

Erläuterung zur Verkehrsanalyse/Verkehrslösung Karlsplatz

(1) IST-Situation Karlsplatz/Innenstadt

- = Individualverkehr mit Problembereichen
- = Busverkehr mit Busbelastungen

(2) Vorgaben aus dem Planungsprozess zum Karlsplatz und Nikolaitor

- ✓ Reduzierung Verkehr in der Innenstadt, Karlplatz
 - ✓ Entflechtung der Verkehre in der Bahnhofstraße
 - ⇒ Verbesserung der Leistungsfähigkeit auf der B 19
 - ✓ verbesserter Schutz des Einzeldenkmals vor Einflüssen (Feuchtigkeit + Verkehr)
 - ⇒ Auflagen des Denkmalschutzes können umgesetzt werden
 - ✓ Workshop Reduzierung der Verkehre und Verbesserungen für Nahmobilität
 - ⇒ Umsetzung des Ergebnis eines intensiven Workshops mit Bürgern und Planern
 - ✓ Erlebbarkeit des Denkmals und des historischen Platzes
- = **Durchfahrt Nikolaitor – nur noch in eine Richtung möglich**

(3) Durchfahrtsrichtung – Variantenvergleich bei Schließung des hist. Nikolaitors:

Variante 1: Bahnhofstraße → Karlsplatz, stadteinwärts frei	Variante 2: Karlsplatz → Bahnhofstraße, stadtauswärts frei
<ul style="list-style-type: none"> + Zustand funktionierte während der Sanierung des historischen Nikolaitors - 309 bis 421 Stadt- und Regionalbusse müssen dabei durch Goethestraße und Schillerstraße - keine Bevorrechtigungen an Kreuzungen für den ÖPNV möglich - Verkehr auf Karlsplatz nimmt insgesamt zu, insbesondere auf südlichem Karlsplatz <ul style="list-style-type: none"> ⇒ kritische Ausfahrt Löderstraße/Wartburgallee <p>= insgesamt mehr Problembereiche</p>	<ul style="list-style-type: none"> + durch Drehung der Nikolaistraße, kein Durchgangsverkehr in Ost-Westrichtung auf dem Karlsplatz + Reduzierung Durchgangsverkehr bei Beibehaltung der Erreichbarkeiten + Buslenkung über gedrehte Nikolaistraße + Bevorrechtigung gut möglich - Problembereich bleibt die Kreuzung Ufer-/Schillerstraße/ZOB + Problembereiche an den Kreuzungen können durch geänderte Verkehrsorganisation gelöst werden <p>= insgesamt weniger Problembereiche</p>

(4) Verringerung der Verkehrsbelastungen auf dem Karlsplatz und Umsetzung der Vorgaben:

In der Alexanderstraße und auf dem Karlsplatz, wird dazu der Regionalbusverkehr mit 104 Bussen täglich, ab der Querstraße in Richtung Norden und weiter durch die Uferstraße zum ZOB als "Variante 2*" geleitet.

- Problembereich der Kreuzung Ufer-/Schillerstraße wird noch weiter beansprucht
- + Problembereich der Kreuzung Ufer-/Schillerstraße kann durch Verkehrsorganisatorische Anpassungen gelöst werden
- + Zusätzliche Haltestelle in der Querstraße für Regionalbuskunden denkbar und damit Kompensierung der für den Regionalbus entfallenen Haltestelle am Karlsplatz (mit Umstieg bspw. in der Alexanderstraße, beleibt Karlsplatz über den Stadtbus weiter auch für Regionalbuskunden erreichbar)
- + weitere Reduzierung der Verkehrsbelastungen für den Karlsplatz und die Alexanderstraße
- + Reduzierung des Parallelverkehrs von Stadt- und Regionalbusse
- Belastung der Straße und für die Anwohner in der Uferstraße steigen (+104 Regionalbusse)

Bei Umsetzung der vorgeschlagene "Variante 2+" wird der Regionalbusverkehr anders geführt. Es ergeben sich die untenstehenden Verkehrsqualitäten (QSV*) für relevante Knotenpunkte gegenüber der IST-Situation:

Knotenpunkt:	QSV – Ist Situation	QSV Planfall: VAR 2 und VAR 2+
Löberstraße/ Wartburgallee	(NLSA) → QSV = C	(NLSA) → QSV = B
Wartburgallee/ Bahnhofstr.	(LSA) → QSV = B	(LSA) → QSV = B
Bahnhofstraße/ Müllerstraße	(LSA) → QSV = B	(LSA) → QSV = C
Uferstraße/Müllerstraße/ Schillerstraße	(NLSA) → QSV = A	(NLSA) → QSV = B (ohne Links)
		QSV = E für Linkseinbieger
Clemensstraße/ Gabelsbergerstr.	(LSA) → QSV = B	(LSA) → QSV = C
Clemdastraße/ Rennbahn	(LSA) → QSV = B	(LSA) → QSV = B
Schillerstraße/ Nikolaistraße	(NLSA) → QSV = A	(NLSA) → QSV = A
		Schleppkurve für einen Gelenkbus nachgewiesen

*QSV – Qualitätsstufe der Verkehrsabwicklung, nach dem Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS)
 Qualitätsstufen von A bis F (A = Wartezeiten sehr gering, B = Wartezeiten sind gering, C = Wartezeiten sind spürbar,
 D = Verkehrszustand ist noch stabil, E = Kapazität erreicht, F = Knotenpunkt ist überlastet)

(LSA) = Lichtsignalanlage

(NLSA) = nicht – Lichtsignalanlage

(5) Weitere mögliche Maßnahmen (mittel-/langfristig):

- (MIV + BUS) Probelauf zum Bau der Stützmauer oder bei kurzfristiger Notwendigkeit
- (MIV) Anpassungen zur Verbesserung der Verkehrsabläufe im Zusammenhang mit der Erarbeitung des VEP, prüfen und vorbereiten
- (BUS) Prüfung der Fahrgastbeziehungen vom Regionalbus in die Innenstadt bzw. der Umsteigemöglichkeiten vom Regionalbus auf den Stadtbus
- (BUS) Umstellung des Busverkehrs in der Innenstadt (Stadt-/Regionalbus) für neuen NVP 2023 vorbereiten und abstimmen