

Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr am 04.11.2010

Wie in der Ausschusssitzung zugesagt, übersende ich die schriftlichen Antworten zu den Anfragen

- Verkehrsinfrastruktur „Langes Feld“,
Anfrage Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen, Vorlage-Nr. 101.16.1774

siehe
→ TOP 3

~~Maßnahmen für Fußgänger, Oberstraße / Hone-Friedrichsstraße
Anfrage der CDU-Fraktion, Vorlage-Nr. 101.16.1888~~

→ TOP 4

➤ Freigabe von Schwegen für Radfahrer,
Anfrage der CDU-Fraktion, Vorlage-Nr. 101.16.1877

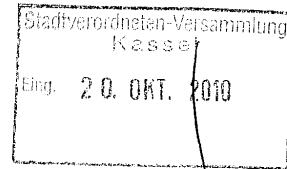
→ TOP 5

mit der Bitte, diese mit der Einladung zur Sitzung am 04.11.2010 zu versenden.

Dr. Joachim Lohse
Stadtrat

Anlagen

- VI -



Anfrage ASTV am 24. Juni 2010
Vorlage Nr. 101.16.1774
Fragesteller: Dieter Beig, Fraktion der Bündnis 90/DIE GRÜNEN

„Verkehrsinfrastruktur ‚Langes Feld‘“

Stellungnahme:

1. Wie schätzt der Magistrat die von der BI Langes Feld in Auftrag gegebene Studie zum Verkehrsaufkommen ein?

Grundsätzlich geht der Magistrat davon aus, dass die Untersuchung der Fa. Ambrosius und Blanke zu einer realistischen Abschätzung des Verkehrsaufkommens führt. Demgegenüber kommt der von der Bürgerinitiative beauftragte Gutachter RegioConsult zu einer höheren Abschätzung, und zwar im Wesentlichen aus zwei Gründen:

- es werden höhere Beschäftigtenzahlen pro Hektar angenommen
- es wird eine höhere Anzahl von täglichen Wegen pro Beschäftigten angenommen.

Die Diskrepanz im ersten Punkt ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht auflösbar, da nicht bekannt ist, welche Betriebe sich konkret auf dem Langes Feld ansiedeln werden. Der Literatur ist eine große Bandbreite möglicher Beschäftigtenzahlen pro Hektar zu entnehmen, die sowohl niedrigere als auch höhere Annahmen rechtfertigen könnte. Hier wird man durch nochmalige Überprüfung der bisherigen Annahmen zu einer möglichst realistischen Prognose finden müssen, die zugleich einer Sensitivitätsanalyse unterzogen wird im Hinblick auf die Folgen einer möglichen Über- bzw. Unterschätzung der tatsächlichen Beschäftigtenzahlen, die sich zu einem späteren Zeitpunkt herausstellen kann.

Im zweiten Punkt geht der Magistrat davon aus, dass die von Blanke und Ambrosius angenommene Anzahl von täglichen Wegen pro Beschäftigten im Hinblick auf die Bedeutung für das Lange Feld realistisch ist.

2. Welche Folgen für die Verkehrsinfrastruktur hätten die im „alternativen“ Gutachten genannte Beschäftigtenzahl von 6.256 (statt 3.980)?

Selbst bei dem von RegioConsult unterstelltem Verkehrsaufkommen wären die Frankfurter Straße und alle anderen Stadtstraßen ausreichend leistungsfähig. Lediglich auf der A 49 ist beim vorhandenen Ausbauzustand in Spitzenzeiten mit Überlastungen auf der A 49 zwischen den Anschlussstellen Niederzwehren und Waldau zu rechnen.

3. Reichen die jetzt vorliegenden Leistungsfähigkeitsnachweise für die Knotenpunkte aus, falls die Beschäftigtenzahl größer als 3.980 sind?

Siehe im Grundsatz Antwort zu Frage 2.

Hinsichtlich der Leistungsfähigkeitsreserven kann folgendes festgestellt werden: Im gegenwärtigen Ausbauzustand ergibt sich beim südlichen Anschlussknoten der Frankfurter Straße an die A 49 für die kritische Morgenspitze eine Leistungsreserve von 26,3 %, für die Nachmittagsspitze eine Reserve von 51,7 %. Für den nördlichen Anschlussknoten liegt die Leistungsreserve morgens bei 49,5 % und nachmittags bei 71,2 %. Damit sind bei dem geplanten Ausbau noch erhebliche Verkehrszuwächse möglich. Im Übrigen würde beim südlichen Knoten das Hinzufügen einer zweiten Geradeausspur (der Platz ist da, die anschließende Fahrbahn in Richtung Gewerbegebiet breit genug) die Leistungsreserve auf - nach Planung nicht benötigte - 57,6 % ansteigen lassen. Alternativ kann die Leistungsfähigkeit wie in anderen Regionen des Bundesgebiets auch über verkehrslenkende Maßnahmen (z.B. mittels variabler Anzeigen) erhöht werden.

4. Wie erklärt sich der Magistrat den Widerspruch zwischen den Aussagen einer sinkenden Verkehrsbelastung der A 49 (im „städtischen“ Gutachten) und Prognosen nach Fertigstellung der A 49, die von einer Zunahme von ca. 30.000 Kfz/24 h ausgehen?

Die deutlichen Verkehrszunahmen auf der A 49 nach deren Fertigstellung (gemeint ist wohl der Durchbau zur A 5) sind auf dem Abschnitt südlich des Kreuzes Kassel-West zu erwarten und werden im Wesentlichen von Fernverkehren gebildet. Diese Ströme bewegen sich vorrangig über die A 44 zur A 7 (und natürlich auch in Gegenrichtung). Dieses Ergebnis ist plausibel, denn ein Blick auf die Karte zeigt, dass zwischen Kassel-Mitte und Kassel-West die Route über die A 7 und A 44 kürzer ist als über die A 49. Zudem hat die A 49 zwischen den beiden Kreuzen den Charakter einer Stadtautobahn mit geringeren Fahrstreifenbreiten und einer dichten Folge von Anschlussstellen. Auch dies drängt den Fernverkehr auf die andere Route.

5. Welche Maßnahmen sind geplant, das Gewerbegebiet mit dem ÖPNV zu erschließen? (Straßenbahn, RegioTram und/oder Bus?)

In Abstimmung mit der KVG als Lokaler Aufgabenträger wurden im Planungsprozess die beiden Varianten Buserschließung und Straßenbahnerschließung geprüft. Die Entscheidung fiel einvernehmlich zugunsten der vorgesehenen Busverbindung, die mit einer neuen Linie entweder an der Haltestelle Brüder-Grimm-Straße oder an der Dennhäuser Straße an das vorhandene Liniennetz anknüpfen wird. Die geplante Linie wird in einer Schleife im Uhrzeigersinn durch das Gewerbegebiet geführt. Diese Linienführung erlaubt es, dass die erforderlichen Haltestellen im vorgesehenen Regelquerschnitt der Erschließungsstraßen untergebracht werden können – jeweils auf der Innenseite mit dem vorgesehenen Parkstreifen. Im Gewerbegebiet sind insgesamt fünf einseitige und eine doppelseitige Haltestelle vorgesehen.

Als zusätzliche Maßnahme werden Gespräche mit den ansiedlungswilligen Betrieben zum betrieblichen Mobilitätsmanagement geführt werden mit dem Ziel, für die Beschäftigten die Attraktivität der Nutzung von ÖPNV und Radverkehr (Jobticket, Bike & Business, ...) zu erhöhen sowie die Bildung von Fahrgemeinschaften zu fördern (Pendlerportal).