



Zusätzliche Erläuterungen und Fakten zum

Antrag

auf Umsetzung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen im südlichen und nördlichen Ortseingangsbereich von Sperberslohe entlang der Staatsstraße 2225

vom 18. November 2014.

1. Laut Antwortschreiben der Unteren Straßenverkehrsbehörde vom 12.02.2015 soll erneut ein „runder Tisch“ zur Problematik der Staatsstraße 2225 stattfinden. Zitat: „Eine verkehrsrechtliche Regelung – wie von Ihnen im Schreiben mitgeteilt – ist aufgrund dieses „runden Tisches“ bis auf weiteres nicht erforderlich“.

Aus diesem Grund wird der Antrag derzeit nicht bearbeitet.

2. Ein neuerlicher „runder Tisch“ ist aber weder vereinbart worden noch ist uns eine solche Planung bekannt. Die Bürgerinitiative bittet daher um eine zeitnahe Bearbeitung des Antrages.
3. Die im Zuge des Radwegeausbaus durchzuführenden Baumaßnahmen stellen ein eigenständiges Projekt dar. Die im Antrag angesprochenen verkehrsrechtlichen Maßnahmen sind unabhängig davon zu sehen und können daher auch sofort geplant und umgesetzt werden.

Auf die im Anhang aufgeführten Rechtsgrundlagen und auf den Antrag vom 18.11.2014 wird ausdrücklich hingewiesen.

Die untere Straßenverkehrsbehörde möge besonders auf die folgenden Fragestellungen eingehen:

Warum sind im **südlichen** Ortseinfahrtsbereich von Sperberslohe 100 km/h zulässig, obwohl

- a) **dieser Straßenabschnitt im Mischverkehr von Kraftfahrzeugen, Fahrradfahrern und Fußgängern genutzt werden muss?**

Zu Zeichen 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit



I. Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Sicherheitsgründen sollen auf bestehenden Straßen angeordnet werden, wenn Unfalluntersuchungen ergeben haben, dass häufig geschwindigkeitsbedingte Unfälle aufgetreten sind. Dies gilt jedoch nur dann, wenn festgestellt worden ist, dass die geltende Höchstgeschwindigkeit von der Mehrheit der Kraftfahrer eingehalten wird. Im anderen Fall muss die geltende zulässige Höchstgeschwindigkeit durchgesetzt werden.

Geschwindigkeitsbeschränkungen können sich im Einzelfall schon dann empfehlen, wenn aufgrund unangemessener Geschwindigkeiten häufig gefährliche Verkehrssituationen festgestellt werden.

II. Außerhalb geschlossener Ortschaften können Geschwindigkeitsbeschränkungen nach Maßgabe der Nummer I erforderlich sein,

1. wo Fahrzeugführer insbesondere in Kurven, auf Gefällstrecken und an Stellen mit besonders unebener Fahrbahn (vgl. aber Nummer I zu § 40; Randnummer 1), ihre Geschwindigkeit nicht den Straßenverhältnissen anpassen; die zulässige Höchstgeschwindigkeit soll dann auf diejenige Geschwindigkeit festgelegt werden, die vorher von 85 % der Fahrzeugführer von sich aus ohne Geschwindigkeitsbeschränkungen, ohne überwachende Polizeibeamte und ohne Behinderung durch andere Fahrzeuge eingehalten wurde,

2. wo insbesondere auf Steigungs- und Gefällstrecken eine Verminderung der Geschwindigkeitsunterschiede geboten ist; die zulässige Höchstgeschwindigkeit soll dann auf diejenige Geschwindigkeit festgelegt werden, die vorher von 85 % der Fahrzeugführer von sich aus ohne Geschwindigkeitsbeschränkungen, ohne

<p>überwachende Polizeibeamte und ohne Behinderung durch andere Fahrzeuge eingehalten wurde,</p> <p>3. wo Fußgänger oder Radfahrer im Längs- oder Querverkehr in besonderer Weise gefährdet sind; die zulässige Höchstgeschwindigkeit soll auf diesen Abschnitten in der Regel 70 km/h nicht übersteigen.</p>	
---	--

Aus VwV-StVO gültig ab 18.11.2014

Die folgende Rechtsgrundlage wurde entnommen: mlv-sachsen-anhalt (Internet)

5.2 Radverkehrsanlagen im außerörtlichen Bereich
(Ortsverbindungen, anbaufreie Zonen)

5.2.1 Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn

5.2.1.1 Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn

Die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn erfolgt bei Kraftfahrzeugverkehrsstärken ≤ 2.500 Kfz/Tag und einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit in kurvenreichen Strecken von ≤ 70 km/h bzw. bei Unterschreitung der Einsatzgrenzen für Mischverkehr gemäß ERA 95, Tabelle 1 (siehe Tabelle 7).

Tabelle 7: **Einsatzgrenzen für Mischverkehr auf der Fahrbahn**

Verkehrsstärke DTV [Kfz/Tag]	Geschwindigkeit V_{85} [km/h]
≤ 15.000	$\leq 40 - 45$
≤ 5.000	≤ 50
< 5.000	≤ 60

Ebenso erfolgt die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn, wenn die Fahrbahnbreiten zwischen 5,5 m und 7 m liegen und nicht ausreichende Seitenräume für Geh- und Radwege vorhanden sind. Zusätzliche Sicherungsmaßnahmen wie Geschwindigkeitsbegrenzungen und Überholverbote können hier erforderlich sein.

Hartmut
01.05.2015 17:55:36

Im Bereich der Häuser Allersberger 22-24 kurvig, Querungsverkehr, Hofeinfahrten

Hartmut
01.05.2015 17:50:47

Zwischen Häusern und Ortseingang Süd ist die Straße weniger als 7 m breit. Sie muss zusätzlich als Rad- und Fußweg für Kinder genutzt werden.

b) **zwei Einfahrten im Bereich einer Kurve in die Straße einmünden?**



- c) **diese Kurve darüber hinaus durch starken Bewuchs im Sommer sehr schlecht einsehbar ist? (Siehe Bilder)**

§ 3 Geschwindigkeit

(1) Wer ein Fahrzeug führt, darf nur so schnell fahren, dass das Fahrzeug ständig beherrscht wird. 2 Die Geschwindigkeit ist insbesondere den Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnissen sowie den persönlichen Fähigkeiten und den Eigenschaften von Fahrzeug und Ladung anzupassen. 3 Beträgt die Sichtweite durch Nebel, Schneefall oder Regen weniger als 50 m, darf nicht schneller als 50 km/h gefahren werden, wenn nicht eine geringere Geschwindigkeit geboten ist. 4 Es darf nur so schnell gefahren werden, dass innerhalb der übersehbaren Strecke gehalten werden kann. 5 Auf Fahrbahnen, die so schmal sind, dass dort entgegenkommende Fahrzeuge gefährdet werden könnten, muss jedoch so langsam gefahren werden, dass mindestens innerhalb der Hälfte der übersehbaren Strecke gehalten werden kann. □

§ 3 der StVO

Wie auch auf den Fotos zu erkennen ist, kann ein Radfahrer oder Fußgänger nicht überholt werden bei gleichzeitigem Gegenverkehr. Die Straße ist einfach zu schmal und zusätzlich unübersichtlich. Die derzeit zulässigen 100 km/h stellen für **alle** Verkehrsteilnehmer ein sehr hohes Risiko dar.

- d) **besonders gilt dies für die betroffenen Kinder, wenn sie die Straße als Gehweg benutzen müssen, um zur Bushaltestelle oder zum Spielplatz zu kommen.**

Warum sind im **nördlichen** Bereich von Sperberslohe 100 km/h zulässig, obwohl

- a) **die Abzweigung Richtung Pyrbaum gerade für den Rad- und Fußgängerquerungsverkehr als gefährlich eingestuft wird?**

Siehe insbesondere die beigefügte Bildergalerie.

Auch das Radverkehrshandbuch Bayern (Hrsg.: Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern) sieht ebenso wie die VwV-StVO vor, dass die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer der Flüssigkeit des Verkehrs vorgeht.

Ebenso wird im Handbuch ausdrücklich Bezug auf die ERA 2010 genommen.

- b) **im weiteren Verlauf der Staatsstraße 2225 an der Abzweigung Alte Salzstraße Richtung Röthenbach aufgrund eines schweren Unfalls eine Querungshilfe und eine Geschwindigkeitsbegrenzung umgesetzt wurden und insgesamt vergleichbare Voraussetzungen auch an der Abzweigung Richtung Pyrbaum vorliegen?**

An der Abzweigung nach Pyrbaum müssen sogar drei statt nur zwei Fahrbahnen überquert werden.

Hinzu kommt, dass im weiteren Verlauf selbst innerorts noch Geschwindigkeiten von mehr als 150 km/h gemessen wurden.

Warum findet hier keine Gleichbehandlung statt?

- c) **innerorts (50 km/h) von Sperberslohe aufgrund der Straßenführung sowohl ortseinfahrend wie auch ortsausfahrend Geschwindigkeiten von zum Teil weit über 100 km/h gefahren werden?**
- d) **innerorts die V85 bei 81 km/h liegt?**
- e) **das Lärmschutzgutachten zum Bebauungsgebiet „Am Waldeck – Schmiedeweg“ hingegen eine maximal zulässige Geschwindigkeit von 50 km/h vorsieht, damit der Lärmschutz eingehalten werden kann?**

6. Der Mittelungspegel steigt mit zunehmender Geschwindigkeit an. Bei gleichmäßiger Fahrweise und einer Geschwindigkeit ab ca. 40 km/h bei Pkw und ca. 60 km/h bei Lkw wird die Fahrzeugemission vom Reifen-Fahrbahn-Geräusch bestimmt. In Geschwindigkeitsbereichen darunter wird der Mittelungspegel maßgeblich von der Fahrweise (gewählter Gang, Beschleunigung usw.) bestimmt.

aus: Nr.207 Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV)

Warum werden die Vorgaben des Lärmschutzes von Seiten der Verkehrsbehörde nicht eingehalten?

Bildergalerie



Abbildung 1 Der Kreuzungsbereich St2225 und RH 17 gilt als gefährlich



Abbildung 2 Fußgänger und Radfahrer müssen 3 Fahrspuren überqueren



Abbildung 3 Die Sicht für Fußgänger und Radfahrer ist stark eingeschränkt. Sich nähernder Verkehr ist erst sehr spät sichtbar.



Abbildung 4 Auch für den abbiegenden Verkehr sind Radfahrer und Fußgänger erst sehr spät zu erkennen



Abbildung 5 Der Radverkehr muss am Ende des Radweges plötzlich auf die Straße verschwenken



Abbildung 6 Dies ist für die Kfz-Teilnehmer nicht zu erkennen und nicht zu erwarten. Es gibt kein Hinweisschild.



Abbildung 7 Nicht nur bei schlechten Lichtverhältnissen ist dies für alle Verkehrsteilnehmer gefährlich



Abbildung 8 Bei Wendelstein wird an der St2225 vor dem kreuzenden Radverkehr gewarnt
Dieser notwendige Hinweis fehlt in Sperberslohe vollkommen.



Abbildung 9 Zusätzlich wird der Radverkehr bei Wendelstein gewarnt und es existiert eine Querungshilfe



Abbildung 10 Die erzwungene Querung an der nördlichen Ortseinfahrt von Sperberslohe ist gesetzeswidrig wie bereits auf Seite 31 des Konzeptvorschlages vom 14.01.2014 erwähnt.

- II. **Freigabe linker Radwege (Radverkehr in Gegenrichtung)**
- 33** 1. Die Benutzung von in Fahrtrichtung links angelegten Radwegen in Gegenrichtung ist insbesondere innerhalb geschlossener Ortschaften mit besonderen Gefahren verbunden und soll deshalb grundsätzlich nicht angeordnet werden.
- 34** 2. Auf baulich angelegten Radwegen kann nach sorgfältiger Prüfung die Benutzungspflicht auch für den Radverkehr in Gegenrichtung mit Zeichen 237, 240 oder 241 oder ein Benutzungsrecht durch das Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ (1022-10) angeordnet werden.
- 35** 3. Eine Benutzungspflicht kommt in der Regel außerhalb geschlossener Ortschaften, ein Benutzungsrecht innerhalb geschlossener Ortschaften ausnahmsweise in Betracht.
- 36** 4. **Am Anfang und am Ende einer solchen Anordnung ist eine sichere Querungsmöglichkeit der Fahrbahn zu schaffen.**

Abbildung 11 Verwaltungsvorschrift zur StVO. Gegen diese gesetzliche Vorgabe wird verstoßen.



Abbildung 12 Der Radverkehr von Furth kommend Richtung Pyrbaum muss dreimal die Staatsstraße kreuzen

Radverkehrsanlagen außerorts

Außerorts beeinflussen nachfolgende Kriterien die Entscheidung über die Führungsform einer Radverkehrsanlage:

- Flächenverfügbarkeit bzw. Grunderwerb
- Topographie, Linienführung, Steigungen
- Fahrbahnbreiten
- Stärke und Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs
- Art und Umfang des Radverkehrsaufkommens
- Berücksichtigung der angrenzenden Radverkehrsführungen im Sinne des Planungsprinzips „Kontinuität der Wegeführung“

Insbesondere die Querungen der Kfz-Fahrbahn als potenzielle Konfliktstellen sollen auf das notwendige Maß reduziert werden.

Abbildung 13 Radverkehrshandbuch der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Inneren

Die in Abbildung 12 gezeigte Führung des Radverkehrs widerspricht den Vorgaben der obersten Baubehörde des Bayerischen Innenministeriums.



Abbildung 14 Die Kreuzung Richtung Röthenbach ist durch Geschwindigkeitsreduzierung und durch Querungshilfe gesichert. Beides ist an der vergleichbaren Kreuzung Richtung Pyrbaum nicht vorhanden



Abbildung 15 Neben der Geschwindigkeitsreduzierung sichert die Verkehrsinsel zusätzlich die Querung des Rad- und Fußgängerverkehrs



Abbildung 16 Die Querungshilfe an der ST2225 Abzweigung Röthenbach

Stand: 07. Mai 2015

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