

Esther Schuck,
Nahmobilitätsbeauftragte
der Gemeinde Uttenreuth

esther.schuck@t-online.de

An
Herrn Bürgermeister Frederic Ruth,
das Staatliche Bauamt Nürnberg,
das Planungsbüro P4

Uttenreuth, 25.07.2017

Betr.: Sanierung der Staatsstraße 2240 –
Vorschläge für Verbesserungen für Fußgänger, Radfahrer, ÖPNV und eine höhere Aufenthaltsqualität -
auch als Einbringung im Rahmen des ISEKs

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Sanierung der Staatsstraße 2240 in Uttenreuth bietet die einmalige Chance, die Verkehrswege auf die (zukünftigen) Bedürfnisse und Mobilität unserer Bürger auszurichten.

Im November 2015 hat der Gemeinderat einstimmig beschlossen, „...*die Förderung der Nahmobilität als wichtige Zukunftsaufgabe zu sehen. Insbesondere bei den anstehenden Planungen, die sich im Zusammenhang mit der städtebaulichen Sanierungsplanung ergeben, sollen die Aspekte der Nahmobilität mitbetrachtet, beachtet und mitbehandelt werden.*“

Ferner ging aus der umfangreichen Bürgerbefragung im Jahr 2015 eindeutig hervor, dass viele Uttenreuther Bürger neben einer höheren Aufenthaltsqualität entlang der Staatsstraße und mehr Platz für Fußgänger, auch eine verbesserte Radwegeinfrastruktur für dringend notwendig erachten.

Eine Zählung der Radfahrer auf der Staatsstraße im Juni 2016 zeigte, dass zwischen 06:30 Uhr und 08:30 Uhr ca. 150 Radfahrer von Weiher kommend nach Uttenreuth einfahren. Am Rathaus in Uttenreuth fahren im selben Zeitraum ca. 300 Radler Richtung Erlangen. Dazu kommen noch ca. 150 radfahrende Schüler, die Richtung Spardorf abbiegen. Diese hohe Zahl an Radfahrern verdeutlicht die Notwendigkeit einer guten, ausreichend dimensionierten Radwegeinfrastruktur.

Innenminister Herrmann hat anlässlich der Vorstellung des neuen Radverkehrsprogrammes „Bayern 2025“ das Ziel vorgegeben „...*den Radverkehrsanteil am Gesamtverkehrsaufkommen von zurzeit ca. 10 % bis 2025 auf 20 % zu steigern.*“

Mit dem Bau eines 3,25 m breiten kombinierten Fuß- und Radweges in Weiher wird eine erste Verbesserung auf der Radwegeachse von Neunkirchen nach Erlangen erreicht werden. Die Radinfrastruktur muss nahtlos in Uttenreuth anschließen, wenn der Radverkehrsanteil gesteigert werden soll.

Dabei dürfen die Bedürfnisse der Fußgänger aber nicht vernachlässigt werden, denn gerade im engen Zentrum von Uttenreuth sind viele Bürger zu Fuß unterwegs. Für ein stressfreies Zu-Fuß-Gehen ist ihnen zukünftig mehr Raum zu geben und Konfliktsituationen mit Radfahrern sind planerisch zu vermeiden.

In der modernen Verkehrsplanung hat sich der Planungsansatz durchgesetzt, Verkehrsräume von außen nach innen zu planen, damit Radfahrern und Fußgängern nicht nur Restflächen zugeordnet werden. Dieser Planungsansatz kann in Uttenreuth umgesetzt werden und damit die Sanierung der Staatsstraße 2240 in Uttenreuth zu einem Modellprojekt machen.

Durch eine moderate Reduzierung der vorhandenen Straßenbreite auf 6,50 m und Hinzunahme von erworbenen Flächen kann eine dauerhafte Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für Fußgänger und Radfahrer erreicht werden.

Flüssiger Autoverkehr, sichere Radfahrerführung, bequeme Gehwege, mehr Grün und Plätze, die zum Verweilen einladen – all dies muss kein Widerspruch sein – vielmehr soll dies mit einer innovativen Planung in Uttenreuth umgesetzt werden.

Grundsätzliche Forderungen:

- Die Regelbreiten der ERA (Empfehlung für Radverkehrsanlagen) – statt der Mindestbreiten der VwV-StVO (Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung) – sollten das Maß vorgeben.
- Schaffung einer zuverlässigen, kontinuierlichen Wegführung und einer einheitlichen, gut sichtbaren Wegweisung.
- Einrichtungsradwege sind sowohl auf der Südseite, als auch auf der Nordseite der Staatsstraße anzulegen, damit das Befahren von Radwegen in falscher Richtung nicht gefördert wird. Radfahrer sollen vielmehr durch gute Infrastruktur dazu animiert werden, die „richtige“ Seite zu nutzen.
- In den kurzen Abschnitten, wo es die Sicherheit der Radfahrer, aber auch der Fußgänger, erfordert, ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Staatsstraße maßvoll zu reduzieren. Die VwV-StVO gestatten in außergewöhnlichen Situationen - die in Uttenreuth mit seiner hohen Verkehrsbelastung durchaus gut begründbar sind - solche Maßnahmen, siehe §§ 39 bis 43:
„Die Flüssigkeit des Verkehrs ist mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu erhalten. Dabei geht die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer der Flüssigkeit des Verkehrs vor. Der Förderung der öffentlichen Verkehrsmittel ist besondere Aufmerksamkeit zu widmen.“
Realistisch erscheint uns Tempo 40 auf begrenzten Abschnitten, z.B. in Weiher zwischen der Bushaltestelle und der neuen Querungshilfe und in Uttenreuth zwischen der Breslauer Straße und dem Kirchenweg. Tempo 40 existiert bereits auf Bundesstraßen (z.B. durch Wambach/Bad Schlangenbad), auf einer Landesstraße (durch Rudersberg) wurde die Geschwindigkeit sogar auf Tempo 30 reduziert.
- Die Radwege sind höhennivelliert zu planen, damit dem Radfahrer bei Hauszufahrten möglichst wenig „Berg-und Talfahrten“ zugemutet werden. Bordsteinkanten sollen auf „Null“ abgesenkt werden.
- Lichtmasten, Wasserhydranten, Ampelmasten sollen so geplant werden, dass sie keine Behinderung von Fußgängern und Radfahrern darstellen. Es ist zu prüfen, ob die Sicherheitsstreifen am Straßenrand in irgendeiner anderen Art und Weise als Kopfsteinpflaster realisiert werden können.

Da absehbar ist, dass aufgrund der begrenzt vorhandenen Verkehrsfläche keine optimale Radwegführung umsetzbar sein wird, sollten hochwertige Alternativrouten von Neunkirchen Richtung Erlangen geplant werden. Hierzu ist eine kommunenübergreifende, ja sogar landkreisübergreifende Planung notwendig. Auf Uttenreuther Gemarkung gibt es zwischen Uttenreuth und Weiher z.B. den „Rannenweg“, eine wichtige Verbindung, die derzeit mit dem Fahrrad nur schlecht befahrbar ist, da der Weg sehr sandig ist. Hier sollte eine fahrradfreundliche Oberfläche, wie z.B. auf dem Radweg nach Kalchreuth, hergestellt werden.

Meine Vorschläge für die einzelnen Straßenabschnitte beginnen bei der Danziger Straße und führen Richtung Osten. Dabei gehe ich einzeln auf die Belange der Fußgänger, Radfahrer und des ÖPNVs ein.

Auch wenn die Eigentumsverhältnisse eine sofortige Umsetzung mancher Vorschläge nicht gestatten, sollte dennoch die Planung dies vorsehen. Zum einen hat die Gemeinde eigens für solche planerisch wichtigen Flächen eine Vorkaufsrechtssatzung erlassen, zum anderen kann auch ein freihändiger Erwerb vorangetrieben werden, wenn die Planungsgrundlagen gegeben sind.

Streckenabschnitt Danziger Straße – Schulstraße:


Radfahrer:



Im Abschnitt Danziger Straße bis Schulstraße sollen nördlich und südlich der St 2240 jeweils Einrichtungsradwege in Kombination mit Gehwegen angelegt werden.

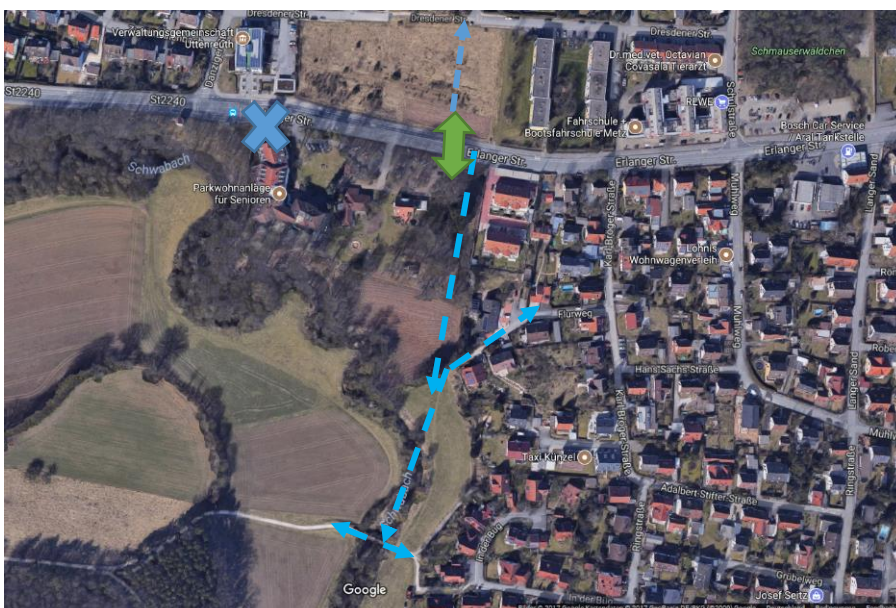
Alternativ erscheint ein kombinierter Rad- und Fußweg (bei großzügig geplanter Breite!) möglich, da die Anzahl der Fußgänger nicht übermäßig hoch ist.



Fußgänger:

Auf der Südseite stellt die vorhandene Mauer (siehe ) des Seniorenheimes Müller eine starke Sichteinschränkung für Radfahrer und Fußgänger dar. Hier sollte zur Verbesserung der Sicherheit ein Teilstück der Mauer rückgebaut werden.

Am östlichen Ende des Grundstückes des Seniorenheimes Müller gibt es einen historischen Laubengang. Es wäre eine weitreichende Verbesserung für die Bürger, wenn zukünftig ein Fußweg von der Staatsstraße Richtung Süden, zum Schwabachgrund, durch diesen Laubengang geführt werden könnte. Zusätzlich sollte eine Querungshilfe (siehe ) und ein anschließender neuer Fußweg durch die bisher unbeplante Fläche Richtung Norden angelegt werden. Damit hätte man Anschluss an den Fußweg, der östlich des Spielplatzes Richtung „Vogelherd“ vorbeiführt. Fußwege siehe .



ÖPNV:


Die Ampel an der Bushaltestelle „Rathaus“ sollte so programmiert werden, dass sie als Pfortnerampel den Individualverkehr Richtung Weiher etwas zurückhält, so dass der Bus freie Fahrt bis zur nächsten Haltestelle „Breslauer Straße“ bekommt.

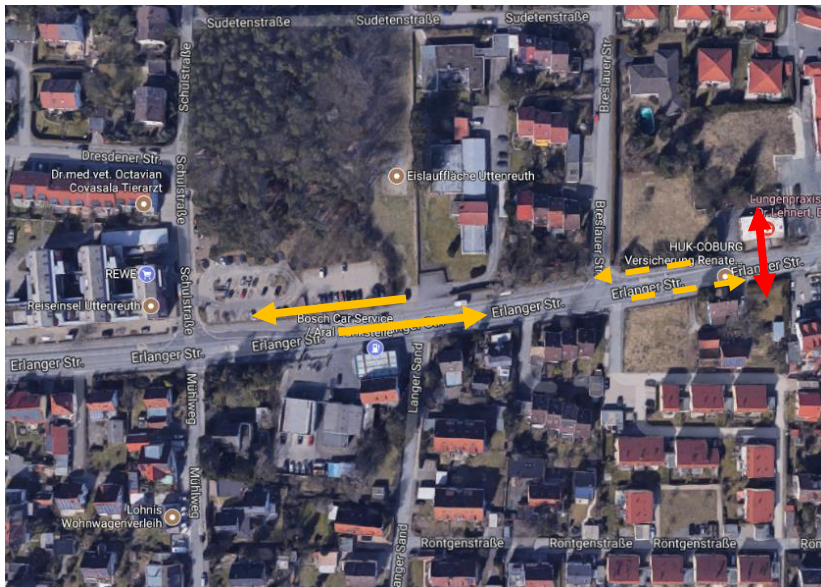
Streckenabschnitt Schulstraße – Breslauer Straße:

Radfahrer:

Im Abschnitt Schulstraße – Breslauer Straße sollten auf der Nord- und Südseite der St 2240 die Einrichtungsradwege, kombiniert mit Gehwegen fortgeführt werden. Alternativ erscheint ein kombinierter Rad- und Fußweg (bei großzügig geplanter Breite!) möglich.

In westlicher Richtung kann der Radfahrer ab der Breslauer Straße wieder auf den Einrichtungsradweg, ggf. kombinierten Geh- und Radweg, geleitet werden.

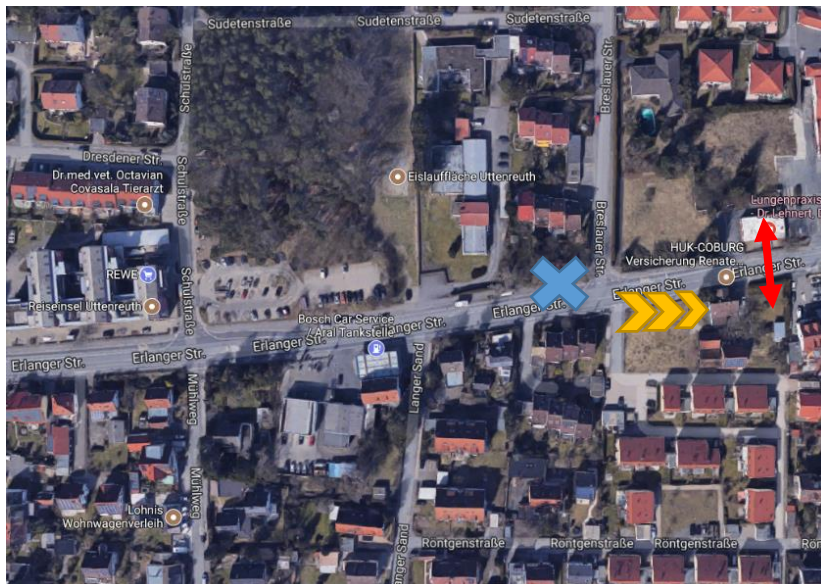
In östlicher Richtung soll der Radfahrer vom Einrichtungsradweg, ggf. kombinierten Geh- und Radweg, an einer übersichtlichen Stelle auf die Straße, auf einen Schutzstreifen (siehe ) geleitet werden.




Fußgänger:


Die Fußgängerampel soll ein Stück Richtung Osten versetzt werden – Details siehe unter ÖPNV.


Ein Teil der Längsparkplätze auf der nördlichen Seite (gegenüber der Tankstelle) könnte zugunsten eines breiteren Gehweges oder einer überdachten Radabstellanlage aufgelöst werden.




ÖPNV:

Die Bushaltestelle Breslauer Straße (Richtung Weiher), die derzeit zu weit östlich liegt, sollte verlegt werden, damit sie näher an die westliche Bushaltestelle (siehe ) rückt. Eine überdachte Radabstellanlage sollte eingeplant werden. Damit die neue Haltestelle Platz hat, muss die


Fußgängerampel versetzt werden, siehe 

An der neuen Haltestelle, siehe  wäre eine adäquate Haltestellenausstattung mit Wartehäuschen und überdachten Radabstellanlagen möglich.

Durch die westliche Bushaltestelle wird der dahinterliegende Fuß- und Radweg eingengt (siehe ) , hier sollte Abhilfe geschaffen werden, damit es zu keinen Konflikten zwischen Busbenutzern, Fußgängern und Radfahrern kommt.


Streckenabschnitt Breslauer Straße – Marloffsteiner Straße:

Mit der Breslauer Straße beginnt das eigentliche Zentrum von Uttenreuth. Bedingt durch viele Einzelhandelsgeschäfte, Banken und Ärzte gibt es tagsüber regen Fußgängerverkehr.

- Eventuell wird ein Supermarkt auf die derzeitige Brachfläche (siehe ) gebaut, was zu einer weiteren Verkehrszunahme in diesem Abschnitt führen wird. Besonders in diesem zentralen Bereich wäre eine Geschwindigkeitsreduzierung zur Erhöhung der Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer sinnvoll.
- Die Steuerung der Ampelanlage soll verbessert werden, da die Grünphase für Autos aus der Maria-Gebbertstraße zu kurz ist. An Wochenenden und abends soll die Ampel komplett ausgeschaltet werden. Langfristig soll das Ziel eines Kreisverkehrs, wie ihn der Gemeinderat einstimmig 2009 gefordert hat, nicht aus den Augen verloren werden. Ein Kreisverkehr verlangsamt und verflüssigt den Verkehr, reduziert die Wartezeiten für Fußgänger, führt die Radfahrer als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer auf der Straße und kann durch Bepflanzung zu mehr Grün im Zentrum beitragen.
- Der Parkplatz gegenüber der ehemaligen Gaststätte Fürsattel soll überplant werden, da er derzeit zum Rangieren und Ausfahren ungünstig angelegt ist.


Radfahrer:


Um Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern zu vermeiden, sollten Radfahrer auf Schutzstreifen vom/bis zum „Kirchenweg“ geführt werden.

Auf der nördlichen Fahrbahn soll die kurze Busspur vor der Ampel (nach der Bushaltestelle Marloffsteiner Str.) von den Radfahrern mitbenutzt werden können. An der Ampel könnte eine Aufstellfläche für Radfahrer eingeplant werden, siehe .


Die ersten zwei PKW-Parkplätze auf der westlichen Seite der Maria-Gebbertstraße sollen in Radabstellanlagen umgewandelt werden, da vor den Geschäften zu wenige Abstellmöglichkeiten vorhanden sind.

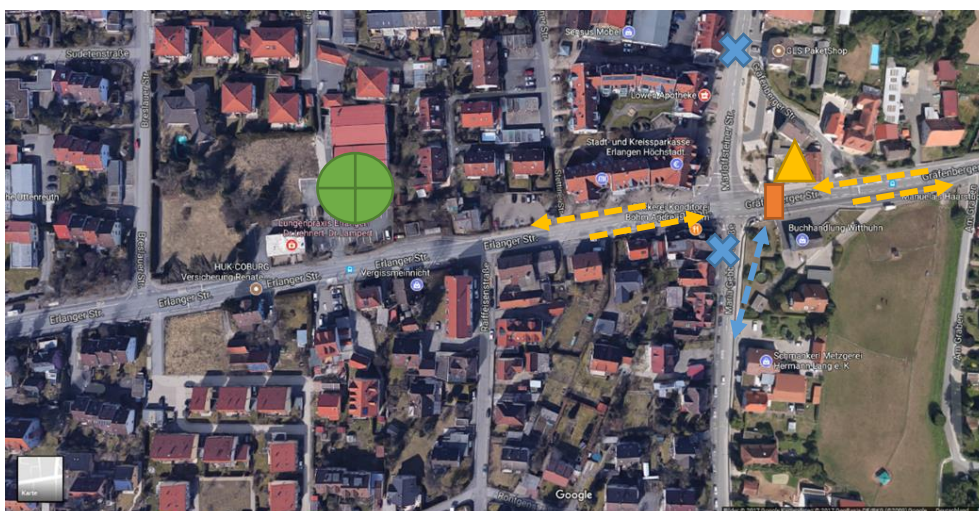
Fußgänger:

In der Maria-Gebbertstraße, aber auch in der Marloffsteiner Straße, soll das Gehwegparken nicht länger erlaubt werden, da die Gehwegbreite unzureichend ist, siehe .

In der Maria-Gebbertstraße soll die Verkehrsfläche von der Bäckerei Böhm bis zur Metzgerei Lang neu aufgeteilt werden. Der Gehweg auf westlicher Seite muss verbreitert werden, die Parkplätze sollen neu angeordnet werden, auf der östlichen Seite soll der Gehweg weiter Richtung Osten verlegt werden (siehe ) , so dass er direkt auf die Ampel und den Fußgängerüberweg zuführt.

Die Ein- und Ausfahrt zur Buchhandlung Witthuhn, sowie die Parkplätze sollen überplant werden.


Der Brunnen, der vor der Sparkasse auf dem nördlichen Gehweg errichtet wurde, sollte versetzt werden, um an dieser zentralen Stelle ausreichend Platz für die Fußgänger zu haben. Es wäre vorstellbar, die derzeitige Fahrradabstellanlage beim Trafohäuschen auf die kleine Brachfläche dahinter zu verlegen. Auf die freigewordene Fläche könnte der Brunnen versetzt werden und mit Bänken zum Sitzen in einer kleinen Grünfläche einladen, siehe .



Alle vorgenannten Maßnahmen hängen zusammen und sollen zu einer höheren Sicherheit, aber auch Aufenthaltsqualität im Zentrum von Uttenreuth führen.

Streckenabschnitt Marloffsteiner Straße – Polizei:

Radfahrer:

Der Radfahrer soll weiter auf Schutzstreifen bis zu einer neu zu errichtenden Querungshilfe (siehe ) geführt werden.


Gerade in diesem Abschnitt ist eine geringere Geschwindigkeit der Autofahrer zur Sicherheit der Radfahrer notwendig.

Die bisher vorgeschlagene Umfahrung für die Radfahrer über die Esperstraße wird so gut wie nie befahren. Radfahrer nutzen erfahrungsgemäß den direkten Weg, dieser muss sicher geplant und gestaltet werden.

Im Anschluss an die Querungshilfe kann der kombinierte Fuß- und Radweg (in ausreichender Breite!) genutzt werden, der möglichst höhennivelliert ausgeführt werden soll, da zahlreiche Hauszufahrten auf diesem Streckenabschnitt sind. Ab der Polizei führt der vorhandene Radweg Richtung Weiher.

Fußgänger:

Als Ergänzung des Fußwegenetzes wäre eine Verbindung von der südlichen Seite der Staatsstraße über die Schwabachgasse Richtung Schwabach und den Reichswald wünschenswert.

Von der nördlichen Seite der Staatsstraße könnte ein attraktiver Fußweg entlang des Weihergrabens Richtung Sägmüllerstraße führen. Wege siehe: 

ÖPNV:

Die Pfortnerampel an der Polizei soll so programmiert werden, dass der Individualverkehr so lange zurückgehalten wird, bis der Bus freie Fahrt bis zur nächsten Haltestelle Marloffsteiner Straße hat. Die Autos warten dann außerhalb von Uttenreuth und belasten nicht die Anwohner an der Gräfenberger Straße. Außerdem kann so der ÖPNV beschleunigt werden. Diese Maßnahme kann schon vor der Sanierung der St 2240 in Uttenreuth durchgeführt werden.



Für Rückfragen stehe ich gerne zur Verfügung,

mit freundlichen Grüßen

Erhard Schuck