

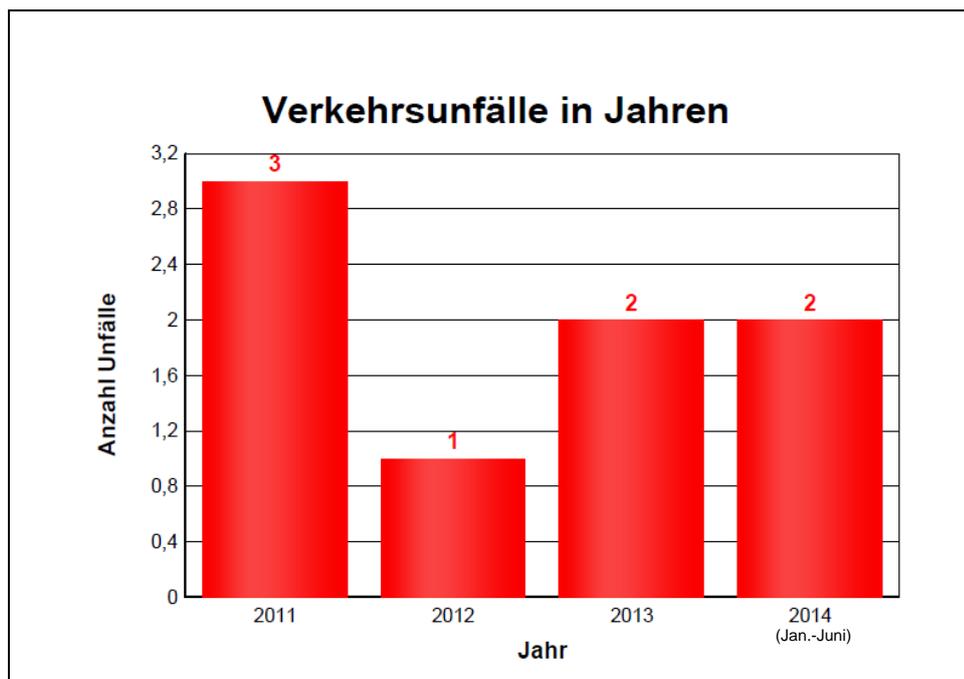
Geschwindigkeitsbegrenzung nördlich Neunhof – Teilbereich der N3/ Obere Dorfstraße hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 20.06.2014

Sachverhalt

Die Obere Dorfstraße zwischen dem nordöstlichen Ortsrand von Neunhof und der Stadtgrenze südlich der Bundesautobahn (A3) verläuft durch landwirtschaftlich genutzte Flächen. Sie wird südlich der Anwesen Obere Dorfstraße 57/59 bzw. 78 über den Lachgraben und nördlich über die Gründlach geführt. Die Kreisstraße N3 verbindet den südlichen Teil des Landkreises Erlangen-Höchstadt mit der Stadt Nürnberg und der Bundesstraße 4 (B4). Die Strecke wird rege durch den Pendlerverkehr genutzt. Sie setzt sich im gemeindefreien Gebiet als Kreisstraße ERH6 nach Kalchreuth fort. Die N3 wird in Fahrtrichtung B4 von ca. 3400 Kfz., in Fahrtrichtung Kalchreuth von ca. 2900 Kfz. (16-Stunden-Werte) befahren. Es besteht eine ausgeprägte Morgen- und Abendspitze, die auf eine starke Pendlernutzung hinweist. Der Anteil des Radverkehrs in Richtung Nürnberg liegt bei 3,3%, in Richtung Kalchreuth bei 5,6%. Der starke Unterschied ist damit zu erklären, dass der Anstieg am „Kalchreuther Berg“ bei Radsportlern sehr beliebt ist und danach eine Rundtour gefahren wird. Der Anteil des Schwerverkehrs (Bus, Lkw, Lkz) liegt bei 2,6% (Fahrtrichtung B4) bzw. 3,5% (Fahrtrichtung Kalchreuth).

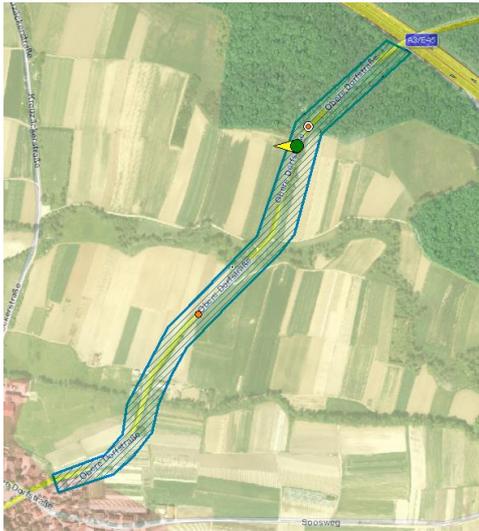
Im Bereich außerhalb der geschlossenen Ortschaft im Stadtgebiet Nürnberg ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Kr N3 durch Beschilderung auf 70 km/h unter günstigen Umständen beschränkt. Bei gefährlichen Straßenverhältnissen (z. B. Nässe, verschmutzte Fahrbahn) usw. muss entsprechend langsamer und vorsichtiger gefahren werden. Zusätzlich wird durch Warnschilder auf den kurvigen Straßenverlauf (Z. 103) und durch Z. 101 mit Zusatz auf die Überschwemmungsgefahr im Bereich der Grabendurchlässe hingewiesen.

In den letzten dreieinhalb Jahren (2011/2012/2013/ 1. Halbjahr 2014) bestand im entsprechenden Abschnitt folgende Unfallsituation:

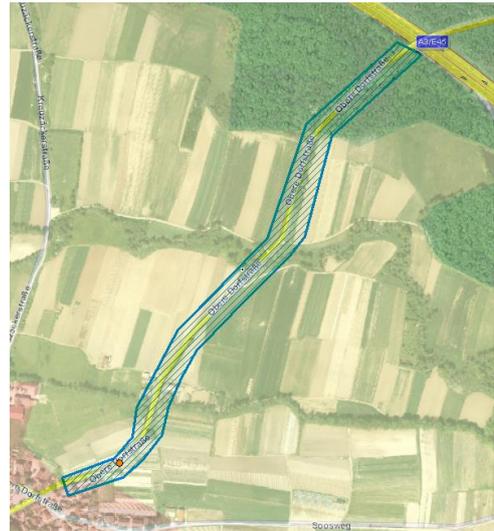


Grafik 1: Überblick Unfallentwicklung

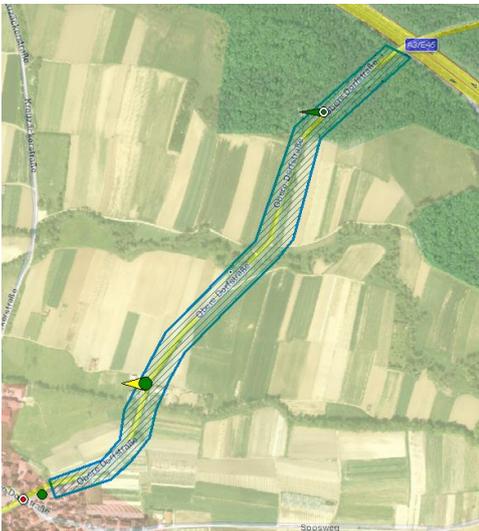
Örtliche Verteilung der Verkehrsunfälle im Untersuchungsgebiet



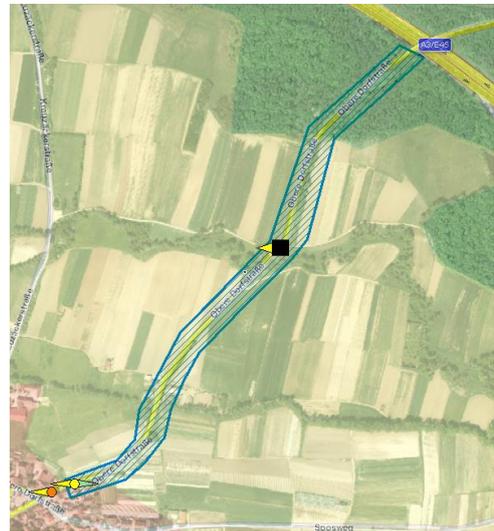
2011



2012



2013



01-06/2014

Grafik 2: Örtliche Verteilung

Unfälle nach Kategorien:

	Kat 1	Kat 2	Kat 3	Kat 4	Kat 5	Gesamt
2011	0	1	0	1	1	3
2012	0	0	0	0	1	1
2013	0	1	0	1	0	2
2014 (Jan.-Juni)	1	0	1	0	0	2
Gesamt	1	2	1	2	2	8

Kat 1: Unfall mit Getöteten

Kat 2: Unfall mit Schwerverletzten

Kat 3: Unfall mit Leichtverletzten

Kat 4: Unfall mit schwerem Sachschaden

Kat 5: Sonstiger Sachschadensunfall ohne Alkohol / anderer berauschender Mittel

Kat 6: Sachschadensunfall mit Alkohol / anderer berauschender Mittel

Grafik 3: Unfallkategorien

Der leider tödlich verlaufene Unfall eines Motorradfahrers vom 13.05.2014 war nach Angaben des von der Staatsanwaltschaft Nürnberg beauftragten Gutachters nicht durch Überschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bedingt. Bei regennasser Fahrbahn verlor der Kradfahrer in einer Rechtskurve die Kontrolle über sein Fahrzeug und rutschte in den Gegenverkehr. Nach Polizeiangaben ist der Motorradfahrer unter 70 km/h gefahren, der Pkw war mit einer Geschwindigkeit von weniger als 50 km/h unterwegs. Weitere Unfälle in den Vorjahren waren ebenfalls nicht nur durch Geschwindigkeitsüberschreitungen bedingt, sie hatten diverse andere Ursachen (siehe Grafik).

Ursachen:

	Ursache 1	Gesamt
10: Verbotswidrige Benutz. einer (Richtungs-)Fahrbahn / anderen Str. Teilen	1	1
13: Nicht angepasste Geschwindigkeit in anderen Fällen	2	2
14: Ungenügender Sicherheitsabstand	1	1
15: Starkes Bremsen des Vorausfahrenden ohne zwingenden Grund	1	1
35: Fehler beim Abbiegen	1	1
49: Andere Fehler beim Fahrzeugführer	3	3

Grafik 4: Ursachenverteilung

Dennoch ist die nicht angepasste Geschwindigkeit – auch bei den insgesamt wenigen Unfällen – die häufigste konkrete Ursache. Daher wird die bestehende Geschwindigkeitsbeschränkung von 70 km/h auf 50 km/h herabgesetzt. Das Geschwindigkeitsniveau auf der Straße kann dadurch zwischen dem Neunhofer Bebauungsende und der Gründlach (Länge ca. 700m) abgesenkt werden. Dadurch lassen sich kürzere Bremswege und längere Zeitphasen für die Reaktion auf Radfahrerinnen und Radfahrer, landwirtschaftlichen Verkehr und verschmutzte bzw. überflutete Fahrbahnen erzielen.

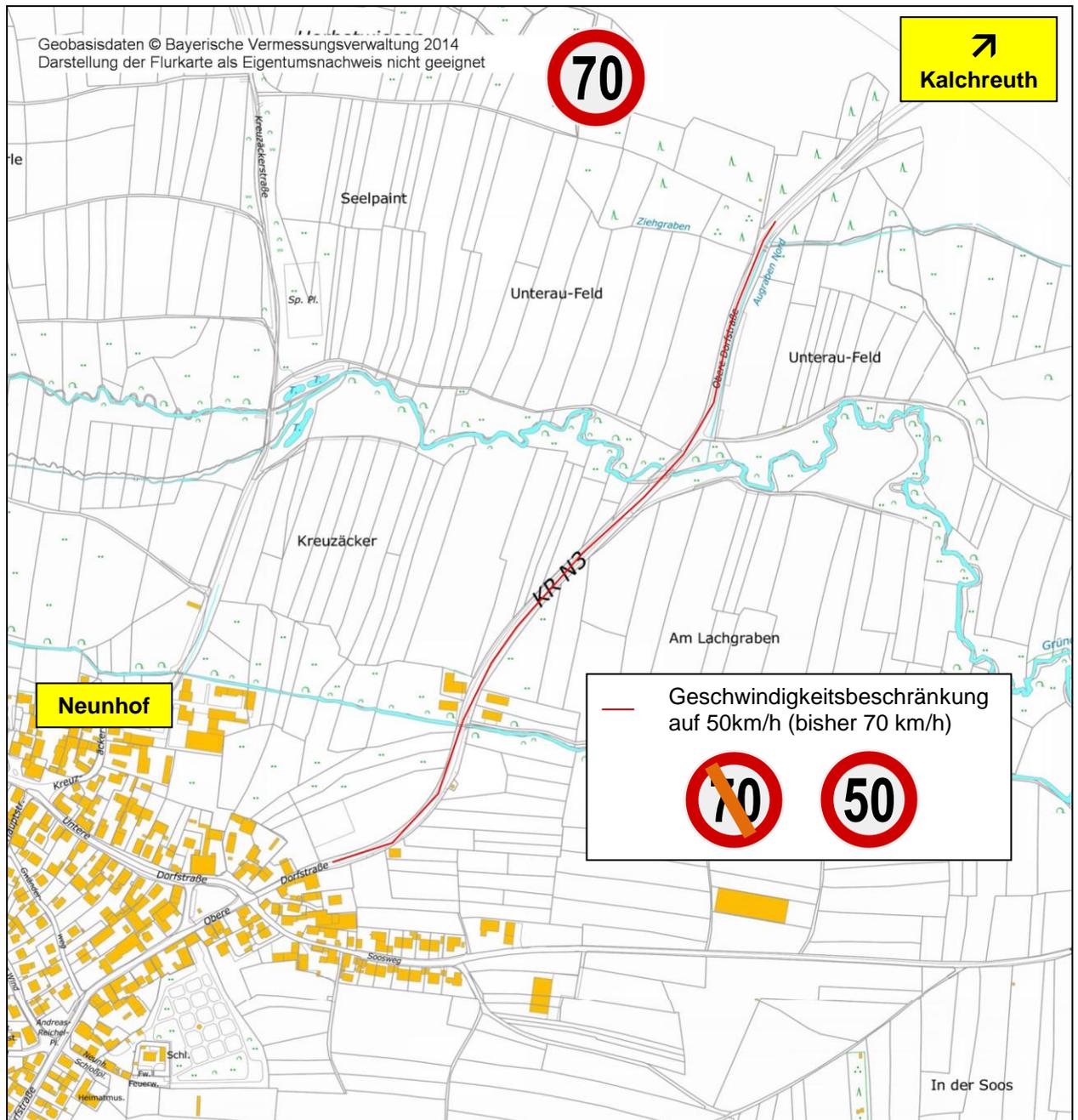
Eine nässebedingte Geschwindigkeitsbeschränkung verspricht alleine keine Wirkung, die Unfälle sind nicht durch den Straßenzustand bedingt (siehe Grafik).

Strassenzustände zum Zeitpunkt der Unfälle:

	Anzahl	%
0: trocken	5	62,50%
1: nass/feucht	3	37,50%
Gesamt	8	

Grafik 5: Straßenzustände

Darstellung der neuen Geschwindigkeitsbeschränkung:



Grafik 6: Geschwindigkeitsbeschränkung