

### **Kleine Anfrage der Fraktion der CDU vom 17. November 2009**

#### **Anbindung der Straßen „Hochschulring“ und „Universitätsallee“ an die A 27**

Im Rahmen der jüngsten Sitzung des Beirats Horn-Lehe wurde u. a. die Anbindung zwischen der Bundesautobahn 27 und dem Hochschulring thematisiert, bei dem es zu Stoßzeiten des Berufsverkehrs verstärkt zu Staus und Wartezeiten kommt. In diesem Zusammenhang erscheint auch die Frage nach der generellen Anbindung von Universität, Technologiepark und den angrenzenden Gebieten an die Autobahn von Interesse, da gerade die Nähe zur A 27 bei der Flächenentwicklung als wesentlicher Standortvorteil bewertet wurde. Neben dem Hochschulring kommt dabei vor allem der Universitätsallee eine wichtige Funktion zu.

Wir fragen daher den Senat:

1. Wie viele Kraftfahrzeuge nutzen täglich die Straßen „Hochschulring“ und „Universitätsallee“? Wie viele davon kommen von bzw. fahren zur A 27? Welche Aussagen lassen sich in diesem Zusammenhang für berufsverkehrsbedingte Stoßzeiten geben?
2. Welche Aussagen kann der Senat zur Entwicklung der Verkehrszahlen auf den genannten Straßen geben? Welche Aussagen kann der Senat zur künftigen Entwicklung der Verkehrszahlen auf den genannten Straßen geben?
3. Mit welchen Wartezeiten müssen Verkehrsteilnehmer zurzeit an den Ampelanlagen an den betreffenden Straßen rechnen (bitte je nach Tageszeit)?
4. Denkt der Senat über Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation im Bereich Hochschule/Technologiepark nach? Wenn ja, welche Maßnahmen und welche Mittel gedenkt er dafür einzusetzen?

Dieter Focke, Heiko Strohmann,  
Thomas Röwekamp und Fraktion der CDU

D a z u

#### **Antwort des Senats vom 9. Februar 2010**

1. Wie viele Kraftfahrzeuge nutzen täglich die Straßen „Hochschulring“ und „Universitätsallee“? Wie viele davon kommen von bzw. fahren zur A 27? Welche Aussagen lassen sich in diesem Zusammenhang für berufsverkehrsbedingte Stoßzeiten geben?

Für die Erschließung des Technologieparks und der Universität (TPU) sind die Straßen Hochschulring und Universitätsallee von evidenter Bedeutung. Über den Autobahnzubringer Universität als wesentliche dritte Achse erfolgt die Anbindung des Standortes an die A 27. Der Analyse-0-Fall 2005<sup>1)</sup> weist für den Hochschulring eine durchschnittliche Verkehrsmenge je nach Abschnitt von rund

<sup>1)</sup> Grundlage: Analyse-0-Fall 2005 im Rahmen des BML-Projektes (Luftreinhalteplan), erarbeitet von IVV-Aachen im Auftrag des SUBVE, Referat 52, auf Basis der SVZ 2005 und Ergänzungszählungen Stadt Bremen.

13 000 bis 15 500 Kfz gesamt pro Tag (DTV) aus. Die Universitätsallee liegt mit rund 14 000 bis 16 000 Kfz gesamt pro Tag (DTV) leicht darüber.

Von den täglichen Verkehrsmengen im östlichen Hochschulring stehen in der Spitze etwa 45 % in Relation zur A 27 (Anschlussstelle Universität). Dieser Anteil sinkt in westlicher Richtung kontinuierlich ab. Ein weiterer Teil des Verkehrsaufkommens strahlt von der Anschlussstelle Überseestadt auf den Hochschulring ein (maximal 16 % im westlichen Abschnitt mit abnehmendem Anteil in östlicher Richtung).

Auf der Universitätsallee liegt der Anteil der auf die A 27 bezogenen Verkehrsmengen unter denen des Hochschulringes. In der Spitze beträgt der Anteil etwa 27 % in Relation zur A 27 (Anschlussstelle Universität). Dieser Anteil sinkt im westlichen Verlauf kontinuierlich ab. Ein weiterer Teil des Verkehrsaufkommens strahlt von der Anschlussstelle Überseestadt über die Wiener Straße auf die Universitätsallee ein (maximal 6 % im westlichen Abschnitt mit abnehmendem Anteil in östlicher Richtung).

In der Früh- bzw. Vormittagsspitze (etwa 7.00 bis 9.00 Uhr) findet der Hauptzufluss zum Technologiepark Universität statt. Zwischen 16.00 und 18.00 Uhr wird mit dem Hauptabfluss und der Überlagerung mit Freizeitverkehren das höchste Verkehrsaufkommen auch im Technologiepark Universität gemessen.

2. Welche Aussagen kann der Senat zur Entwicklung der Verkehrszahlen auf den genannten Straßen geben? Welche Aussagen kann der Senat zur künftigen Entwicklung der Verkehrszahlen auf den genannten Straßen geben?

Die Verkehrsmengen der Prognose 2015 werden in erster Linie von den hinterlegten Strukturdaten, insbesondere Einwohnern und Beschäftigten, für den Bereich Technologiepark Universität beeinflusst. Die von der Flächennutzungsplanung angesetzten Strukturdaten des betrachteten Raumes weisen gegenüber den Ist-Zahlen Zunahmen auf. Die Prognosen berücksichtigen weitere Vermarktungen, Nachverdichtungen und die Erschließung neuer Flächenpotenziale. Damit würde für den Hochschulring künftig mit einer durchschnittlichen Verkehrsmenge je nach Abschnitt von rund 14 000 bis 20 000 Kfz gesamt pro Tag (DTV) zu rechnen sein. Die Universitätsallee bewegt sich mit rund 17 000 bis 19 000 Kfz gesamt pro Tag (DTV) in ähnlicher Größenordnung.

3. Mit welchen Wartezeiten müssen Verkehrsteilnehmer zurzeit an den Ampelanlagen an den betreffenden Straßen rechnen (bitte je nach Tageszeit)?

Neuere Erkenntnisse über die Wartezeiten an den Knotenpunkten liegen derzeit nicht vor. Die im Jahr 2004 gutachterlich erhobenen grundlegenden Verkehrsbelastungen der Knotenpunkte haben sich nach aktuellen Beobachtungen vor Ort nicht entschärft. Nach dem Gutachten aus dem Jahr 2004 traten im Zuge des Hochschulringes morgens signifikante Wartezeiten von ca. 20 bis 30 Sekunden insbesondere für die Linksabbieger in die Nebenrichtungen auf. Da keine Linksabbiegestreifen im Hochschulring vorhanden sind, führte dies zu Behinderungen im Hauptstrom. Problematisch waren darüber hinaus die Rechtsabbieger vom Autobahnzubringer Universität in den Hochschulring in der morgendlichen Spitzenzeit. Hier kann es dann zu Wartezeiten von bis zu drei LSA-Umläufen kommen, was wiederum zu Rückstauungen bis in die Fahrbahnen der Anschlussstelle und dadurch zu Gefahrensituationen führt.

Am Nachmittag kam es für die Ausbieger aus den Nebenrichtungen am Hochschulring zum Teil zu spürbaren Wartezeiten mit bis zu 40 Sekunden.

Als sehr problematisch wurde der Linksausbieger aus dem Hochschulring in den Autobahnzubringer Universität mit bis zu 230 Sekunden Wartezeit – bis zu drei LSA-Umläufen – eingeschätzt.

Infolge dessen wurde hier werktäglich ein erheblicher Rückstau bis zur Straße Am Fallturm festgestellt. Der ÖPNV ist mit den Buslinien 21 und 28 gleichermaßen betroffen.

4. Denkt der Senat über Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation im Bereich Hochschule/Technologiepark nach? Wenn ja, welche Maßnahmen und welche Mittel gedenkt er dafür einzusetzen?

Eine im Juni 2005 abgeschlossene Verkehrsuntersuchung zur Ermittlung und Darstellung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit des Hochschulringes durch die

Ingenieurbüros PGT – Planungsgemeinschaft Dr.-Ing. Theine, IVV-Aachen sowie Dr. Brandenburg und Partner hat aufgezeigt, dass es an den Verkehrsknoten

- Hochschulring/Autobahnzubringer Universität/Spittaler Straße und
- Hochschulring/Wilhelm-Herbst-Straße/Wiener Straße

regelmäßig in den Spitzenstunden und darüber hinaus in speziellen Verkehrssituationen zu Überlastungen mit Rückstauerscheinungen kommt. Die Untersuchung hat ergeben, dass Ausbaumaßnahmen der Knotenpunkte erforderlich sind, um nachhaltig eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung zu gewährleisten.

Die Wirtschaftsförderungsausschüsse haben zur Umsetzung entsprechender Maßnahmen in ihrer Sitzung am 28. September 2006 – Vorlage Nr. 017/06-L/S – einen Betrag in Höhe von 549 000 € bewilligt.

Seitdem hat sich die verkehrliche Belastung weiter erhöht. Mit den Ausbaumaßnahmen am Knotenpunkt Hochschulring/Autobahnzubringer Universität/Spittaler Straße wird der Senator für Wirtschaft und Häfen folglich, nachdem die Zustimmung des Ortsbeirates Horn-Lehe nunmehr vorliegt, kurzfristig beginnen. Für die Umsetzung der Ausbaumaßnahmen am Knotenpunkt Hochschulring/Wilhelm-Herbst-Straße/Wiener Straße ist das Beteiligungsverfahren noch nicht vollständig abgeschlossen. Nach Abschluss des Verfahrens soll mit dieser Maßnahme ebenfalls kurzfristig begonnen werden.

