

B14 – Stolperstein für die Stadtentwicklung: Ein Lösungsansatz

Seit Jahrzehnten im Bundesverkehrswegeplan ausgemachte Schwachstelle

Obwohl bereits vor 20 Jahren im Bundesverkehrswegeplan als unhaltbarer Zustand angeprangert, schlängelt sich die B14 noch immer auf verwundenem Pfad mitten durch unsere Stadt. Nicht nur zahlreiche Anwohner leiden unter Lärm und Abgasen durch den Verkehr, unmittelbar vorbei an einem Kindergarten und einer Grundschule kreuzt diese Bundesstraße auch Schulwege und führt so zu einer permanenten Gefährdung unserer schwächsten Verkehrsteilnehmer.

Mit der Eröffnung der Oberpfalz-Arkaden am Bierhalsberg wird die dortige Verkehrslast noch einmal deutlich ansteigen. Entsprechend dringlich muss eine Lösung gefunden werden, die Bundesstraße endlich aus unserer Stadt zu verbannen, was eine deutliche Entlastung zur Folge hätte: Ein im Bundesverkehrswegeplan zitiertes Gutachten geht durch eine Umgehung von einer Reduzierung von 30 % des Gesamtverkehrs und im Besonderen von rund 50 % des Güterverkehrs aus, welche die Lärm- und Schadstoffemissionen und somit die Belastung der Bevölkerung stark reduziert.



Der Transitverkehr der B14 trägt einen hohen Anteil des Verkehrsaufkommens im Stadtgebiet. Die geplante Linksabbiegespur am Bierhalsberg wird die Situation zusätzlich verschärfen. Auch eine teilweise Entlastung wäre hier ein großer Schritt.

Die 2011 auf rund 21 Mio. Euro veranschlagte Nordtrasse als Umgehung ist wegen der enormen (heute sicherlich noch deutlich höher anzusetzenden) Kosten und der erheblichen Eingriffe in vorhandene Kulturlandschaft und Landschaftsschutzgebiete endgültig vom Tisch. Alternative Varianten wie etwa eine Trasse via Europastraße und Industriegebiet Unterschwaig sind ebenso umstritten und kaum mehrheitsfähig, zu groß die notwendigen Eingriffe in die Natur.

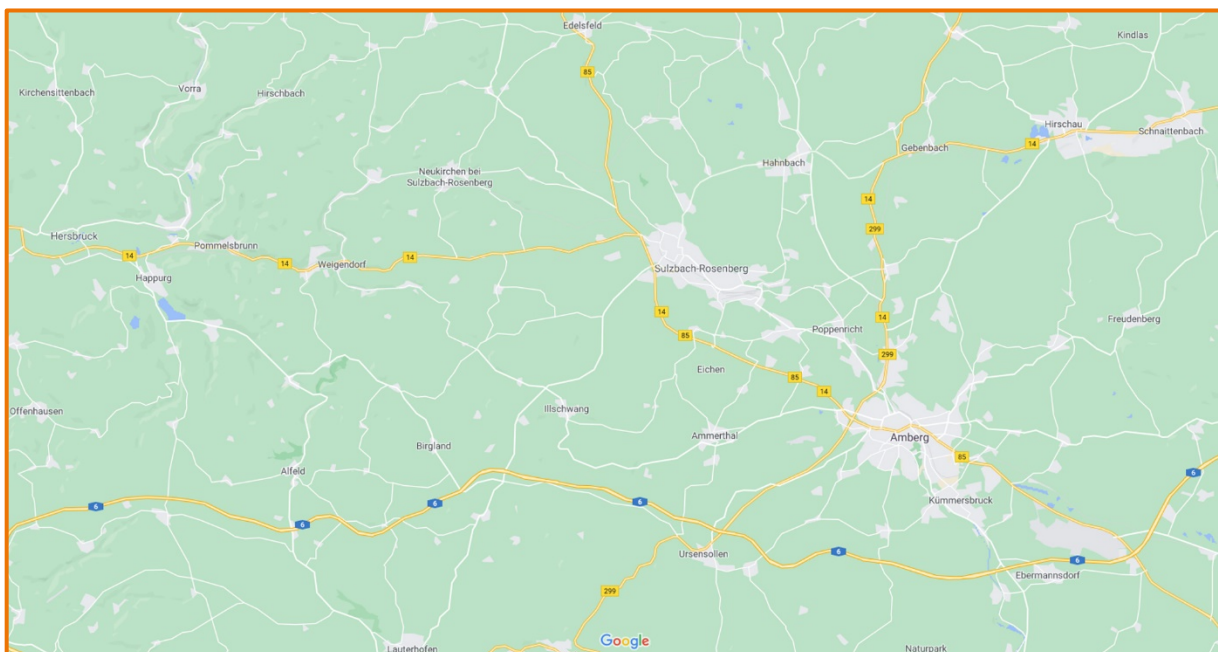
Eine perfekte Lösung müsste zum einen der Forderung des Bundesverkehrswegeplans 2030 nach einer Verlegung der B14 außerhalb des Stadtgebietes nachkommen, da *die Ortsdurchfahrt von Sulzbach-Rosenberg nicht den neuzeitlichen, leistungsfähigen und sicheren Verkehrsbedürfnissen entspricht*. Zum anderen in ökonomischer und ökologischer Hinsicht mehrheitsfähig sein, also soweit möglich die vorhandene Infrastruktur nutzen und gegebenenfalls umwidmen.

SURO2030 bringt hierzu einen öffentlich bislang kaum diskutierten Lösungsansatz ins Spiel, der ohne nennenswerte Investitionen und zusätzlicher Flächenversiegelung der Forderung des Bundesverkehrswegeplans 2030 nachkommt.

Vorhandene Infrastruktur nutzen

Das Fundament unseres Vorschlags bildet die exzellente verkehrstechnische Anbindung Sulzbach-Rosenbergs zur B14 und B85, sowie die Nähe zur B299. Statt eines millionenschweren Neubaus einer Umgehungsstraße werden diese bereits ausgebauten Verkehrswege genutzt, um von der B14 kommend, via B85 und B299 die Stadt Sulzbach-Rosenberg, sowie den Markt Hahnbach großräumig südlich zu umfahren um nach Mimbach dann wieder auf die B14 zu stoßen (*siehe Grafik*). Ein Umweg von gerade einmal 8 Kilometern zur jetzigen Straßenführung, der wegen der linearen Trassenführung, wegfallenden Ampeln und den zulässigen Höchstgeschwindigkeiten im Schnitt nur etwa 4 Minuten länger in Anspruch nimmt.

Was müsste hierfür getan werden? Nicht mehr als eine Umwidmung bzw. Herabstufung der bisherigen B14 zwischen Sulzbach-Rosenberg und Mimbach, wodurch nach Übernahme dieser formalen Änderung in das Kartenmaterial von Navigationsgeräten der Transit-Verkehr automatisch wie von SURO2030 vorgeschlagen an Sulzbach-Rosenberg vorbei geleitet werden würde.



Sieht so die Bundesstraße B14 der Zukunft aus? Wenn es nach SURO2030 geht, könnten die Navigationsgeräte künftig diese Route vorschlagen. (Quelle: Google Maps)

Nutzungsbeschränkungen oder Herabstufung von Bundesstraßen - ein schwieriger Prozess

Gemäß § 45 Abs. 1 S.1 Straßenverkehrsordnung (StVO) können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten („Beschränkung der Straßennutzung für Lkw auf Bundesstraßen“; Aktenzeichen: WD 7 - 3000 - 062/17). Die bürokratischen Hürden hierfür sind allerdings recht hoch angesetzt und liegen immer im Ermessen der zuständigen Behörde.

Einfacher ist dies, wenn eine Bundesstraße durch Herabstufung umgewidmet wird. Dies ist in bestimmten Fällen vorgesehen und gar vom Bund gewünscht: Nach § 2 Abs. 4 FStrG sind Bundesstraßen herabzustufen oder aufzulassen, wenn die überregionale Verkehrsbedeutung durch eine inzwischen gebaute parallele Autobahn übernommen worden ist. (Quelle: Wikipedia)

Im Falle der B14 ist dies nie geschehen. Begründet wird dies mit der Entfernung der Bundesstraße zur - eigentlich als Entlastung derselben angedachten - Autobahn A6. Die überregionale Verkehrsbedeutung wird also als noch zu hoch angesehen, um eine Herabstufung zu rechtfertigen. Dem Bund geht es eben um den Verkehrsfluss, weniger um Stadtentwicklung. Verkehrszahlen aus permanenten Messungen bei Hersbruck und Schnaittenbach belegen die wenig entlastende Wirkung der A6 auf diesem Abschnitt.

Hersbruck

Jahr	KfZ	SV
2018	13,309	470
2015	12,984	507
2011	13,068	548
2010*	12,662	539
2009	12,682	531
2006	12,885	556

Schnaittenbach

Jahr	KfZ	SV
2019	6358	437
2015	6518	498
2011	6684	548
2010*	6453	537
2009	6412	499
2006	7431	714

Tab.: durchschnittliche Verkehrslast/Tag (Quelle: www.bast.de)

*2010: offizielle Eröffnung des letzten Abschnittes der A6

Dass Herabstufungen aber durchaus machbar sind und in der Praxis auch umgesetzt werden, sieht man wenige Kilometer entfernt zwischen Neumarkt und Regensburg. Hier wurde 2016 die B8 zwischen der B299 bei Neumarkt i.d. Opf. bis zur Anschlussstelle Rosenhof östlich von Regensburg zur Staatsstraße 2660 umgewidmet. Auf einer Strecke von immerhin 77 km.

Bundesstraße B14 attraktiver als Autobahn A6?

Kurz, schnell, günstig. Das sind die essentiellen Attribute eines Verkehrsweges für Spediteure. Nimmt man als Beispiel die Strecke Waidhaus – Nürnberg, muss man feststellen, dass diese via Bundesstraße 8 km kürzer ist. Das ist nicht viel und dürfte kein Argument für die B14 sein. Zumal die Reise hier im Schnitt gut 25 Minuten länger dauern kann.

Berücksichtigt man dann aber die recht hohe Differenz bei den Spritpreisen, kann der Spediteur bei einer 1000l Tankfüllung pro Fahrzeug immerhin etwa 280 Euro sparen, wenn er seine Fahrer auf die Bundesstraße umlenkt. Die Bundesstraße kann also durchaus eine attraktive Alternative zur Autobahn darstellen. Zumal die Mautgebühren für Bundesstraßen unverständlicherweise identisch zu denen sind, die auf Autobahnen anfallen.

Wenn man dann noch die Unfallstatistik mit Beteiligung von Lastkraftwagen zu Rate zieht, muss man zu dem Schluss kommen, dass dieser Entwicklung entgegengesteuert werden muss. Der Schwerlastverkehr war im Jahr 2014 in 32.183 Unfälle verwickelt. Dabei wurden 40.357 Personen verletzt, 759 starben! Nur 22% dieser Unfälle ereigneten sich auf Autobahnen, 27% auf Landstraßen, 51% gar innerorts!

Es wäre als dringend nötig, soviel Schwerlastverkehr als möglich auf Autobahnen zu verbannen. Eine Anpassung der Mautgebühren wäre ein überfälliger, wichtiger Schritt. Herabstufungen und somit erleichterte Verfahren zu Durchfahrtsverboten durch Innenstädte ein weiterer.

Was also kann Sulzbach-Rosenberg tun?

Um hier tatsächlich eine Lösung zu finden, die Sulzbach-Rosenberg wirklich entlastet, muss die Stadt mit allen beteiligten Behörden und Entscheidungsträgern in einen Dialog treten. Unmöglich ist eine Lösung sicher nicht.

Parallel muss etwas dafür getan werden, die Strecke für Lkws unattraktiver und somit für Anwohner und andere Verkehrsteilnehmer sicherer zu machen. Würde die Durchfahrt nur wenige Minuten länger in Anspruch nehmen, würden dies Navigationsgeräte berücksichtigen und alternative Routen empfehlen.

Wichtiger erster Schritt wäre etwa eine längst überfällige Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h in der Hofgartenstraße bis zur „Meister-Kreuzung“, evtl. gar bis zur Storg-Kreuzung, wenn man die neue Linksabbiegespur, zu den im Bau befindlichen sog. Oberpfalzarkaden berücksichtigt. Dies liegt in der Verantwortung des Landratsamtes und ist mit der anliegenden Pestalozzi-Grundschule und dem Kindergarten St. Anna leicht zu begründen.

Ein für Radfahrer und Fußgänger optimierter Ausbau der Kreuzung Alte Straße/Annabergweg ist längst überfällig. Die Situation vor Ort ist für alle Verkehrsteilnehmer unübersichtlich und gerade für schwächere Verkehrsteilnehmer gefährlich. Längs der Bundesstraße gibt es hier keine Querungshilfen.

Des Weiteren müsste man über eine Querung mittels Fußgängerampel auf Höhe der Einfahrt zum Parkplatz Bayreuther Straße zur Allee nachdenken. Immer wieder wird die mangelnde Anbindung dieser Parkflächen an die Altstadt beklagt. Um einiges günstiger als ein Umbau der Storg-Kreuzung und ein echter Gewinn für Besucher der Altstadt wäre eine Querung hier extrem sinnvoll und würde diese zentrale Parkmöglichkeit enorm aufwerten.

Zukunftsmusik

Sulzbach-Rosenberg trägt mit der Bundesstraße B14 eine hohe Verkehrslast, aber natürlich nicht ausschließlich durch diese. Der innerstädtische Verkehr stellt für die nächsten Jahre sicherlich eine der größten Herausforderungen dar. Das alles ist ein langwieriger Prozess, Geduld ist also gefragt. Umso mehr ist jede auch nur geringe Entlastung von großer Bedeutung für die Anwohner.

Die vorgeschlagenen Mittel gemeinsam könnten durchaus bewirken, dass sich irgendwann tatsächlich keine Bundesstraße mehr mitten durch die Stadt windet. Ein dreiteiliger „Masterplan“ könnte dies einleiten:

1. Möglichst schnell kommunale Mittel zur Verkehrsberuhigung ansetzen, damit alternative Routen vermehrt interessant werden,
2. Nachholen der Herabstufung der B14 wie sie durch den Ausbau der A6 ursprünglich geplant war, um den Gemeinden mehr Handlungsfreiheit zu gewähren,
3. Die im Bundesverkehrswegeplan geforderte Entlastung der Stadt einfordern.

Was einfache, die Steuerkassen schonende Lösungen darstellen würde, erfordert einzig den Willen, dem Fernverkehr zugunsten eines besseren Stadtklimas und der Entlastung von Anwohnern einen zeitlich vernachlässigbaren Umweg zuzumuten. Für die weitere Stadtentwicklung wäre dies tatsächlich der vielbeschworene Meilenstein.



Auf verwundenem Pfad: die Bundesstraße 14 im Stadtgebiet Sulzbach-Rosenbergs.

Dieter Pirner, Christian Koch, AG KEV, August 2021