

Verkehrskonzept der SPD für Sulzbach-Rosenberg (Kurzfassung)

Ausgangslage:

1. Topografie

- Hauptverkehrsachsen sind die Rosenberger Straße (St. 2040) von der Altstadt bis zum Tafelberg und die B 14 von der Hofgartenstraße über den Bierhalsberg und die Bayreuther Straße.
- Auf diesen Straßen spielt sich der Großteil des innerstädtischen Verkehrs ab (Ziel-Quell-Verkehr)
- 80 % der Bevölkerung fahren über diese Straßen von Osten kommend die Altstadt an
- Fahrtrichtung zwischen Hafnersgraben und Rathaus Richtung Tiefgarage beibehalten

2. Verkehrsaufkommen

Verkehrsbelastung laut Zählung Straßenbauamt 1999:

- Feuerhof 7500,
- Bayreuther Straße 9200,
- Storg-Kreuzung 14300,
- Meister-Kreuzung 16100,
- Handelshof 14400,
- Krötensee-Kreuzung 8100 jeweils KFZ/24 Std.,
- Rosenberger Straße 14900 KFZ/24 Std.

Bewertung:

- Verdoppelung des Verkehrsaufkommens zwischen Feuerhof + Handelshof nur durch innerstädtischen Individualverkehr
- reiner Durchgangsverkehr: 1900 KFZ/24 Std.
- Verkehrszunahme durch weitere Bebauung im Bereich Loderhof, Lerchenfeld, Obersdorf, Feuerhof, Gallmünz zu erwarten
- Prognostizierte Zunahme des Individualverkehrs: 20% in den nächsten 15 Jahren

Eine B-14-Nordumgehung löst die innerstädtischen Verkehrsprobleme nicht!

3. Altstadtumfahrungen

Altstadtumfahrungen sind wegen der dichten Bebauung und schmalen Straßen sehr problematisch. Nach einer Untersuchung von Dorsch-Consalt wäre nur die **südliche Umfahrung** über Philosophenweg – Bahnhofstraße – Heinrich-Böll-Straße ausbaufähig. Auf ihr spielen sich schon heute 2/3 des innerstädtischen Umgehungsverkehrs ab.

Theoretisch müsste man langfristig eine Trasse entlang der Bahnlinie anstreben aber die Stadt hat dies nicht weiter verfolgt

Unser Verkehrskonzept:

Das Verkehrskonzept der SPD orientiert sich deshalb an 3 Zielen:

1. Verkehrsreduzierung

- Verbesserung des innerörtlichen ÖPNV
- Ausbau des Radwegenetzes:
 - Zentrale Achse entlang der Rosenberger Straße von der Altstadt bis Tafelberg vorhanden.
 - Aufbau einer zweiten Achse vom Eislaufplatz entlang des Rosenbachs bis nach Erlheim.Anbindung der einzelnen Stadtteile an diese Achsen

Mit dem 2024 vom Stadtrat beschlossenen Radverkehrskonzept sind eine Vielzahl unserer Vorschläge übernommen worden!

2. Verkehrslenkung

• Verkehrsführung Altstadt

Die Hauptverkehrsführung des Zielverkehrs „Altstadt“ ist auf dem innerstädtischen Straßendreieck Rosenberger Straße/Luitpoldplatz – Neustadt – Bayreuther Straße vorgesehen, das als Hauptgeschäfts-, Kultur- und Einkaufsbereich ausgebaut werden soll.

Dazu ist folgendes notwendig:

- ⇒ Beibehaltung der Verkehrsführung in der Rosenberger Straße zwischen Hafnersgraben und Rathaus mit erlaubter Fahrtrichtung Luitpoldplatz, damit die Tiefgarage direkt angefahren werden kann
- ⇒ Beibehaltung der Regelung Hafnersgraben als Einbahnstraße bergabwärts, damit kein neuer Durchgangsverkehr auf Schleichwegen entsteht
- ⇒ Ausbau der Neustadt, damit diese dem Verkehrsfluss Rechnung trägt
- ⇒ Rechtsabbiegespur bei der Einmündung An der Allee/Bayreuther Straße

Stand heute: Beim Hafnersgraben hat man beide Fahrtrichtungen beibehalten
Rechtsabbiegespur wird von der Verwaltung nicht umgesetzt!

• Storg-Kreuzung

Der momentane Ausbauzustand der Storg-Kreuzung trägt dem heutigen Verkehrsfluss nicht mehr Rechnung. Sie gehört deshalb dringend umgebaut, unabhängig davon, ob eine B-14-Nordumgehung kommt oder nicht!

Der bevorrechtigte Verkehr muss direkt vom Bierhalsberg in die Bayreuther Straße fließen und umgekehrt, die Zufahrt zur Altstadt wird untergeordnet und erhält eine ausreichend lange Abbiegespur vom Bierhalsberg her kommend.

Durch diese Maßnahmen wird eine erhebliche Reduzierung der reinen Straßenverkehrsfläche erreicht, es entsteht eine Fläche mit Platzcharakter, die den Fußgängern und Fahrradfahrern zusätzlich zur Verfügung steht.

Die Umgestaltung der Storg-Kreuzung könnte vom Straßenbauamt sofort in Angriff genommen werden, da sie in ihren Zuständigkeitsbereich fällt!

Stand heute: Mehrere Gutachten bestätigen diesen Ansatz, allerdings weigert sich das Straßenbauamt, dies umzusetzen

• Kreuzung Bayreuther Straße/An der Allee/Alte Straße

Eine optimale Lösung ist erst nach Verlegung der Alten Straße möglich, die im oberen Abschnitt über das Luber-Grundstück an die B-14 geführt werden muss.

Als Sofortmaßnahme zur Verbesserung der Fußgängersicherheit ist eine reine Fußgängerdruckkoppel zur Überquerung der B-14 am einfachsten!

Eine Verampelung mit Aufrechterhaltung der vorhandenen Abbiegemöglichkeiten müsste analog der Verampelung Nürnberger Straße/Kreuzerweg/ Philosophenweg/ Krankenhausstraße trotzdem möglich sein!

• Anbindung Oberschwaig

Zur besseren verkehrlichen Erschließung und zur Entlastung der Wohngebiete sollte eine Verbindungsstraße von der Industriestraße zum Waldfriedhof gebaut werden. Dadurch könnte das Waldbad, die Jahnturnhalle und der Friedhof besser angefahren werden, was für eventuelle bauliche Entwicklungen in diesem Bereich nur von Vorteil wäre.

- **Anbindung Loderhof**

Die Verkehrsbelastung in der Goethestraße nimmt durch die zusätzliche Bebauung am Loderhof zu. Ein Gutachten hat 1993 eine Empfehlung abgegeben, die Loderhofstraße als neue Sammelstraße zu planen mit einem direkten Anschluss an die Rosenberger Straße.

Stand heute: Diesem Rat ist der Stadtrat bis heute nicht nachgekommen.

Im Gegenteil: 2026 hat der Stadtrat ein neues Gutachten in Auftrag gegeben, das alle Querungen der Bahnlinie mit einschließt.

Nach Meinung der SPD braucht es kein neues Gutachten, sondern man sollte endlich entschlossen handeln!

3. Verkehrsvermeidung

Grundgedanke eines integrierten Stadtentwicklungskonzeptes ist die sinnvolle Zuordnung von Gewerbeflächen und Wohngebieten, das auch Aspekte des Wohnumfeldes und der Naherholung berücksichtigt, d.h.

kurze Wege Wohnen – Arbeiten – Einkaufen – Erholen, um von vorneherein Verkehr zu vermeiden.

Wohnen

- o Bei der Ausweisung von Wohngebieten ist eine räumliche Nähe zu bestehenden Gewerbe- und Industriegebieten zu bevorzugen
- o Durch eine Verlagerung von stark frequentierte Einrichtungen und Betrieben aus Wohngebieten heraus kann ebenfalls unnötiger Verkehr vermieden und die Lärmbelastung reduziert werden

Einkaufen

- Eine Verkehrsentslastung entsteht auch, wenn in den einzelnen Stadtteilen und Neubaugebieten eine Grundversorgung möglich ist (Lebensmittel/Arzt)

Arbeiten

- o Konzentration auf bestehende Gewerbe- und Industriegebiete
- o Aufstellung eines Rechtsverbindlichen Bebauungsplans für das Maxhüttengelände
- o Ausweisung eines interkommunalen Gewerbegebietes an der A-6 bei Schwenderöd

Erholen

- o Modernisierung des Waldbades oder Umbau zum Ganzjahresbad: **Ist erfolgt!**

Fazit:

Es ist notwendig, sich Gedanken zu machen, wie man den innerstädtischen Ziel – Quell – Verkehr, der ca. 90 % des Verkehrs an den Brennpunkten ausmacht, besser steuern kann, unabhängig davon, ob eine B-14-Nordumgehung gebaut wird oder nicht!

Zusammengestellt von Dr. Thomas Steiner
2006, aktualisiert 2026