

Befürchtungen und Kritik der Initiative Problemdarstellung Jüthornstraße/ Rodigallee

Anlage zum Brief an Dr. Peter Tschentscher

1. Einschränkung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit

Aufgrund der durchgezogenen Fahrbahnmarkierungen konzentriert sich der Verkehr weitgehend auf eine Fahrspur.

a) Fahrzeuge dürfen nicht überholt werden.

Das betrifft u.a.

- Müllabfuhr/ Stadtreinigung
- Postwagen/ DHL
- Baustellenfahrzeuge
- Lieferfahrzeuge/ Lieferdienste/ Handwerker
- Taxis/ Mietwagen
- Pflegedienste/ ASB

Ein einziges auch kurzfristig haltendes Fahrzeug blockiert den gesamten Verkehr in der MIV-Spur.

b) Fahrzeuge dürfen nicht nach links abbiegen

Von den an der Rodigallee liegenden Grundstücken darf weder nach links **abgebogen** noch von der Straße nach links **eingebogen** werden. Es müssen Umwege gefahren werden (mehr CO₂-Ausstoß), um an der nächsten Kreuzung die Spur zu nehmen, von der nach rechts abgebogen werden kann.

Stadteinwärts gibt es an drei von sieben Abbiegemöglichkeiten (Denksteinweg, Osterkamp, Kielmannseggstraße) keine separate Spur für Linksabbieger. Ein Linksabbieger muss sich den Raum mit dem entgegenkommenden Linksabbieger teilen.

2. Zeitgleiche Baumaßnahmen an S4 und U4 in räumlicher Nähe

Die Umbaumaßnahme der Rodigallee ist geplant vom Herbst 2023 bis 2026. Mit dem Ausbau der S 4 und der Verlängerung der U 4 sind in unmittelbarer räumlicher Nähe mehrere große verkehrliche Baumaßnahmen geplant.

S 4: Mit dem Neubau der S-Bahnstation Holstenhofweg wird die **Straßenüberführung am Holstenhofweg** abgerissen und ersetzt. Diese Brücke stellt eine stark befahrene Nord-/Südverkehrsachse dar.

Die Eisenbahnüberführung Bovestraße wird verbreitert. Hier ist mit starken Verkehrsbeschränkungen oder Sperrungen in der **Bovestraße** zu rechnen.

In der **Jenfelder Allee** wird es erhebliche Probleme im Bereich S-Bahnstation Tonndorf geben. Die Eisenbahnüberführung Tonndorf wird verbreitert bzw. ersetzt.

Im Zuge des S4-Neubaus wird die Strecke für Nahverkehrszüge angeblich gesperrt und der dann nötige Schienenersatzverkehr mit Bussen u.a. über die anliegenden Straßen abgeleitet.

Im Zusammenhang mit dem Ausbau der S4 fehlen jegliche Detailplanungen bzw. Terminangaben.

U 4: Im Zusammenhang mit der Verlängerung der U 4 und dem Bau von 2 U4-Haltestellen Stoltenstraße und Horner Geest ist bis voraussichtlich Ende 2026 mit Verkehrsbehinderungen im Bereich Dannerallee zu rechnen.

3. Abbau/ Reduzierung von PKW-Stellplätzen

Geplant ist ein starker Abbau von PKW-Stellplätzen.

Nach der SKA 22/8559 (Fragen 12 + 13) vom 21.06.22 gibt es in der Rodigallee auf der Nordseite 170 Parkstände auf Gehwegniveau. Künftig wird es noch 40 Parkstände geben, d.h. es werden 130 Parkstände auf der Nordseite abgebaut.

Skandalös ist es auch zwischen Kielmannseggstraße und Holstenhofweg. Von 54 Stellplätzen auf der Nordseite wird es künftig nur noch 12 Stellplätze auf beiden Straßenseiten geben (LSBG 26.01.2023).

Auf der Südseite besteht heute ein eingeschränktes Halteverbot montags bis freitags von 15 bis 20 Uhr auf dem rechten Fahrbahnstreifen (stadtauswärts). Das Parken am Fahrbahnrand auf der Südseite wird nicht mehr möglich sein.

Auf der Nord- und auf der Südseite wird es insgesamt 13 Lieferzonen geben. Einzelheiten - Länge, Aufenthaltsdauer u.a. - liegen nicht vor.

Aufgrund des Wegfalls von Parkständen werden Anwohner ohne eigenen oder angemieteten Stellplatz versuchen, in den Nebenstraßen Stellplätze zu finden. Der Wegfall von PKW-Stellplätzen und der Möglichkeit, temporär auf der Straße zu parken wird auch Besuche von Freunden/ Verwandten, die auf das Auto angewiesen sind, sowie von Pflege- und Lieferdiensten (ASB, Bofrost/ Lebensmittel u.a.) kaum noch durchführbar machen.

4. Mehr Staus und eine erhöhte Unfallgefahr

Die tägliche Verkehrsbelastung der Rodigallee wird gegenwärtig mit 21.200 Fahrzeugen angegeben, abschnittsweise auch mit 24.500 und 25.500 Fahrzeugen (SKA 22/12587 vom 01.08.23).

Nach Aussagen der Verkehrsbehörde soll es nach einem Umbau von 4 auf 2 Fahrspuren keine wesentlichen Auswirkungen auf die Verkehrssituation in den angrenzenden Straßen und auf der Autobahn A 24 geben. Nach dem für Hamburg entwickelten sogenannten gesamtstädtischen Verkehrsmodell soll der Verlagerungseffekt auf die umliegenden Straßenzüge und die A 24 unter 1.000 Fahrzeugen pro Tag liegen. - Diese Aussage wird bezweifelt. Schon heute gibt es erhebliche Verkehrsstauungen am Horner Kreisel und in den Zu- und Abfahrtstraßen Sievekingsallee und Hammer Straße.

Nach einem Umbau von 4 auf 2 Fahrspuren wird es in der Rodigallee und den umliegenden Straßen mehr Staus und eine erhöhte Unfallgefahr geben. Die A 24 wird weiter belastet.

5. Gefährdung der Radfahrer

Die bestehenden beiderseitigen Radwege werden als sogenannter Radfahrstreifen neben die Autofahrstreifen verlegt. Für weniger geübte Radfahrer und für Kinder höchst problematisch.

Die Anlage der Radfahrstreifen neben dem Autoverkehr ist stark umstritten. Die Befürworter versuchen, die Radfahrstreifen zusätzlich durch die Anlage von Protected BikeLANES abzusichern.

Eine weitere Gefährdung für Radfahrer ergibt sich durch den Busverkehr. Bei 6 Haltepunkten muss der Bus zum Erreichen der Busbucht den Radfahrstreifen queren.

Bei 11 Haltepunkten wird der Bus auf dem Radfahrstreifen halten.

Nur an 3 Haltepunkten werden die Radfahrenden auf einem Radweg hinter der Haltestelle vorbeigeführt. (SKA 22/8559 vom 21.06.22, Frage 8).

Weitere Probleme

- mehr Abgasbelastung, Lärm und Gesundheitsgefährdung f. d. Anwohner
- Zahlreiche Fällungen von kräftigen Laubbäumen
- Negative Folgen für die Gastro- und Einzelhandelsstruktur