



## Ergänzung zum Konzeptvorschlag vom 14. Januar 2014

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

## Inhaltsverzeichnis

Vorwort.....	3
1 Die kritischen Bereiche entlang der Staatsstraße 2225 .....	4
1.1 Der nördliche Bereich .....	4
1.1.1 Exemplarisch gewählte Maßnahmen.....	8
1.1.1.1 Kreisverkehr im Bereich Abzweigung Pyrbaum .....	8
1.1.1.2 Verkehrsinsel als Querungshilfe im Bereich des Gasthauses .....	9
1.1.1.3 Fahrbahnverschwenkung im Bereich des Ortseingangs .....	11
1.1.1.4 Fahrbahnverschwenkung Mitte Wall .....	13
1.1.2 Die Varianten im Überblick.....	13
1.1.3 Bewertung der aufgezeigten Lösungsmöglichkeiten.....	15
1.2 Der südliche Bereich.....	16
2. Bisherige Maßnahmen entlang der Staatsstraße .....	17
2.1 Ausbau der Staatsstraße im nördlichen Bereich .....	17
2.2 Bau eines Lärmschutzwalles.....	18
3. Zusammenfassung .....	21
3.1 Die RAS06.....	21
3.2 Verkehrsinseln im Landkreis Roth.....	23
3.3 Weitere Alternativen.....	24
Schlusswort.....	25

## Vorwort

Die Bürgerinitiative Sichereres Sperberslohe hat am 14. Januar 2014 einen Konzeptentwurf zur Umgestaltung der Staatsstraße 2225 vorgelegt. Dieser Entwurf steht im Internet unter

[www.buergerinitiative-sperberslohe.de](http://www.buergerinitiative-sperberslohe.de)

zum Download zur Verfügung.

Er soll eine Diskussionsgrundlage darstellen, um nach Lösungsmöglichkeiten für die zum Teil extrem hohen Geschwindigkeiten im Ortsbereich von Sperberslohe zu suchen.

Am 27.02.2014 fand zu diesem Thema eine Informationsveranstaltung mit den Bürgern und den Politikern aller im Marktgemeinderat von Wendelstein vertretenen Parteien statt.

Es bestand Einigkeit darin, dass gegen die Raserei im Ortsbereich etwas unternommen werden muss. Die Marktgemeinde Wendelstein hatte daraufhin am 02.07.2014 zu einem „runden Tisch“ eingeladen. Neben Vertretern der Marktgemeinde waren auch Vertreter des Staatlichen Bauamtes Nürnberg, des Landkreises Roth, der Polizeiinspektionen von Feucht und Roth sowie Vertreter der Bürgerinitiative anwesend.

Im Frühjahr 2014 hatte die Bayerische Staatsregierung mitgeteilt, dass sie für den Ausbau des Radwegenetzes erhebliche Mittel zur Verfügung stellen werde. Der Ausbau des Radweges von Nürnberg über Wendelstein Richtung Allersberg und Rothsee wird von allen Beteiligten als vorrangig angesehen.

Von diesen Baumaßnahmen wäre auch die Ortsdurchfahrt von Sperberslohe betroffen. Dies eröffnet nunmehr die Möglichkeit, auch die als kritisch geltenden Bereiche entlang der Staatsstraße zu entschärfen. Die Marktgemeinde Wendelstein will sich in Form einer Sonderbaulast daran beteiligen.

Die Bürger von Sperberslohe wollen mit dieser Ergänzung zum Konzeptvorschlag vom 14.01.2014 ihre Erfahrungen entlang der Staatsstraße mit einbringen, um die Behörden bei der bedarfsgerechten Planung zu unterstützen.

In der Regel sind es immer die betroffenen Menschen vor Ort, die die Probleme und Nöte am besten kennen und einschätzen können. Eine vertrauensvolle Zusammenarbeit ist daher für beide Seiten von Vorteil und wird auch dem politischen Willen nach zunehmender Bürgerbeteiligung gerecht.

# 1 Die kritischen Bereiche entlang der Staatsstraße 2225

## 1.1 Der nördliche Bereich

Im nördlichen Bereich von Sperberslohe geraten drei Schwachpunkte ins Blickfeld.

- a) Die zum Teil sehr hohen Geschwindigkeiten im Bereich des Gasthauses und der Bus- und Schulbushaltestellen.
- b) Die Nichteinhaltung der Lärmschutzvorschriften gemäß Lärmschutzgutachten vom 27.09.2004.
- c) Die aufgrund der hohen Geschwindigkeiten als gefährlich eingestufte Kreuzung/Abzweigung Richtung Pyrbaum.

Dies soll die folgende Übersicht verdeutlichen.



Abbildung 1 Situation im nördlichen Bereich von Sperberslohe

Im Bereich des Gasthauses und damit in unmittelbarer Nähe der Bus- und Schulbushaltestellen hat die Marktgemeinde Wendelstein innerorts eine Geschwindigkeit von 140 km/h gemessen.

Dies geht aus der folgenden Abbildung hervor.

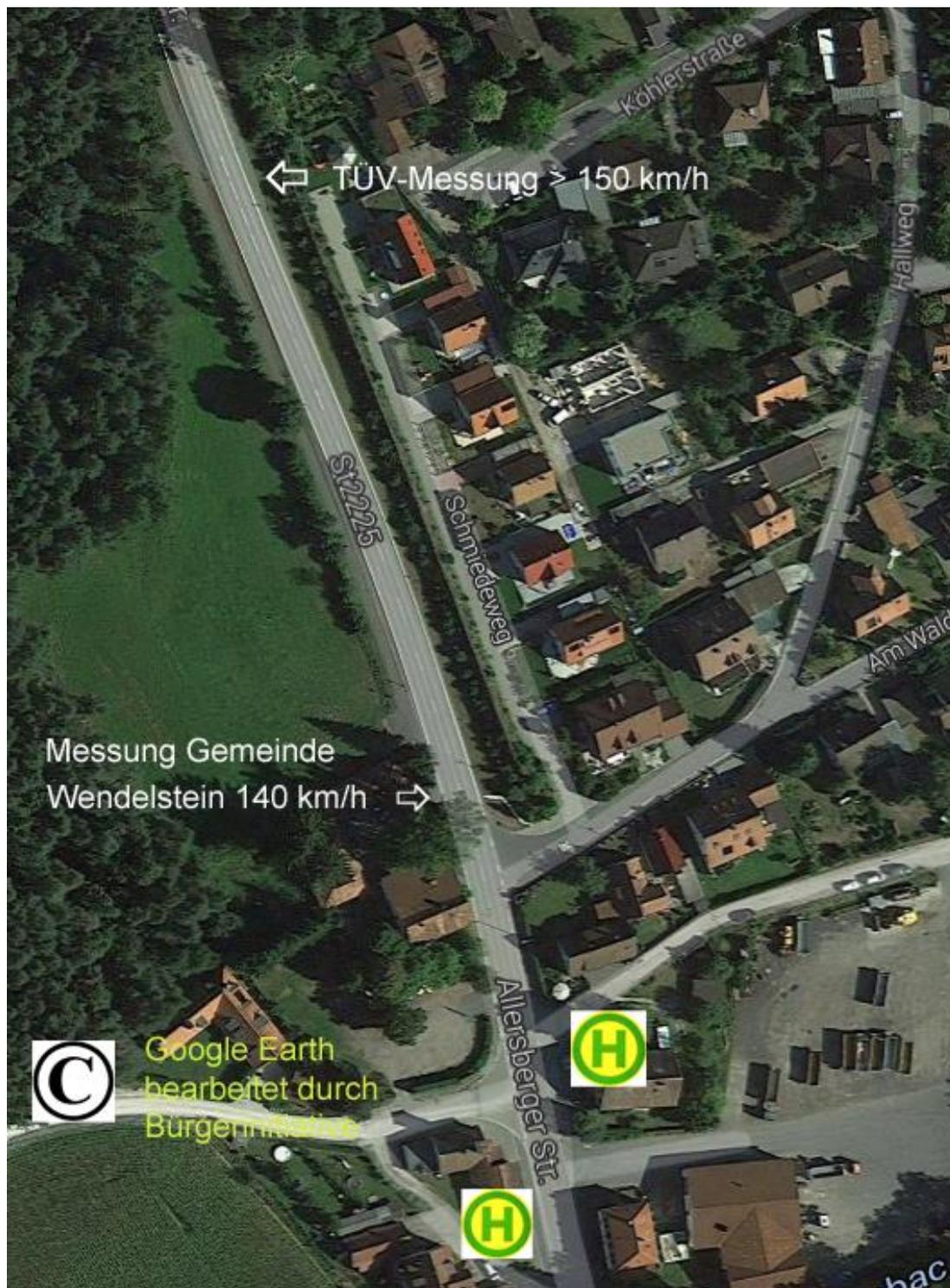


Abbildung 2 Übersicht Nord Sperberslohe mit Lage der Bus- und Schulbushaltestelle

Dies ist sicherlich ein Ausreißer, jedoch wurden im Bereich des Ortseinganges auch vom TÜV Rheinland innerorts Geschwindigkeiten von mehr als 150 km/h gemessen. Die derzeitige Streckenführung verleitet allerdings auch zu solch hohen Geschwindigkeiten (siehe auch Punkt 2.1).

Erwähnenswert ist zudem, dass der Streckenabschnitt Sperberslohe – Nürnberg/Zollhaus als „Raserstrecke“ bekannt ist, was sich auch in den entsprechenden tödlich verlaufenden Unfällen dokumentiert.

## Bürger Initiative **S**icheres **S**perberslohe

[www.buergerinitiative-sperberslohe.de](http://www.buergerinitiative-sperberslohe.de)



---

### Dokumentierte (schwere) Unfälle zwischen Sperberslohe und Nürnberg

**Anmerkung:** Die Anzahl der Verkehrstoten auf der Staatsstraße 2225 wurden aufgrund von verifizierten Pressemitteilungen ermittelt. Wir bemühen uns um eine öffentliche Statistik. Es ist daher nicht ausgeschlossen, dass die Anzahl der Opfer noch höher ist.

<b>2014</b>	
30.11.	1 Toter
19.11.	2 Tote, 3 Schwerverletzte, davon einer lebensbedrohlich
25.08.	2 Tote
<b>2013</b>	
04.01.	1 Toter
09.01.	2 Schwerverletzte RH 17
<b>2012</b>	
04.04.	1 Schwerverletzter
<b>2011</b>	
04.04.	1 Toter
30.05.	1 Schwerverletzter, Unfall mit 4 Fahrzeugen
27.09.	1 Schwerverletzter
<b>2010</b>	
19.01.	1 Schwerverletzter, Person eingeklemmt
28.10.	1 Toter, Zusammenprall PKW – Linienbus
<b>2009</b>	
01.02.	1 Toter
24.05.	1 Schwerverletzter
<b>2008</b>	
27.04.	2 Tote, 1 Schwerverletzter
16.10.	7 PKW mit 6 Verletzten

Abbildung 3 Dokumentierte (schwere) Unfälle

Auch die folgende Statistik gibt das erschreckende Ausmaß der Unfälle wieder.

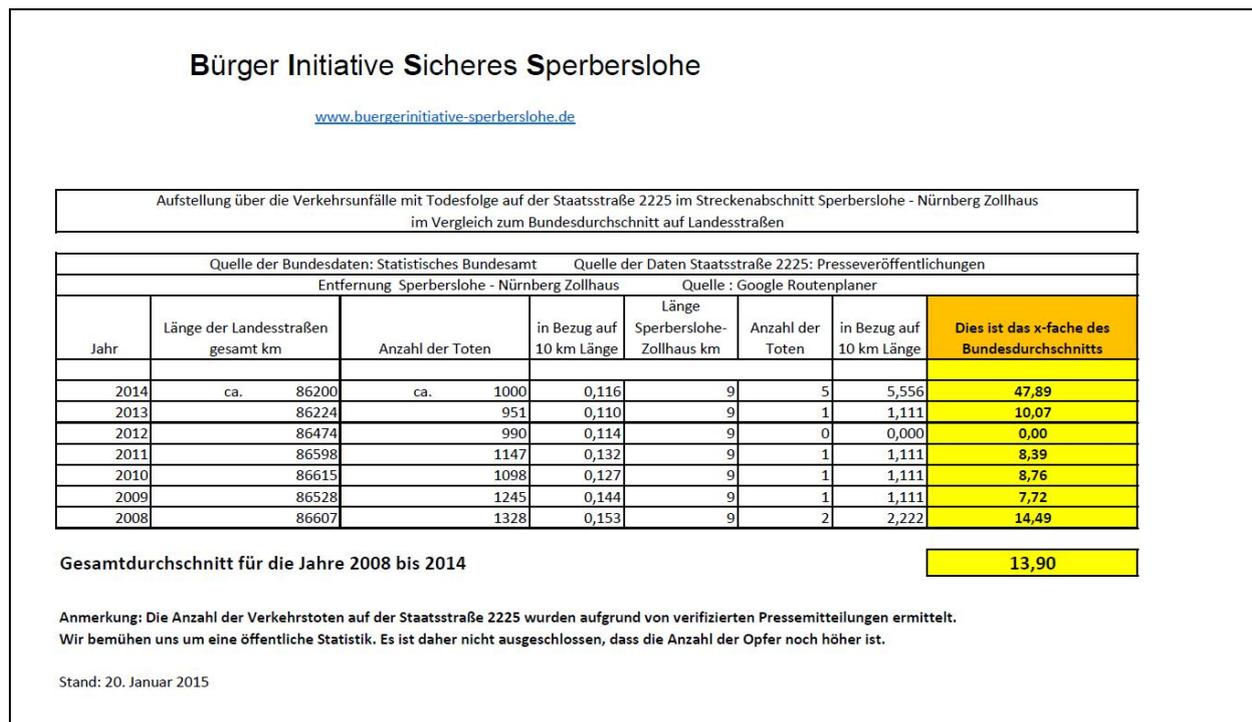


Abbildung 4 Unfälle im Vergleich zum Bundesdurchschnitt

Auf der Strecke Sperberslohe – Nürnberg/Zollhaus ist das Risiko, in einen tödlich verlaufenden Unfall verwickelt zu werden, um das fast **14-fache** höher als im Bundesdurchschnitt. Die Gefährlichkeit dieses Streckenabschnittes setzt sich auch im Ortseingangsbereich von Sperberslohe fort.

Für die Jahre 2008 bis 2013 liegen auch die Unfallzahlen im Landkreis Roth vor. Auf **allen Straßen im Landkreis** starben in diesem Zeitraum 58 Menschen, davon 6 (das sind 10,3 %) auf der Staatsstraße im Bereich Sperberslohe – Nürnberg-Zollhaus. Das gesamte Straßennetz hat eine Länge von **1.654 km**, wobei sich **mehr als 10 % der tödlich verlaufenden Unfälle in einem Abschnitt von gerade mal 9 km ereignen. Das Jahr 2014 mit den 5 tödlichen Unfällen auf dem 9 km langen Streckenabschnitt ist nicht einmal eingerechnet.**

Die Staatsstraße 2225 zwischen Sperberslohe und Nürnberg/Zollhaus ist mit Abstand die gefährlichste Straße im Landkreis Roth.

Immer dann, wenn es zu einem tödlich verlaufenden Unfall gekommen ist, wurden, sofern es möglich war, Gegenmaßnahmen in Form von Verkehrsteilern oder Geschwindigkeitsbegrenzungen sowie Überholverbote ergriffen.

Die Bürgerinitiative möchte für den Bereich Sperberslohe präventive Maßnahmen erreichen, damit nicht erst aufgrund von Unfällen nachträglich und damit zu spät Gegenmaßnahmen eingeleitet werden.

In den Jahren 2006 und 2007 entstand entlang der Staatsstraße 2225 das Neubaugebiet „Schmiedeweg“. Aufgrund des dazugehörigen Lärmschutzgutachtens waren die Anwohner verpflichtet, einen privat finanzierten Lärmschutzwall für ca. 120.000,00 € zu errichten (Mehr dazu unter Punkt 2.2 Bau eines Lärmschutzwalles).

Laut Lärmschutzgutachten erfüllt dieser Wall dann seinen Zweck, wenn vor dem Wall ab der bezeichneten Stelle Geschwindigkeiten von maximal 50 km/h gefahren werden. (Siehe auch Konzeptvorschlag vom 14.01.2014.)

Wie die Messungen der Marktgemeinde Wendelstein und auch des TÜVs Rheinland ergeben, werden aber statt 50 km/h zum Teil mehr als 150 km/h gefahren. Die V85 liegt bei 81 km/h, das heißt, 15 % aller Verkehrsteilnehmer sind an dieser Stelle schneller als 81 km/h.

Nicht nur die Fairness und die Glaubwürdigkeit gebieten es, Maßnahmen zur Einhaltung der erforderlichen Geschwindigkeiten zu ergreifen.

Die gemessenen Geschwindigkeiten aber auch das zum Teil sehr aggressive Fahrverhalten mit riskanten Überholmanövern innerorts und im Bereich der Abzweigung Richtung Pyrbaum, lassen diesen Straßenabschnitt ebenfalls als Schwachpunkt erscheinen.

Im Nachfolgenden sollen anhand von vier exemplarisch ausgewählten Lösungsvorschlägen ermittelt werden, welche Maßnahmen den größtmöglichen Effekt für die drei genannten Problembereiche ergeben.

## 1.1.1 Exemplarisch gewählte Maßnahmen

### 1.1.1.1 Kreisverkehr im Bereich Abzweigung Pyrbaum

Am 05.04.2013 fand ein Gespräch mit den späteren Mitgliedern der Bürgerinitiative sowie dem Landrat des Landkreises Roth, Herrn Eckstein, statt.

Unter anderem wurde in diesem Gespräch auch über einen Kreisverkehr im Bereich der Abzweigung Richtung Pyrbaum diskutiert.

Nachfolgende Gespräche und Diskussionen ergaben folgende Vor- und Nachteile:

Vorteile:

- a) Ein Kreisverkehr bietet ein hohes Maß an Sicherheit und Verkehrsfluss.
- b) Die Geschwindigkeiten werden deutlich reduziert.

Nachteile:

- a) Von allen denkbaren Lösungen ist dies die teuerste.
- b) Es besteht zudem die Gefahr, dass die Fahrzeuge, aus Richtung Nürnberg kommend, nach dem Durchfahren des Kreisverkehrs wieder deutlich beschleunigen, weil die nachfolgend geradlinige Streckenführung dazu verleitet.
- c) Die beabsichtigte Reduzierung der Geschwindigkeit im Ortsbereich wäre damit wieder zunichte gemacht.
- d) Die notwendige Geschwindigkeitsreduzierung gemäß Lärmschutzgutachten käme nur unzureichend zustande.
- e) In Richtung Nürnberg fahrend bliebe aufgrund der geradlinigen Streckenführung bis zum Kreisel genügend Raum für riskante Überholmanöver.

### 1.1.1.2 Verkehrsinsel als Querungshilfe im Bereich des Gasthauses

(Die Bürgerinitiative hat von der Staatsstraße 2225 im Ortsbereich von Sperberslohe ein 3-D-Modell erstellt. Hierdurch wird es möglich, durch Anlegen und Verschieben von Verkehrsinseln, Fußgängerquerung etc. deren Wirkung einzuschätzen. Die folgenden Abbildungen sind auf dieser Grundlage entstanden.)

Die nachfolgende Abbildung zeigt eine solche Insel.

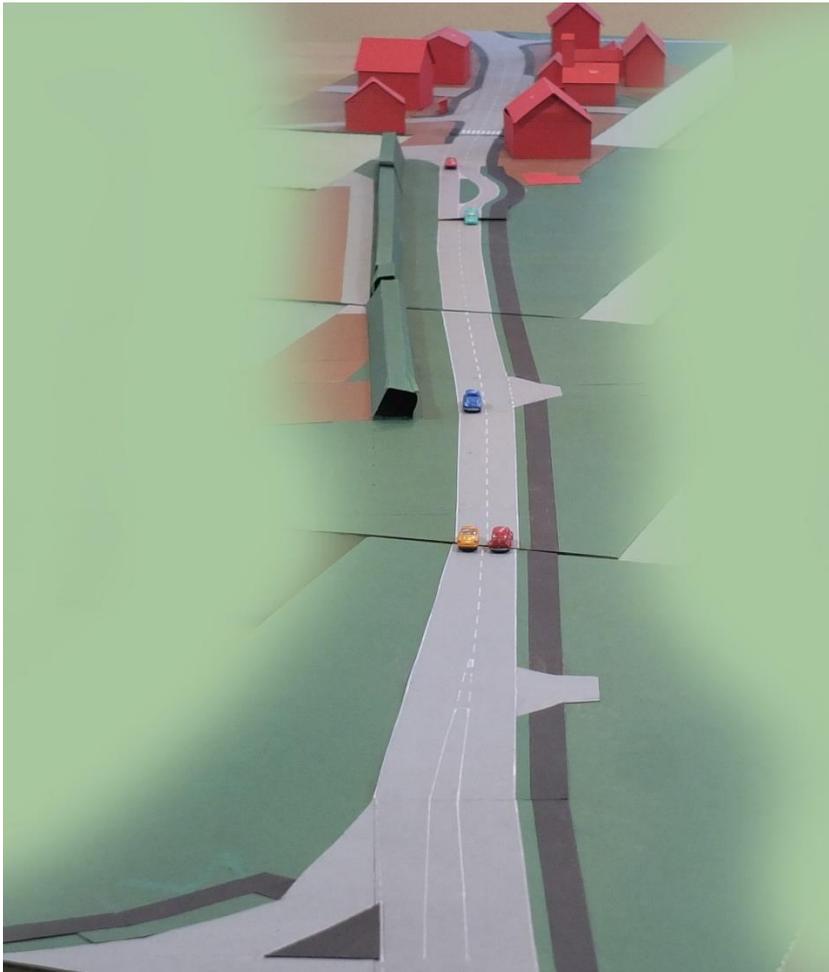


Abbildung 5 Verkehrsinsel im Bereich des Gasthauses

Aus dieser Abbildung geht noch einmal die Lage und Form der Verkehrsinsel hervor. Ebenso sind das Tempolimit und die Stelle des Tempolimits gemäß des Lärmschutzgutachtens ersichtlich. An der Stelle, die mit dem Schild 50 km/h markiert ist, beginnt auch die geschlossene Bebauung von Sperberslohe.

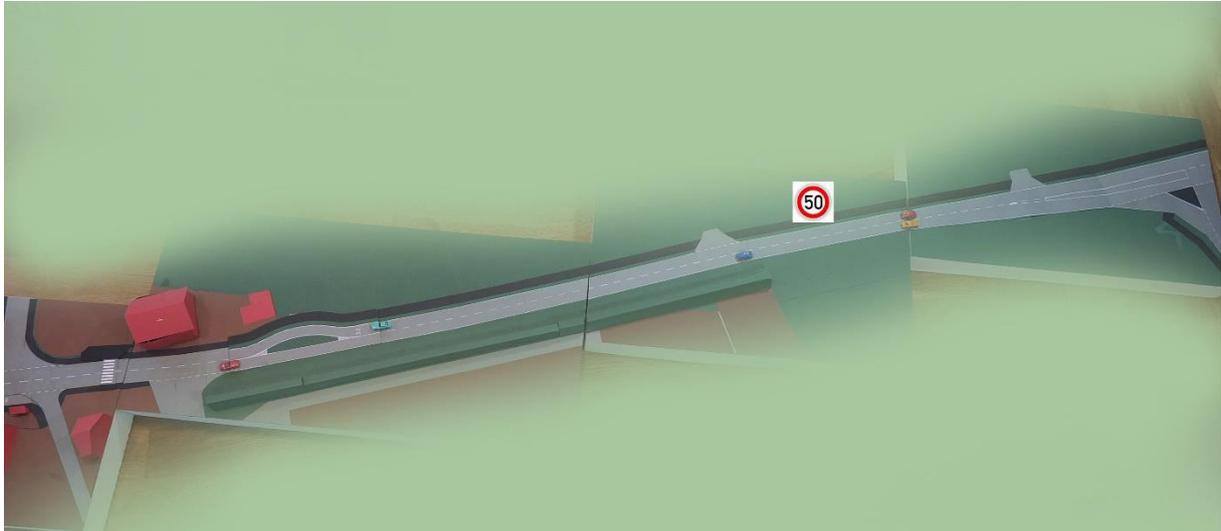


Abbildung 6 Verkehrsinsel vor Gasthaus

#### Vorteile:

- a) Der aus Nürnberg kommende Verkehr wird im Bereich des Gasthauses durch die verschwenkte Fahrbahn abgebremst.
- b) Der Bau einer Querungshilfe wird an dieser Stelle erleichtert.

#### Nachteile:

- a) Der Verkehr Richtung Nürnberg fahrend wird aufgrund der geradlinigen Durchfahrt nicht verlangsamt.
- b) Dies könnte insbesondere für den kreuzenden Radverkehr problematisch sein, da der Kfz-Verkehr weiterhin vorfahrtsberechtigt ist.
- c) Die vom Lärmschutzgutachten geforderten Geschwindigkeiten werden nicht erreicht.
- d) Die Geschwindigkeiten im Bereich der Abzweigung Pyrbaum sind so hoch wie derzeit. Eine Entschärfung dieses Bereiches findet nicht statt.
- e) Aufgrund der geradlinigen und vermeintlich übersichtlichen Streckenführung sind weiterhin riskante Überholmanöver zu erwarten.
- f) Einzelne Inseln mit nur einseitigem Versatz bergen die Gefahr der ordnungswidrigen Vorbeifahrt auf der falschen Seite der Insel. Sie sollen laut RAST06 deshalb nur im Ausnahmefall angewendet werden (siehe Abbildung 22 auf Seite 22).

### 1.1.1.3 Fahrbahnverschwenkung im Bereich des Ortseingangs

Die RASSt06 (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen) bescheinigen den Mittelinseln mit beidseitigem Versatz um jeweils eine Fahrstreifenbreite die beste Wirkung.

Auf Seite 16 des Konzeptvorschlages vom 14.01.2014 ist die Wirkung aufgrund von Messergebnissen dargestellt.

Die nachfolgenden Abbildungen zeigen eine solche Lösung.



*Abbildung 7 Insel mit beidseitigem Versatz Blickrichtung Nürnberg*

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Insel in der Totalen. Zusätzlich ist die Stelle für die zulässige Geschwindigkeit laut Lärmschutzgutachten markiert.



Abbildung 8 Insel mit beidseitigem Versatz im Ortseingangsbereich

#### Vorteile:

- a) Im Bereich der Verkehrsinsel wird eine Geschwindigkeit gemäß Lärmschutzgutachten erreicht. (Siehe auch Seite 16 des Konzeptvorschlages vom 14.01.2014.)
- b) Die Insel liegt nahe genug an der Abzweigung nach Pyrbaum, um auch hier wesentlich niedrigere Geschwindigkeiten herbeizuführen.
- c) Aus Nürnberg kommend wird die Geschwindigkeit ebenfalls erheblich abgesenkt. Ein starkes Beschleunigen der Verkehrsteilnehmer nach der Durchfahrt durch die Fahrbahnverschnenkung erscheint eher unwahrscheinlich.
- d) Dadurch entstehen (in Verbindung mit anderen Maßnahmen wie Schutzstreifen für Radverkehr und Fußgängerquerung) auch innerorts stark reduzierte Geschwindigkeiten.
- e) Der Bau einer Querungshilfe für den Radverkehr wird ermöglicht.

#### Nachteil:

- a) Die Baukosten sind etwas höher als bei Variante 2.

#### 1.1.1.4 Fahrbahnverschwenkung Mitte Wall

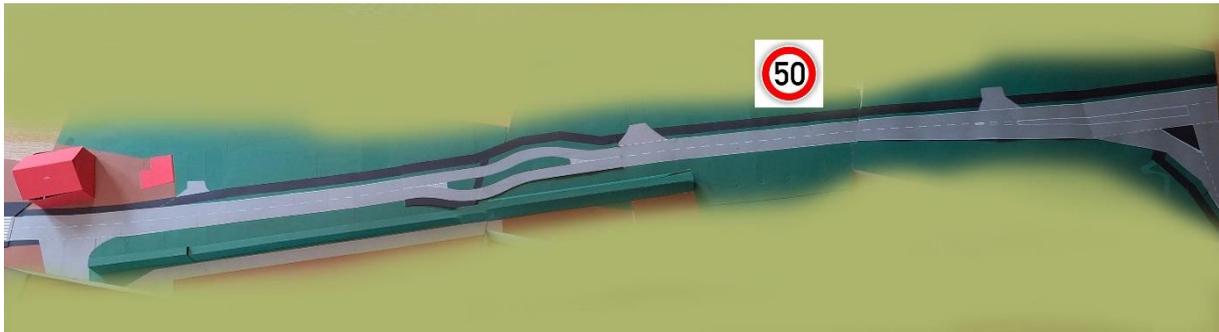


Abbildung 9 Verschwenkung Mitte Wall

Vorteile:

- a) Die Geschwindigkeiten werden in beide Fahrtrichtungen gemindert.
- b) Der Einbau einer Querungshilfe für den Radverkehr wird ermöglicht.
- c) Riskante Überholmanöver werden unterbunden.

Nachteile:

- a) Die Baukosten sind etwas höher als bei Variante 2.

(Die folgenden Nachteile beziehen sich nur in Bezug auf Variante 3)

- b) Die Abzweigung nach Pyrbaum wird weniger entschärft als in Variante 3.
- c) Ob die Lärmschutzvorgabe eingehalten werden kann, ist nicht gesichert.

#### 1.1.2 Die Varianten im Überblick

Auf der folgenden Seite geben die Abbildungen einen Überblick über den jetzigen Zustand und die Varianten 2 bis 4.

Auf den Abbildungen ist ebenfalls die Lage des ersten Hauses der geschlossenen Bebauung von Sperberslohe zu entnehmen. Dies ist auch aus den Luftaufnahmen der Abbildungen 1 und 2 ersichtlich.

Ebenso sind die Messungen der Marktgemeinde Wendelstein sowie des TÜVs Rheinland in Abbildung 10 eingetragen. Auch die Lärmschutzvorgabe laut Lärmschutzgutachten kann der Abbildung entnommen werden.

Der jetzige Zustand:

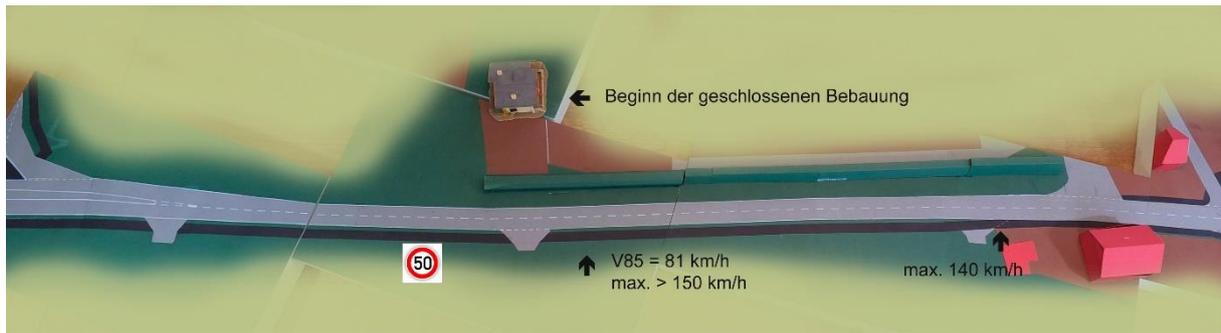


Abbildung 10 Jetziger Zustand

Variante 2

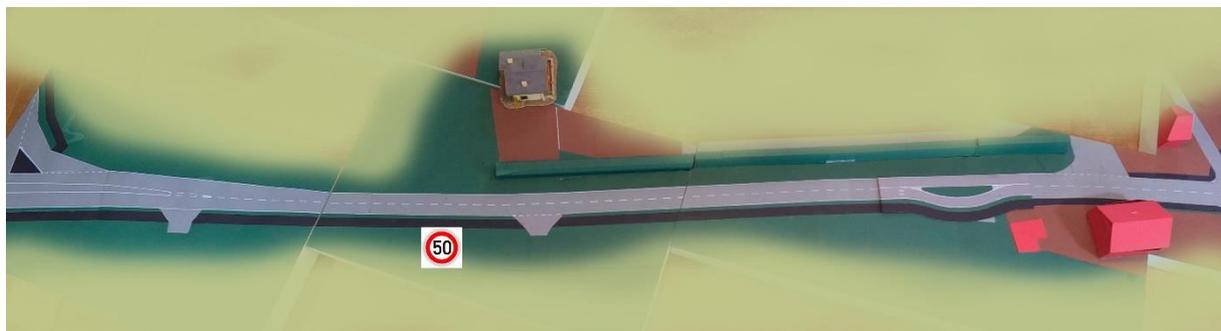


Abbildung 11 Insel im Bereich des Gasthauses

Variante 4

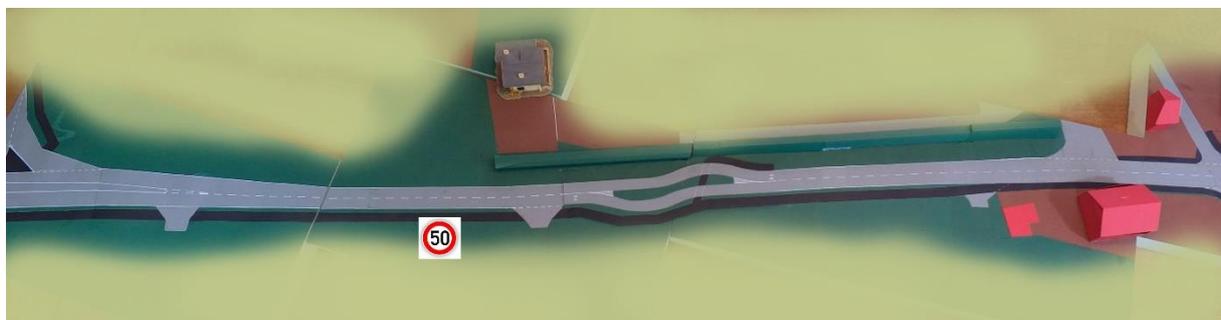


Abbildung 12 Insel Mitte des Walls

Variante 3

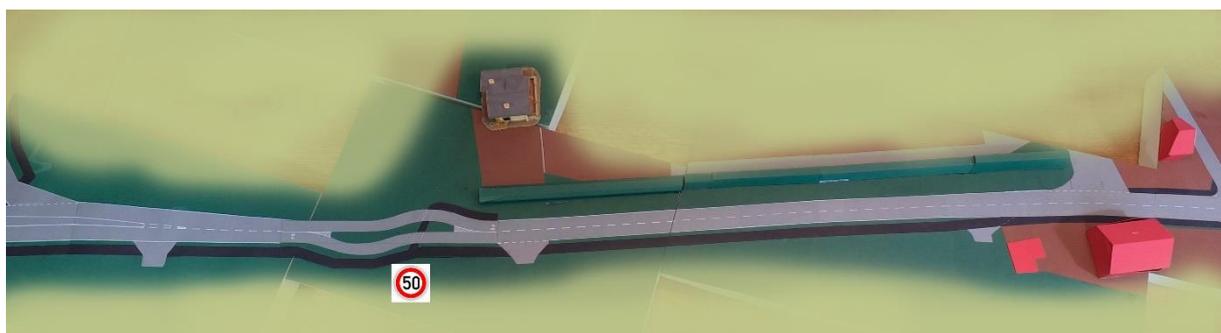


Abbildung 13 Insel im Bereich des Ortseingangs

### 1.1.3 Bewertung der aufgezeigten Lösungsmöglichkeiten

Eine Lösung als Kreisverkehr im Bereich des Abzweigs Richtung Pyrbaum erscheint eher unsinnig, da diese Lösung sehr teuer ist und zudem die gesetzten Ziele nicht erreicht werden.

Eine Verkehrsinsel im Bereich des Gasthauses würde im Vergleich zum jetzigen Zustand zwar eine Verbesserung darstellen, die meisten der vorhandenen Schwachstellen können damit jedoch nicht beseitigt werden.

Insbesondere ist hervorzuheben, dass der Lärmschutz gemäß Lärmschutzvorgaben nicht eingehalten wird, der Kreuzungsbereich Pyrbaum überhaupt nicht entschärft wird und auch die riskanten Überholmanöver weiterhin möglich sind.

Lediglich der in die Ortsmitte fahrende Verkehr wird entschleunigt, doch selbst die Geschwindigkeiten Richtung Nürnberg können wie bisher gefahren werden. Dies würde zusätzlich eine Gefahrenquelle für den kreuzenden Radverkehr darstellen, da der Kfz-Verkehr weiterhin Vorrang hat und an dieser Stelle nicht abgebremst wird.

Eine Insel mit nur einseitigem Versatz birgt auch die Gefahr der ordnungswidrigen Vorbeifahrt auf der falschen Seite und sollte daher laut RASSt06 nur in Ausnahmefällen gebaut werden.

Eine Fahrbahnverschwenkung wie in den Vorschlägen 3 und 4 vorgesehen, erfüllt mit Abstand die meisten der Vorgaben zur Zufriedenheit. Dies ist auch nicht verwunderlich, da die RASSt06 sowie alle weiteren technischen Veröffentlichungen einer solchen Lösung die größte Wirksamkeit zuweisen.

Auch angesichts der geringen Mehrkosten gegenüber Variante 2 sind die Vorteile gravierend. Wenn nun schon für bauliche Maßnahmen Finanzmittel eingesetzt werden, dann sollten sie auch die größtmögliche Wirkung erzielen und auch mittel- und langfristig das größtmögliche Maß an Erfolg herbeiführen.

## 1.2 Der südliche Bereich

Auch im südlichen Bereich von Sperberslohe ist die Streckenführung relativ geradlinig und verläuft leicht abschüssig in den Ort hinein. Außerdem ist die Straße innerorts breiter als außerorts.



Abbildung 14 Der südliche Bereich von Sperberslohe

Der geplante Radweg soll möglichst rechtsseitig Richtung Allersberg geführt werden, weil die Querung über die Autobahn bereits rechtsseitig vorhanden ist.

Unabhängig von der Seitenwahl des Radweges ist es notwendig, dass im südlichen Bereich von Sperberslohe entweder der Radverkehr Richtung Süden oder der Radverkehr Richtung Norden die Straße queren muss. Dies soll ebenfalls mittels einer Verkehrsinsel sicherer gemacht werden.

Die Vorteile einer beidseitig verschwenkten Fahrbahn sind weiter oben und im Konzeptvorschlag vom 14.01.2014 hinreichend dokumentiert worden.

Es erscheint daher nur sinnvoll, auch diese Querungshilfe mit beidseitigem Versatz der Fahrbahn vorzusehen.

Vorteile:

- a) Sichere Querungsmöglichkeit für den Radverkehr.
- b) Entschleunigung des Verkehrs aus Richtung Allersberg kommend.
- c) Entschleunigung des Verkehrs innerorts Richtung Allersberg.
- d) Erhebliche Reduzierung der Lärmbelästigung, weil nicht mehr im Ort vor dem Erreichen des Ortsausgangs durch „Hochziehen der Motoren“ beschleunigt wird.

Nachteil:

- a) Geringfügig teurere Lösung als eine nur einseitig verschwenkte Fahrbahn.

## 2. Bisherige Maßnahmen entlang der Staatsstraße

### 2.1 Ausbau der Staatsstraße im nördlichen Bereich

Bis in die 1990er Jahre hinein war die Staatsstraße 2225 im nördlichen Bereich eine schmale Verbindungsstraße, auf der keine sehr hohen Geschwindigkeiten gefahren werden konnten. Der Ortseingangsbereich von Sperberslohe war zudem durch einen sogenannten „Geschwindigkeitstrichter“ geschützt (Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit vor dem Ortseingangsschild auf 70 km/h.)

Zum damaligen Zeitpunkt stellten die gemessenen Geschwindigkeiten innerhalb von Sperberslohe noch kein Problem dar.

Es erfolgte der Ausbau der Straße. Wie auf den Abbildungen ersichtlich, wurde die Staatsstraße bis (fast) in den Ortskern hinein als breite, geradlinige, übersichtliche und in den Ort hinein abschüssige Straße modernisiert. Die nun außerorts möglichen hohen Geschwindigkeiten wurden und werden auch im unmittelbaren Ortseingangsbereich gefahren. Dies ergibt sich aus den Beobachtungen und aus den Messergebnissen.

Bei Planung und Ausbau der Staatsstraße müssten diese Auswirkungen aber bekannt gewesen sein. In allen Veröffentlichungen, die die Ortseingangsbereiche betreffen, wird auf die Gefährlichkeit einer solchen Ortseinfahrt hingewiesen.

Darüber hinaus wurde sogar der sogenannte „Geschwindigkeitstrichter“ abgeschafft. Zu den Zeiten, als hohe Geschwindigkeiten aufgrund des Straßenzustandes gar nicht möglich waren, bestand laut Straßenverkehrsbehörde die Notwendigkeit einer zusätzlichen Begrenzung der Geschwindigkeit.

Bei den nun höheren Geschwindigkeiten besteht diese Notwendigkeit offenbar nicht mehr, obwohl sich im Ortsbereich baulich nichts verändert hat und diese Geschwindigkeiten zu einer Gefährdung der Verkehrsteilnehmer innerorts maßgeblich beitragen (siehe Messergebnisse).

Andersherum würde es Sinn machen.

Bei der damaligen Erneuerung der Staatsstraße stand der Aspekt der Verkehrssicherheit noch nicht so im Fokus wie es heute üblich ist.

Bei Neubauten, aber auch nachträglich, wird heutzutage in vielen Bundesländern (auch in Bayern), sowie auch im Ausland, der schnell fahrende Verkehr im Ortseingangsbereich durch bauliche Maßnahmen (z.B. Verkehrsinsel, Kreisverkehr, Signalanlage) auf ein erträgliches Maß abgebremst.

Durch die nun anvisierten Baumaßnahmen lässt sich dieser unbefriedigende Zustand elegant verbessern.

## 2.2 Bau eines Lärmschutzwalles

Im Jahre 2007 entstand im nördlichen Teil von Sperberslohe das Neubaugebiet „Schmiedeweg“. Als dieses Neubaugebiet in der Planung war, befand sich das Ortseingangsschild in unmittelbarer Nähe des Gasthauses. Das Neubaugebiet wurde demzufolge entlang einer Staatsstraße außerhalb einer geschlossenen Ortschaft geplant.

Sofern Gebäude entlang einer Staatsstraße im Abstand von weniger als 40 m von der Straße außerhalb einer geschlossenen Ortschaft gebaut werden sollen, bedarf es eines besonderen Genehmigungsverfahrens.

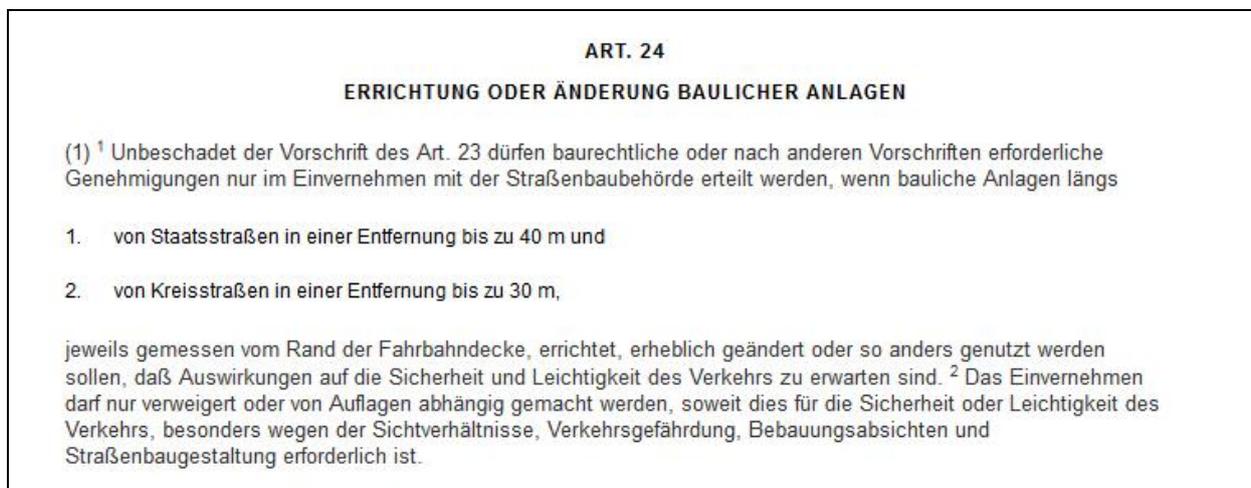


Abbildung 15 Artikel 24 Bayerisches Straßen- und Wegegesetz

In diesem Genehmigungsverfahren wurde festgelegt, dass das Neubaugebiet aus Gründen des Lärmschutzes durch einen Lärmschutzwall zu schützen sei.

Interessanterweise steht aber auch in diesem Lärmschutzgutachten, dass das Ortsschild Richtung Nürnberg zu versetzen sei, da der Lärmschutz für Geschwindigkeiten von 50 km/h berechnet wurde.

Durch diese Maßnahme liegt das Neubaugebiet nun nicht mehr außerhalb der geschlossenen Ortschaft, sondern innerhalb. Der Bau eines Lärmschutzwalles wäre dadurch überflüssig.

Diese insgesamt merkwürdige Situation kam zustande, da zum damaligen Zeitpunkt das Ortseingangsschild an der falschen Stelle stand.

Hätte das Ortseingangsschild am Beginn der geschlossenen Bebauung von Sperberslohe gestanden, so hätte es bereits an der Stelle stehen müssen, wo es laut Lärmschutzgutachten auch hingehört, denn das Neubaugebiet „Schmiedeweg“ ist lediglich ein Lückenschluss in der Bebauung von Sperberslohe.

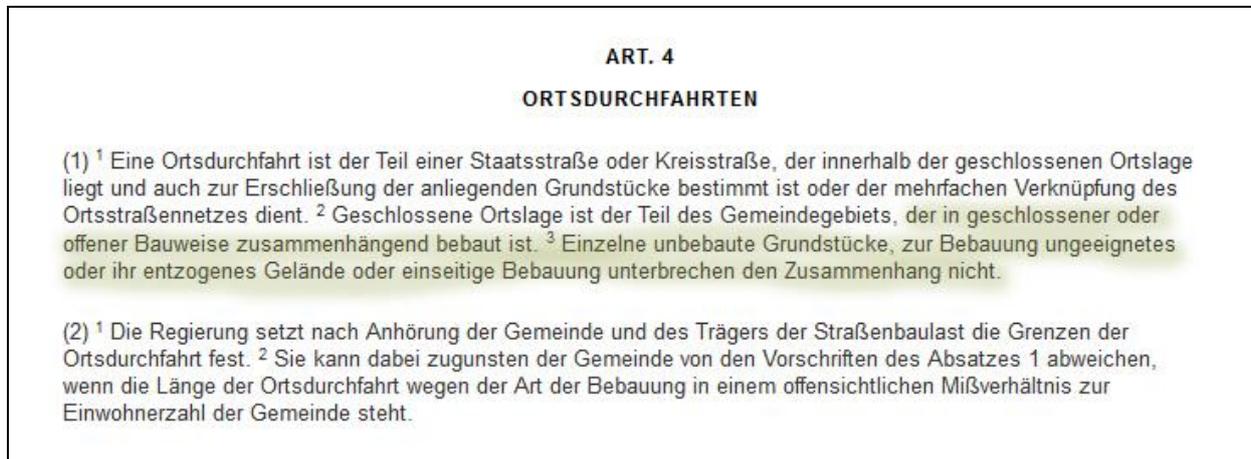


Abbildung 16 Artikel 4 Bayerisches Straßen- und Wegegesetz

Seit 1984 grenzt das erste Haus von Sperberslohe und die damit geschlossene Bebauung des Ortsteiles im Abstand von 28 m an die Staatsstraße. Die Grundstücksgrenze liegt noch näher an der Straße. Die obligatorischen 40 m sind damit weit unterschritten.

Im sogenannten Innenbereich einer Gemeinde ist die Bebauung aber grundsätzlich zulässig.

## Innenbereich

Mit **Innenbereich** bezeichnet man in [Deutschland](#) die Gebiete der „im Zusammenhang bebauten Ortsteile“ gemäß [§ 34 Baugesetzbuch \(BauGB\)](#), die nicht durch einen qualifizierten Bebauungsplan überplant sind. Es handelt sich hierbei um einen fest stehenden Begriff aus dem Bauplanungsrecht im Zusammenhang mit der Zulässigkeit von Bauvorhaben.

Im Innenbereich, also innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile darf grundsätzlich gebaut werden. Im Gegensatz zum Innenbereich steht der [Außenbereich](#) als die Summe aller Flächen, die weder durch einen qualifizierten Bebauungsplan überplant, noch den im Zusammenhang bebauten Ortsteilen zuzuordnen sind, und der grundsätzlich von Bebauung freizuhalten ist. Die Abgrenzung der im Zusammenhang bebauten Ortsteile vom unbebauten Außenbereich ergibt sich aus der tatsächlichen örtlichen Situation. Da diese in der Praxis oftmals strittig ist, ermächtigt [§ 34 Abs.4 BauGB](#) die [Gemeinden](#), die Grenzen des Innenbereichs in einer Satzung festzusetzen.

Abbildung 17 Wikipedia Innenbereich

Dies zeigt auch der § 34 BauGB

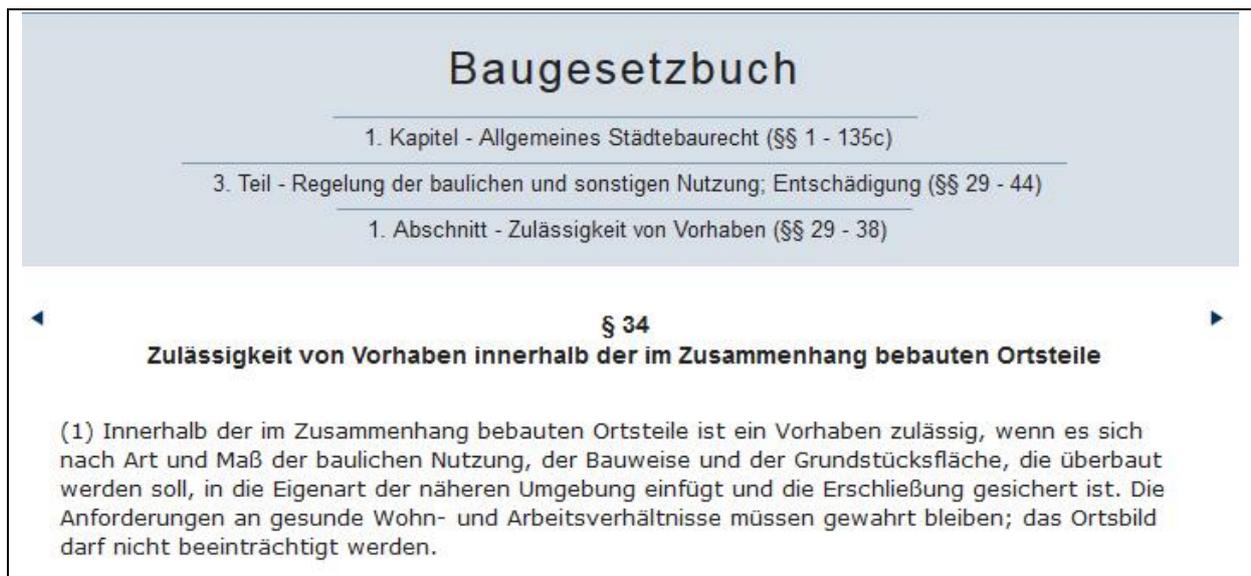


Abbildung 18 § 34 BauGB

Hätte das Ortseingangsschild bei Planungsbeginn des Neubaugebietes an der richtigen Stelle gestanden, wäre eine Bebauung ohne Lärmschutzwall möglich gewesen. Dies hätte dem Landratsamt spätestens bei Vorlage der Bauunterlagen auffallen müssen, da in den Bauunterlagen mit dem zugehörigen Lärmschutzgutachten die Versetzung des Ortseingangsschildes explizit genannt ist.

**Neben den unnötig entstandenen Kosten in Höhe von ca. 120.000,00 € beeinträchtigt dieser Lärmschutzwall auch noch zusätzlich die Verkehrssicherheit in Sperberslohe.**

Bereits im TÜV-Gutachten vom 15.02.2011 wird dargelegt, dass der Lärmschutzwall den Eindruck vermittelt, noch nicht im Ort zu sein. In Verbindung mit der geradlinigen, breiten und vermeintlich übersichtlichen Straßenführung werden die Verkehrsteilnehmer zu den hohen Geschwindigkeiten geradezu verleitet. Dies zeigen insbesondere die Messergebnisse.

Ferner bleibt noch anzumerken, dass der Verkehrslärm der nahe gelegenen Autobahn und der ICE-Strecke nun vom Lärmschutzwall wieder in den Ort zurückgelenkt wird, was vorher nicht der Fall war. Einige Wenige sind zwar vor dem Verkehrslärm der Staatsstraße besser geschützt, für die Mehrzahl der Menschen im Ort hat sich die Situation dagegen eher verschlechtert.

Ausgangspunkt für die daraus entstandenen Mängel war der falsche Standort eines Schildes.

### 3. Zusammenfassung

#### 3.1 Die RAST06

Die **Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen** (kurz *RASt 06*)<sup>[1]</sup> sind ein in Deutschland gültiges **technisches Regelwerk** und wurden 2007 von der **Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen** in **Köln** herausgegeben. Sie ersetzt die beiden bisher gültigen **Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen** (EAE) und **Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen** (EAHV).

Die RAST gilt für anbaufreie und angebaute Hauptverkehrsstraßen und Erschließungsstraßen gemäß den **Richtlinien für integrierte Netzgestaltung** (RIN).

Die Vorgaben der RAST sind „aktuelle und spezifische wissenschaftliche Erkenntnisquellen und geben den **Stand der Technik** wieder“, so das **Verwaltungsgericht Braunschweig**.<sup>[2]</sup>

Abbildung 19 Auszug aus Wikipedia

In Bezug auf die hier angesprochene Problematik, sind die folgenden Passagen der RAST06 hervorzuheben.

## 6.2.2 Geschwindigkeitsdämpfung in Ortsdurchfahrten

### 6.2.2.1 Ortseinfahrtbereiche

Am Ortseinfahrtbereich müssen Kraftfahrer die außerorts höheren Geschwindigkeiten auf die innerorts gültige Geschwindigkeit von 50 km/h reduzieren. Die Übergänge von der freien Strecke zur Ortseinfahrt müssen also dem Kraftfahrer verdeutlichen, wo er sein Fahrverhalten den innerörtlichen Gegebenheiten anzupassen hat. Dazu gehört eine deutlich erkennbare Verkehrsregelung (Ortstafel) gegebenenfalls ergänzt durch Geschwindigkeitstrichter (schrittweise Absenkung auf 70 km/h und 50 km/h im Vorfeld) sowie die deutlich erkennbar beginnende Bebauung. Die Ortstafel markiert den Ortseinfahrtbereich. Sie steht daher am Beginn der geschlossenen Ortslage (unabhängig von der Lage des OD-Steins).



Abbildung 20 RAST06\_1

Um mit Beginn der geschlossenen Ortslage eine angemessen reduzierte Geschwindigkeit durchzusetzen, bieten sich folgende Möglichkeiten an:

- Mittelinseln mit beidseitigem Versatz oder
- ein Kleiner Kreisverkehr, soweit er städtebaulich zu integrieren ist und wenn im Ortseinfahrtbereich Straßen einmünden, die einen Kreisverkehr zweckmäßig erscheinen lassen.

Die beste Wirkung haben Mittelinseln mit beidseitigem Versatz. Die Versatztiefe muss mindestens 1,75 m auf jeder Seite betragen, besser ist es, die Versatztiefe um eine

Abbildung 21 RAS06\_2

Fahrstreifenbreite einzurichten, weil damit eine Geschwindigkeit von 50 km/h oder weniger weitgehend sichergestellt werden kann. Die Inseln an der Ortseinfahrt müssen daher – im Gegensatz zu reinen Überquerungshilfen – mindestens 3,50 m breit sein. Gleiche Ergebnisse können mit der platzsparenden „S-Insel“ erzielt werden. Ist eine dieser Varianten wegen Flächenmangels oder aus anderen städtebaulichen Gründen nicht möglich, kommen auch zwei hintereinander angeordnete Inseln mit einseitigen Versätzen in Betracht. Auch hier muss die Versatztiefe jeweils mindestens 1,75 m betragen, bei der Einfahrt in den Ort muss der Versatz in dieser Fahrtrichtung als erster angeordnet sein (Bild 99). Die geometrischen Abmessungen von Mittelinseln mit Fahrstreifenversatz sind grundsätzlich mit dynamischen Schleppkurvenprogrammen auf ihre Befahrbarkeit zu überprüfen.

Einzelne Inseln mit nur einseitigem Versatz wirken jeweils nur in einer Richtung und bergen die Gefahr der ordnungswidrigen Vorbeifahrt auf der falschen Seite der Insel. Sie sollen deshalb nur im Ausnahmefall angewandt werden.

Abbildung 22 RAS06\_3

## 3.2 Verkehrsinseln im Landkreis Roth

Nachfolgend eine Stellungnahme des Landrates des Landkreises Roth.

**Der Landrat  
des Landkreises Roth**



Landratsamt, Weinbergweg 1, 91154 Roth  
Telefon 091 71 / 81 345 Telefax 091 71 / 81 102

Herrn  
Hartmut Schröder  
Köhlerstraße 15  
90530 Wendelstein

Roth, 27. März 2013

---

**Staatsstraße 2225 im Ortsbereich Sperberslohe**

Sehr geehrter Herr Schröder,

dankenswerterweise habe ich Ihre Zusammenstellung über Ihre Aktivitäten für eine Geschwindigkeitsreduzierung an der Staatsstraße durch Sperberslohe zu erreichen, durch Dritte erhalten.

Aus vielen praktischen Erfahrungen weiß ich, dass Schilder mit Geschwindigkeitsbegrenzungen nur wirken, wenn der Überwachungsdruck durch die Polizei hoch ist. Ortsfremde Autofahrer halten sich häufiger daran - Einheimische fahren meist wie gewohnt zu schnell.

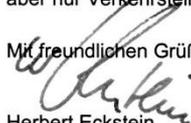
Wir bauen deshalb – auch nachträglich – bei Kreisstraßen Verkehrsteiler - entweder als Brems- oder Querungshilfen ein – wie z. B. in der Nähe von Harrlach oder Schwand/ Leerstetten. Ich könnte Ihnen noch viele Beispiele aus dem Landkreis nennen. Sie sehen, wir verwirklichen dort, wo ich zuständig bin, überall diese sinnvollen Maßnahmen.



Bei Staatsstraßen ist das Staatliche Bauamt – nicht der Landkreis - im Rahmen ihrer Haushaltsmittel Entscheidungsträger. Es ist auch möglich, dass die jeweilige Gemeinde die Kosten für einen Verkehrsteiler übernimmt, um die Umsetzung zu beschleunigen. Ich empfehle diesen Weg seit langem allen Landkreisgemeinden in den Bürgermeisterdienstbesprechungen – auch dem Markt Wendelstein.

Die unterschiedlichen Standpunkte über den richtigen Ort für das Aufstellen eines Verkehrsschildes gehen deshalb am Kern des Problems vorbei. Subjektiv kann ich alle verstehen, die glauben, dass Raser durch das Aufstellen neuer Schilder gebremst würden – objektiv helfen aber nur Verkehrsteiler oder der Überwachungsdruck durch die Polizei.

Mit freundlichen Grüßen aus dem LRA –



Herbert Eckstein

P. S.  
Unabhängig davon komme ich gerne einmal in Sperberlohe vorbei.

Erreichbarkeit des LRA Roth mit öffentlichen Verkehrsmitteln:

Bus: VGN 604, 605, 608, 611, 682; Haltestelle Krankenhaus / LRA    Bahn: R 6, R 61, Haltestelle Bhf Roth, ca. 10 Gehminuten

Abbildung 23 Stellungnahme Landkreis Roth

### 3.3 Weitere Alternativen

Neben den weiter oben aufgeführten baulichen Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in Sperberslohe stehen noch weitere Alternativen zur Verfügung.

So besteht die Möglichkeit, die Geschwindigkeiten durch eine induktionsgesteuerte Signalanlage abzubremsen. Eine solche Lösung hätte den Nachteil, dass die verbaute Technik anfällig ist, gewartet werden muss und damit unter Umständen hohe Folgekosten nach sich zieht. Auch der Bau ist nicht ganz billig.

Ferner besteht die Gefahr, dass das Rotlicht der Ampelanlage von den „Rasern“ ignoriert wird. Wo kein Kläger, da kein Richter.

Als weitere Möglichkeit wäre eine permanente Radarüberwachung zu nennen. Auch dies wird als nicht hilfreich angesehen.

Zum einen wäre es nicht gerade fair, die Verkehrsteilnehmer durch die Straßenführung zum Fahren hoher Geschwindigkeiten zu animieren und sie anschließend zu bestrafen.

Zum anderen sind solche Anlagen den „Rasern“ sehr schnell bekannt und sie werden gegebenenfalls von ihren Navigationsgeräten gewarnt. Meistens werden von solchen Anlagen solche Verkehrsteilnehmer erfasst, die aus Unkenntnis und Unachtsamkeit den Verlockungen der Straßenführung erliegen und „ein wenig“ zu schnell fahren. Eine solche Maßnahme käme daher sehr schnell in den Ruf einer „Abzocke“ und würde kaum auf Akzeptanz stoßen.

Sporadische mobile Messungen der Polizei sind ebenfalls nicht geeignet, eine dauerhafte und wirksame Reduzierung der hohen Geschwindigkeiten zu garantieren.

Die Messungen werden im Rundfunk bekannt gegeben, die Verkehrsteilnehmer warnen sich untereinander und häufig sind die Messstellen für die Verkehrsteilnehmer sichtbar.

An den Messtagen wird entsprechend langsam gefahren (Ausnahmen bestätigen die Regel), an den darauffolgenden Tagen wieder mit den gewohnten Geschwindigkeiten. Gerade die „Raser“ sind über diese mobilen Kontrollen in der Regel gut informiert.

Die Bürgerinitiative weist noch einmal darauf hin, dass die unter Punkt 1 genannten Vorschläge eingebettet sind in das Konzept vom 14.01.2014. Neben der Reduzierung der Geschwindigkeiten werden dort noch die Problemkreise Radverkehr und sichere Straßenquerung behandelt.

## Schlusswort

Die Bürgerinitiative in 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.

Uns ist durchaus bewusst, dass wir und der Ortsteil Sperberslohe nicht der Nabel der Welt sind. Utopische Ideen sind uns ebenso fremd wie „plumpes Gemeckere“.

Wir wollen auf vorhandene Schwachstellen aufmerksam machen und gleichzeitig Lösungsvorschläge als Diskussionsgrundlage zur Verfügung stellen. Es wird immer darauf geachtet, dass diese Vorschläge technisch umsetzbar sowie unter finanziellen Aspekten vernünftig realisierbar sind. Wichtig ist uns, dass auch die betroffenen Menschen vor Ort beteiligt werden.

Die bislang sehr gute Zusammenarbeit mit den Politikern und den Behörden der Marktgemeinde Wendelstein zeigt, dass dies gelingt und bei einem solchen Vorgehen beide Seiten profitieren.

Das Staatliche Bauamt Nürnberg hatte angedeutet, dass im Jahre 2015 ein Planungsbüro mit der Umgestaltung der Staatsstraße beauftragt werden soll. Es wäre daher zu begrüßen, wenn auch die Menschen in Sperberslohe an diesen Planungen beteiligt werden.

Die von allen Seiten hervorgehobene Bürgernähe und Bürgerbeteiligung würde dadurch eine reale Umsetzung erfahren.

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](mailto:BISS.Sperberslohe@web.de)  
Internet: [www.buergerinitiative-sperberslohe.de](http://www.buergerinitiative-sperberslohe.de)