntergebremsst wird.
Fotos: Stadt Fürth, Stadtplanungsamt

Da die Linien gestrichelt sind, könnten Kraftfahrzeuge die Markierung überfahren, wenn Radler nicht gefährdet werden. Das gelte vor allem für die im Vergleich wenig häufig fahrenden Lkws und Busse, die mehr Raum benötigten und beide Abschnitte dieser Verkehrsanlage nutzen dürften. „Um ihnen dies zu signalisieren, sind die Restbreiten der Fahrbahn mit 2,25 Metern streng zu bemessen“, so der Verkehrsexperte.

5.3 Die Voraussetzungen für die Errichtung von Schutzstreifen

Schutzstreifen – Änderungen in der VwV–StVO (zu § 2 Absatz 4)

Bisherige VwV	Änderungen (seit 01.09.2009)
Innerorts (zul. Höchstgeschwindigkeit bis 50 km/h)	Innerorts (zul. Höchstgeschwindigkeit bis 50 km/h)
In der Regel bis 10.000 Kfz/24h. max. 500 Lkw/24h.	Keine Angaben zur Kfz-Verkehrsstärke
Lage am rechten Fahrbahnrand	Keine Angaben zur Lage
Breite Schutzstreifen 1,60 m (mindestens 1,25)	Qualitativ: Hinreichender Bewegungsraum für Radfahrer
Breite verbleibende Fahrgasse: 4,50 m – 5,50 m	Qualitativ: 2 Pkw sollen sich gefahrlos begegnen können; keine Obergrenze
Keine Markierung an Knotenpunkten	Fortsetzung der Markierung an Knotenpunkten
Keine Angaben zur mittleren Leitlinie	Keine mittlere Leitlinie bei Fahrgasse unter 5,50 m

Bild 33: Der Schutzstreifen in der VwV-StVO
(aus: Vortrag P. Gwiarda, VIA e.G., Köln, 2011)

Die Straßenbreite innerorts von Sperberslohe beträgt 7,50 m. Die an einen Schutzstreifen gestellten Voraussetzungen sind in Sperberslohe erfüllt. Die notwendigen Bemaßungen werden eingehalten.

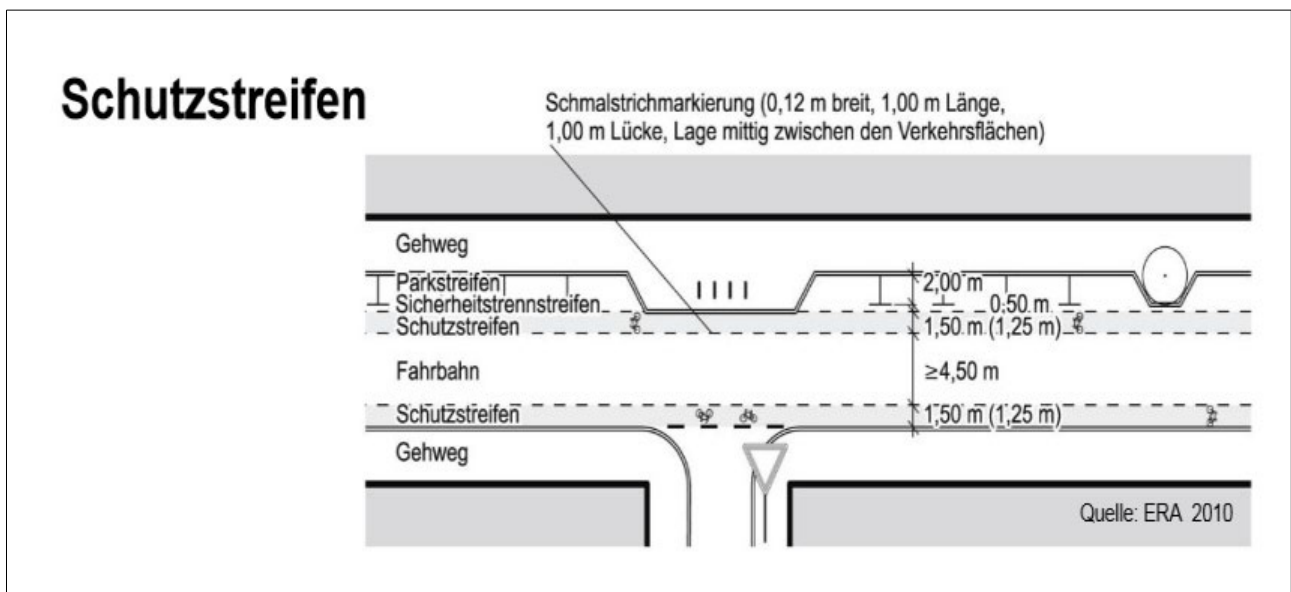


Bild 34: Bemaßung der Schutzstreifen (aus: ERA 2010)

5.4 Fortführung des Radweges Richtung Allersberg

Außerorts von Sperberslohe könnte der Radweg als gemeinsamer Fuß-/Radweg rechtsseitig Richtung Allersberg fortgeführt und als Lückenschluss mit dem bereits rechtsseitig vorhandenen Radweg über die Autobahn verbunden werden.

Dieser gemeinsame Fuß-/Radweg würde gleichzeitig eine sichere Anbindung der vorgelagerten Häuser an den Hauptort darstellen.

Der Radverkehr, der aus Richtung Allersberg linksseitig Sperberslohe erreichen würde, kann linksseitig nicht weitergeführt werden. Dies ginge nur dann, wenn linksseitig ein gemeinsamer Fuß-/Radweg eingerichtet würde. Dies wäre allerdings eine sehr aufwendige und kostspielige Maßnahme.

Aus diesem Grund wird vorgeschlagen, den Radverkehr auf dem neu einzurichtenden Fußgängerüberweg am südlichen Ortseingang sicher über die Staatsstraße zu führen. Dieser Fußgängerüberweg trägt ebenfalls zur Geschwindigkeitsreduzierung bei und erhöht damit insgesamt die Verkehrssicherheit im südlichen Bereich von Sperberslohe.

Auch in Bezug auf die Lärmentwicklung ist dieser Fußgängerüberweg positiv zu bewerten.

5.5 Vorteile dieses Radfahrkonzeptes

Das hier vorgestellte Konzept für Radfahrwege in Sperberslohe würde gleichzeitig mehrere Vorteile bringen:

1. Für den Radverkehr wird ein sicherer Verkehrsraum geschaffen.
2. Die Querungsnotwendigkeit für den Radverkehr wird reduziert.
3. Die Einrichtung eines Schutzstreifen ist eine außerordentlich preiswerte Maßnahme und die preiswerteste aller Lösungsmöglichkeiten.
4. Durch die optische Verengung der Fahrbahn innerorts wird eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung erzielt.
5. Die notwendige Anbindung der vorgelagerten Häuser an den Hauptort wird realisiert und damit ein bestehendes hohes Unfallrisiko stark gemindert.

6. Zusammenfassung

Die Bürgerinitiative in Sperberslohe möchte mit den hier dargestellten Vorschlägen eine Diskussionsgrundlage schaffen. Es ist darauf geachtet worden, dass mit relativ geringem Aufwand die Verkehrssituation in Sperberslohe durch die aufgezeigten Maßnahmen deutlich verbessert werden kann.

Neben diesen Verbesserungen profitiert auch die Wohn- und Lebensqualität im Ortsteil Sperberslohe durch höhere Verkehrssicherheit, geringere Schadstoffbelastung, optische Aufwertung der Staatsstraße innerorts und weniger Lärmbelästigung.

Die vorhandenen Problemkreise „Entschleunigung des Verkehrs“, „Sichere Straßenquerung“ und „Fahrradfreundliche Gestaltung der Staatsstraße“ stehen in enger Abhängigkeit zueinander. Die vorgestellten Lösungsmöglichkeiten beeinflussen sich gegenseitig in positiver Weise.

Zur Verringerung der innerorts gefahrenen Geschwindigkeiten wird ein Geschwindigkeitstrichter mit 70 km/h vor der südlichen und nördlichen Ortseinfahrt, der Versatz des Ortsschildes sowie eine bauliche Maßnahme wie beispielsweise die Errichtung einer Mittelinsel vorgeschlagen.

Des Weiteren würde ein Fußgängerüberweg in Form eines Zebrastreifens im Bereich der Bushaltestellen ermöglichen, dass einerseits die Fußgänger, insbesondere die Kinder und älteren Menschen, aber auch gleichzeitig die Fahrradfahrer die Staatsstraße sicher überqueren könnten.

Als wichtiger Baustein für die Umsetzung des geplanten Radwegekonzeptes für die Strecke zwischen Allersberg und Nürnberg ist auch die Ortsdurchfahrt von Sperberslohe für die Fahrradfahrer sicherer zu gestalten. Die Bürgerinitiative schlägt hierfür einen Schutzstreifen auf der Straße vor sowie einen ergänzenden Überweg am südlichen Ortseingang.

Bei diesem Konzeptvorschlag ist hervorzuheben, dass möglichst kostengünstige Maßnahmen überlegt wurden und gleichzeitig die Umsetzung einzelner ‚Bausteine‘ zur Entschärfung der Situation in anderen Bereichen beitragen würde.

So sind die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Reduzierung der Geschwindigkeiten Voraussetzung für eine sichere Querung der Staatsstraße durch Fußgänger und Radfahrer sowie für einen sicheren Radverkehr entlang der Straße.

Andererseits führt ein Schutzstreifen für Radfahrer entlang der Straße zu einer optischen Verengung der Fahrbahn und wirkt geschwindigkeitsmindernd und unterstützt damit die Wirkung der beschriebenen geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen. Die gleiche Wirkung wird durch den Einbau von Fußgängerüberwegen erreicht.

Die Fortführung des Radweges Richtung Allersberg hat zusätzlich den positiven Nebeneffekt, dass die beiden vorgelagerten Häuser verkehrssicher an den Hauptort angebunden werden. Hiervon profitieren nicht zuletzt die dort wohnenden Kinder. Darüber hinaus wird ein weiteres Mosaikteilchen des Radwegeplanes des Landratsamtes Roth verwirklicht, der das langfristige Ziel verfolgt, mehr Verkehr auf das Fahrrad umzuleiten.

Die Bürgerinitiative sieht sich mit ihren Vorschlägen im Einklang mit der Politik und den Behörden.

So befürwortet die Marktgemeinde Wendelstein schon seit langem die Einrichtung eines Geschwindigkeitstrichters und den Bau einer geschwindigkeitsreduzierenden Mittelinsel im Bereich Sperberslohe.

Solche Maßnahmen werden auch vom Landratsamt Roth als überaus sinnvoll angesehen und empfohlen. So baut der Landkreis Roth – auch nachträglich – bereits bei Kreisstraßen Verkehrsteiler – entweder als Brems- oder Querungshilfen ein – wie z. B. in der Nähe von Harrlach oder Schwand/ Leerstetten.

Die Bürgerinitiative hofft, dass mit diesem Konzeptvorschlag eine Diskussionsgrundlage geschaffen wurde, um mit den betroffenen Menschen vor Ort, den verantwortlichen Politikern und den beteiligten Behörden nach wirkungsvollen Lösungsmöglichkeiten gesucht werden kann. Dies alles in einem überschaubaren Zeitrahmen.

Bürgerinitiative Sicheres Sperberslohe
Köhlerstr. 15
90530 Wendelstein

Sprecher: Hartmut Schröder
Stellvertreter: Stefan Blank

Tel.: 0 91 29 – 90 65 303
E-Mail: BISS.Sperberslohe@web.de
Internet: www.buergerinitiative-sperberslohe.de

Anhang

Die Bürgerinitiative hat von der Staatsstraße 2225 im Bereich von Sperberslohe ein 3-D-Modell erstellt.

Die Mittelinseln und die Fußgängerüberwege können beliebig verschoben oder ausgetauscht werden, um deren Wirkung besser abschätzen zu können.

Die abgebildeten Fahrzeuge und Figuren sind nicht ganz maßstabsgetreu, so dass sie ein wenig zu groß erscheinen.

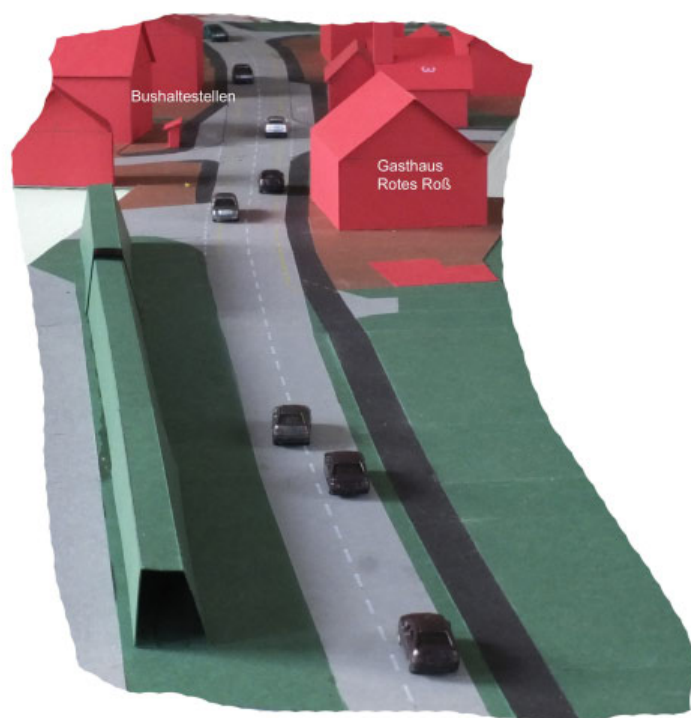


Bild 1: Die Ortseinfahrt von Sperberslohe im nördlichen Bereich (Blickrichtung Süden, Allersberg) im jetzigen Zustand.



Bild 2: Die Staatsstraße 2225 in Sperberslohe Richtung Nürnberg. Das zweite Haus links ist das Feuerwehrhaus. Davor befindet sich der geplante Fußgängerüberweg mit Ampelsicherung.

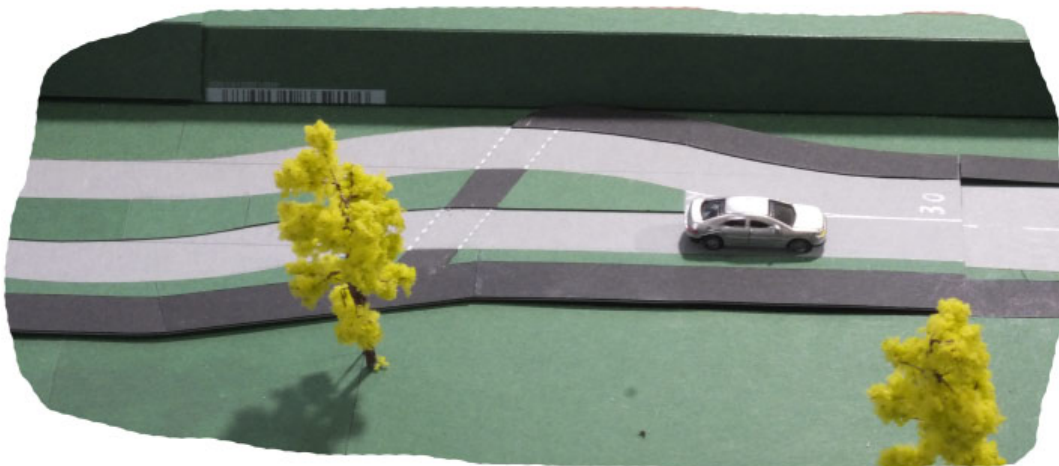


Bild 3: Eine der Möglichkeiten, wie eine Mittelinsel aussehen könnte. Hier dient sie gleichzeitig als sichere Querung für den Radverkehr.



Bild 4: Die Querungsmöglichkeit im Bereich der Bushaltestelle mit Ampelsicherung.



Bild 5: Anstelle der Ampelsicherung ist hier ein Fußgängerüberweg als „Zebrastrreifen“ realisiert.



Bild 6: Die gleiche Stelle mit einer Ampelanlage.



Bild 7: Der nördliche Ortseingang von Sperberslohe. Links ist der Lärmschutzwall zu erkennen.



Bild 8: Die bislang fertig gestellten Module werden noch durch weitere Module ergänzt.



Bild 9: Eine Situation, die hoffentlich niemals eintreten wird.