



Vermerk über den Bericht der Verwaltung zur L 404n in der Sitzung des Ordnungs- und Verkehrsausschuss am 14. Januar 2009

Grundlage des Berichtes war die folgende Anfrage der CDU-Fraktion:

Anfrage:

1. Liegen der Verwaltung Verkehrszahlen für den zu entlastenden Bereich der geplanten L404n in Gerresheim, Vennhausen und Eller vor und wenn ja, wie sehen diese im Einzelnen aus?

2. Wie bewertet die Verwaltung vor dem Hintergrund der aktuellen Verkehrsbelastung die Notwendigkeit der L404n?

3. Welche Trassenführung ist hierfür geplant und in welchem Bereich sind wie viele Fahrspuren vorgesehen?

Der Bericht war gespickt mit Zahlen, die sehr schnell vorgetragen wurden, sodass nicht alle mitgeschrieben werden konnten. Da aber die meisten Zahlen offensichtlich nur vorläufigen Charakter hatten, weil sie einen Zwischenstand der gerade in Arbeit befindlichen Prognosen im Zuge der Planung der Straße und der Bebauungsplanung für das Glashüttengelände wiedergeben, sind sie sowieso mit Vorsicht zu genießen. Dieser Vermerk beschränkt sich daher auf die von der Verwaltung vorgetragenen Trends:

Zu Frage 1:

2007 hat es eine neue Verkehrszählung gegeben (davor 1998). Bedingt durch die Schließung der Glashütte hat eine Abnahme des Verkehrs um 10 bis 15 % stattgefunden.

Zu Frage 2:

Die Verwaltung erwartet durch die Entwicklung des Glashüttengeländes Zuwächse über den alten Stand von 1998 hinaus. Entsprechende Untersuchungen sind in Arbeit.

An der Planung und Umsetzung des ersten Bauabschnitts (Aue?) bis 2020 (?) wird festgehalten. Damit verbunden sollen Verbindungen für Fußgänger und Radfahrer geschaffen werden.

Von der weiteren Verbindung entlang der Bahn zu Ronsdorfer Straße werden Entlastungen für die Torfbruchstraße und den Bereich Bertastraße/Gubenerstraße von 10% bis zu 50% erwartet.

Zu Frage 3:

Gegenüber der Planung von 2004 kann es zu geringfügigen Abweichungen bei der Trassenführung kommen. Der Bahnhof kann erhalten bleiben, wenn die Trasse etwas verschwenkt wird.

Zwischen Brücke und der zukünftigen Parallelstraße zur unteren Heyestraße (also auch im Bereich des Bahnhofs) ist Vierspurigkeit aus Sicht der Verwaltung zwingend erforderlich. Bei der Querung durch die Aue und bei der Trasse Richtung Ronsdorfer Straße muss mindestens die Option für eine Vierspurigkeit durch die Planung aufrechterhalten werden.