

Verkehrssituation am Neumarkt – Sachstandsbericht

Derzeit ist der Neumarkt aufgrund von Tunnelabbrucharbeiten für den motorisierten Individualverkehr voll gesperrt. Um Aussagen zu den verkehrlichen Auswirkungen auf dem Wallring treffen zu können, wurden während der Neumarktspernung an zahlreichen Knotenpunkten die Verkehrsmengen erhoben.

Verkehrliche Betrachtung

Im Zeitraum zwischen dem 16. und dem 25. September 2014 wurden an den folgenden Knotenpunkten des Wallringes Zählungen vorgenommen:

- Hasetor
- Reißmüllerplatz
- Heger-Tor-Wall / Lotter Straße
- Schloßwall / Neuer Graben / Martinistraße
- Johannistorwall / Kommenderiestraße
- Johannistorwall / Johannisstraße
- Konrad-Adenauer-Ring / Pottgraben
- August-Bebel-Platz
- Berliner Platz
- Erich-Maria-Remarque-Ring / Nonnenpfad

Die Daten wurden ausgewertet und verglichen mit der Situation vor der Sperrung des Neumarktes (s. beigefügte Anlage). In der Anlage dargestellt ist die relative Differenz der Kfz-Verkehrsmengen im Vergleich zum Zustand vor der Sperrung des Neumarktes für die Gesamtbelastung der jeweiligen Knotenpunkte. Insgesamt ergibt sich ein heterogenes Bild aus Verringerungen und Steigerungen der Gesamtverkehrsmenge. Auffällig sind dabei Steigerungen zwischen 15% und 17% am Knotenpunkt Johannistorwall / Kommenderiestraße bzw. Heger-Tor / Lotter Straße sowie Reduzierungen des Verkehrsaufkommens zwischen 23% und 33% am Berliner Platz bzw. Schloßwall / Heger-Tor-Wall / Martinistraße / Neuer Graben. Dieses spricht dafür, dass sich der Kfz-Verkehr zum Teil großräumigere Umfahrungsstrecken sucht, um den gesperrten Neumarkt zu umgehen. Betrachtet man die Knoten Wallring / Martinistraße und Berliner Platz näher, fällt folgendes ins Auge: die Zahl der Links- und Rechtsabbieger am Ast Martinistraße des Knotens Schloßwall / Martinistraße hat stark zugenommen im Vergleich zum Zustand vor der Sperrung des Neumarktes. Die Zahl der Rechtsabbieger vergrößert sich z.B. um knapp 80%. Vergleicht man allerdings die absoluten Zahlen, führen ca. 130 Kfz/h rechts ab in den Schloßwall, aber 300 Kfz/h weniger geradeaus in Richtung Neuer Graben. Auch bei der Betrachtung des Berliner Platzes zeigt sich, dass nach der Sperrung ca. 320 Kfz/h weniger geradeaus aus der Wittekindstraße (Ost) führen. Nach links und rechts flossen aus diesem Ast lediglich ca. 140 Kfz/h mehr ab als vor der Sperrung. Auch, wenn die Verkehrsmenge täglichen und jahreszeitlichen Schwankungen unterworfen ist, bleibt festzuhalten, dass durch diese Zahlen die These erhärtet wird, dass sich der Kfz-Verkehr, der vorher über den Neumarkt gefahren ist, zumindest teilweise nun großräumigere Umfahrungsstrecken sucht bzw. möglicherweise z.T. andere Verkehrsmittel verstärkt genutzt werden.

Mit den erhobenen Zahlen wurden auch die Qualitätsstufen der Knotenpunkte untersucht und den Qualitätsstufen zum Zeitpunkt vor der Sperrung (2012) gegenüber gestellt. Im Jahr 2012 waren in den Spitzenstunden die Signalprogramme mit einer Umlaufzeit von $t_u = 84$ s geschaltet. Inzwischen wurde die Umlaufzeit auf 90 Sekunden erhöht. Dies führt insgesamt zu einer Kapazitätserhöhung der Lichtsignalanlagen, die bei der aktuellen Bewertung der Knotenpunkte berücksichtigt ist. Somit erreichen die Knotenpunkte in der Gesamtbetrachtung eine Bewertung von mindestens Stufe D. Die Ausnahme bildet der Berliner Platz, an dem mehrere Fahrstreifen konkurrierender Signalgruppen überlastet sind und insgesamt nur Qualitätsstufe E erzielt werden kann.

Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2001/2009)

		Vor Sperrung des Neumarktes	Neumarkt gesperrt
	Verkehrsbelastungen	Zählungen 2007-2010	Zählungen 2014
	Umlaufzeit	$t_u = 84 \text{ s}$	$t_u = 90 \text{ s}$
	Betrachteter Zeitbereich	Abendspitze	Abendspitze
K1	LSA 114 Hasetor	D	C
K2	LSA 113 Reißmüllerplatz	C	C
K3	LSA 112 Heger Tor	D	C
K4	LSA 111 Heger-Tor-Wall / Martinistraße	D	D
K5	LSA 123 Johannistorwall / Kommenderiestraße	D	C
K6	LSA 122 Johannistorwall / Johannisstraße	E	D
K7	LSA 121 Konrad-Adenauer-Ring / Pottgraben	E	D
K8	LSA 120 August-Bebel-Platz	D	C
K9	LSA 116 Berliner Platz	F	E
K10	LSA Erich-Maria-Remarque-Ring / Nonnenpfad	F	C

Es zeigt sich, dass an 8 Knotenpunkten nach der Sperrung des Neumarktes bessere Verkehrsqualitäten erreicht werden als vor Sperrung des Neumarktes, an zwei Knotenpunkten ist die Verkehrsqualität gegenüber der Situation vor der Neumarktsperrung unverändert. Dies ist zum Einen darin begründet, dass seit dem Jahr 2012 die Signalprogramme an allen 10 untersuchten Knotenpunkten optimiert wurden. Dabei wurden die Umlaufzeiten von vormals 84 s auf 90 s erhöht, was zu einer grundsätzlichen Leistungssteigerung geführt hat. Zum Anderen haben sich durch die Neumarktsperrung Verkehrsverlagerungen im Gesamtnetz (und damit auch auf dem Wallring) ergeben, so dass die maßgebenden Verkehrsbelastungen nach der Sperrung häufig geringer waren als vorher.

Geplanter Bauablauf

Der Tunnelabbruch am Neumarkt wird bis auf Restbereiche in den unterirdischen Zugängen von H&M und Sportarena voraussichtlich im Juli 2015 beendet sein. Im Anschluss daran sind Leitungsverlegungsarbeiten der Stadtwerke auf der Nordseite des Neumarktes geplant. Ab Spätsommer 2015 soll nach derzeitigem Stand mit dem Abbruch des ehemaligen Wöhrl-Gebäudes begonnen werden. Nähere Baustellenabläufe und Zeiten sind noch nicht bekannt. Ebenfalls gibt es noch keine Aussagen zur Baustellenlogistik. Ab Frühjahr 2016 ist der Kanalbau Neumarkt (Abschnitt Lyrastraße bis Johannisstraße) geplant. Diese Maßnahme wird bis etwa Herbst 2016 dauern. Anschließend erfolgt der Kanalbau Neuer Graben (Abschnitt Lyrastraße bis etwa in Höhe Schloss). Im Anschluss an den Kanalbau Neumarkt

soll der Straßenbau beginnen. Da aber die Zusammenhänge und Abläufe mit den Hochbaumaßnahmen noch nicht bekannt sind, können zurzeit noch keine detaillierteren Auskünfte zu den Abläufen und Zeiten gegeben werden.

Anlage:

Relative Verkehrsmengendifferenz vor / während Neumarktspernung von 10 Wallringknoten
