

## Schriftliche Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dennis Thering und Ralf Niedmers (CDU) vom 13.06.22

### und Antwort des Senats

**Betr.: Widersinnige Planungen auf der Rodigallee – vorprogrammiertes Verkehrschaos?**

**Einleitung für die Fragen:**

*Auf der Rodigallee verkehren täglich bis zu 32.000 Kraftfahrzeuge. Sie gilt als Verbindungsstraße zwischen der Asklepios Klinik Wandsbek und der Helmut-Schmidt-Universität und verläuft parallel zur A 24. SPD und GRÜNE möchten im Rahmen ihrer der Stadt aufgezwungenen „Mobilitätswende“ die Rodigallee von vier auf zwei Spuren gegen den Bürgerwillen und die regionale Politik verengen. Das Verkehrschaos scheint vorprogrammiert.*

*Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:*

**Einleitung für die Antworten:**

Die Verkehrsbelastung auf der Rodigallee liegt an der Zählstelle 3184 östlich der Jenfelder Allee bei rund 23.000 Kraftfahrzeugen (Kfz) pro Tag mit einem Schwerverkehrsanteil von etwa 6 Prozent. Die Rodigallee ist eine der wichtigsten Busachsen im Hamburger Osten, die von mehreren MetroBus- und XpressBus-Linien befahren wird. Diese Busverkehre wurden in der Vergangenheit konsequent ausgeweitet und gewinnen durch die gerade im Umfeld entstehenden Schnellbahnstationen der S4 und U4 zusätzlich an Bedeutung. In der Spitzenstunde nutzen stadteinwärts rund 1.700 Fahrgäste die sieben Buslinien des hvv entlang der Rodigallee. Daneben sind rund 1.200 Pkws unterwegs. Die Anzahl der privaten Pkws pro 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner in Jenfeld liegt mit 304 deutlich unter dem Gesamtwert des Bezirks Wandsbek (389).

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen wie folgt:

**Frage 1:** *Wie ist der aktuelle Planungsstand zum Umbau der Rodigallee?*

**Antwort zu Frage 1:**

Die Planung für den Umbau der Jüthornstraße und der Rodigallee obliegt dem Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG). Der Abschnitt der Jüthornstraße und Rodigallee zwischen Bovestraße und Am Hohen Feld ist Ende 2017 erstmalig zur Abstimmung versandt worden (1. Verschickung). Diese Planung beinhaltete bereits die Reduzierung auf insgesamt drei Kfz-Fahrstreifen (zwei stadteinwärts und eine stadtauswärts). Wegen Planungsänderungen ist dieser Abschnitt am 14. Februar 2022 erneut allen Behörden und Trägern öffentlicher Belange zur Abstimmung zugesandt worden (2. Verschickung). Der Abschnitt zwischen Am Hohen Feld und Öjendorfer Damm ist am 16. März 2022 allen Trägern öffentlicher Belange und Behörden zur Abstimmung zugesandt worden (1. Verschickung). Zurzeit werden die eingegangenen Stellungnahmen geprüft und ausgewertet.

**Frage 2:** *Wann ist aktuell mit dem Beginn der Maßnahmen zu rechnen?*

**Antwort zu Frage 2:**

Der Baubeginn soll Mitte 2023 erfolgen.

**Frage 3:** *Mit welchen Gesamtkosten rechnet der Senat/die zuständige Fachbehörde für die geplanten Maßnahmen?*

**Antwort zu Frage 3:**

Die Gesamtbaukosten für die beiden oben genannten Abschnitte liegen bei etwa 51,5 Millionen Euro.

**Frage 4:** *Auf welchen Streckenabschnitten soll die Rodigallee von vier auf zwei Spuren verengt werden?*

**Frage 5:** *Auf welchen Streckenabschnitten der Rodigallee soll ein Bussonderstreifen eingerichtet werden?*

**Antwort zu Fragen 4 und 5:**

Der Straßenquerschnitt wird auf der gesamten Strecke zwischen Bovestraße und Öjendorfer Damm sehr ähnlich aussehen. Es wird zukünftig auf beiden Seiten einen Radfahrstreifen geben, beziehungsweise auf sehr kurzen Abschnitten einen Radweg. Für den motorisierten Individualverkehr ist ein Fahrstreifen je Richtung geplant. Schon heute steht stadtauswärts durch Parken am Fahrbahnrand in der Regel nur ein Fahrstreifen für den fließenden Verkehr zur Verfügung. Für den Busverkehr wird ein Bussonderfahrstreifen in Fahrrichtung stadteinwärts eingerichtet. An den wichtigen Kreuzungen wird es zusätzlich Abbiegefahrstreifen geben. Der Bussonderfahrstreifen beginnt am Öjendorfer Damm und endet an der Bovestraße.

**Frage 6:** *Wie soll der Busverkehr an der Rodigallee, abgesehen von der Einrichtung einer Busspur, gestärkt werden?*

**Antwort zu Frage 6:**

Alle Haltestellen werden barrierearm ausgebaut, unter anderen mit Leitelementen und Sonderbordsteinen. Soweit es die örtlichen Situationen zulassen, werden die Warte- und Einstiegsbereiche erweitert. Durch die Entflechtung der Verkehrsströme sollen Konflikte zwischen Fahrgästen und Radfahrenden vermieden werden. Die Radfahrenden können zukünftig an den meisten Haltestellen auf dem Radfahrstreifen an einem haltenden Bus vorbeifahren.

Auf der Rodigallee verkehren derzeit eine MetroBus-Linie (Linie 10), zwei StadtBus-Linien (Linien 162, 263), eine Nachtbus-Linie (Linie 618) und drei XpressBus-Linien (Linien X11, X22, X35). Mit der Einrichtung der XpressBus-Linien X22 am 6. August 2020 und X35 am 15. Dezember 2019 wurde das Busangebot auf der Rodigallee nachhaltig gestärkt. Der Bau der Busspur folgt diesen angebotsseitigen Vorleistungen. Da die XpressBusse nicht alle Haltestellen bedienen, werden diese Haltestellen mit Busbuchten ausgebildet, sodass die XpressBusse die dort haltenden Busse der StadtBus-Linien überholen können.

**Frage 7:** *Auf welchen Streckenabschnitten der Rodigallee sollen Radwege verbessert und gesonderte Radfahrstreifen eingerichtet werden?*

**Antwort zu Frage 7:**

Die Jüthornstraße und die Rodigallee werden auf der gesamten Strecke zwischen Bovestraße und Öjendorfer Damm saniert. Dies betrifft alle Bereiche der öffentlichen Wegefläche. Dies ist nach Ansicht der zuständigen Behörde dringend nötig, da sich die Geh- und Radwege in vielen Teilen des Plangebiets seit vielen Jahren in einem schlechten Zustand befinden. Im Übrigen siehe Antwort zu 4.

**Frage 8:** *Wie wird die Sicherheit der Radfahrer gewährleistet? Werden zum Beispiel Busse die Radfahrstreifen zum Halten an den Bushaltestellen queren?*

**Antwort zu Frage 8:**

Die Radfahrstreifen gewährleisten, dass die Radfahrenden sich stets im Blickfeld der Autofahrenden bewegen und umgekehrt, auch in den Kreuzungsbereichen, an den Einmündungen und an den Bushaltestellen. Es gibt im gesamten Planungsbereich 20 Haltepunkte für die Busse des öffentlichen Nahverkehrs (ÖPNV) an acht Haltestellen. Bei sechs Haltepunkten können die Radfahrenden auf dem Radfahrstreifen an einem haltenden Bus vorbeifahren, der Bus muss zum Erreichen der Busbucht und beim Ausfahren den Radfahrstreifen queren. Die Haltestellen liegen auf gerader Strecke, die Sichtbarkeit ist sehr gut gegeben. An drei Haltepunkten werden die Radfahrenden auf einem Radweg hinter der Haltestelle vorbeigeführt. Bei elf Haltepunkten wird der Bus auf dem Radfahrstreifen halten, da die beengten örtlichen Verhältnisse keine andere Lösung zulassen. Im Übrigen siehe Antworten zu 4. und 6.

**Frage 9:** *Wie möchte der Senat/die zuständige Fachbehörde nach Reduzierung der Spuren einer erhöhten Stau- und dadurch erhöhten Unfallgefahr entgegenwirken?*

**Frage 10:** *Wie möchte der Senat/die zuständige Fachbehörde entstehenden Ausweichverkehren in benachbarte Wohngebiete und Wohnstraßen entgegenwirken? Wie und wohin soll das hohe Verkehrsaufkommen auf der Rodigallee umgeleitet werden?*

**Antwort zu Fragen 9 und 10:**

Damit die Mobilitätswende gelingen kann, ist es unumgänglich, den umweltfreundlichen Verkehrsträgern, also dem Umweltverbund aus ÖPNV, Rad- und Fußverkehr, eine besondere Priorität einzuräumen. Die Infrastruktur, die heute geplant wird, muss zukunftsorientiert und nachhaltig sein. Die heute vorhandenen vier Fahrstreifen sind auf den Bedarf zu den sehr kurzen Verkehrsspitzenzeiten ausgerichtet. Für den überregionalen motorisierten Verkehr gibt es mit der Bundesautobahn A 24 eine parallel verlaufende, leistungsfähige Alternative. Mit der zukünftigen S-Bahnlinie S4 und der Verlängerung der HOCHBAHN-Linie U4 wird es zukünftig weitere, attraktive Verkehrsangebote geben. Die Mobilitätswende ist ein Prozess, der Zeit in Anspruch nimmt. Mit der aktuellen Planung, der für alle Verkehrsteilnehmenden durch die veränderten Querschnitte ein sicheres Angebot beinhaltet, wird dieser Prozess gefördert. Sollte es nach dem Umbau in benachbarten Anliegerstraßen zu einer signifikanten Erhöhung des Verkehrs kommen, werden in Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde geeignete Gegenmaßnahmen getroffen.

**Frage 11:** *Welche Verkehrsprognose (Anzahl und Art der Verkehrsteilnehmer) liegt der Simulation, die für die Planung der Rodigallee verwendet wurde, zugrunde?*

**Antwort zu Frage 11:**

Für die Verkehrsprognose der Rodigallee wurde das gesamtstädtische Verkehrsmodell der Stadt Hamburg verwendet. Es handelt sich um ein integriertes makroskopisches Verkehrsmodell, welches anhand von Strukturgrößen die Nachfrage abbildet. Das Modell besitzt das Analysejahr 2018 und das Prognosejahr 2030. Neben der Betrachtung des Analysefalls (täglich bis zu 24.000 Kfz pro 24 Stunden (h) in 2018) wurde der Planungsvorschlag in dem Basisfall der Verkehrsentwicklungsplanung gerechnet. Mit umgesetzter Planung ist im Basisfall modelliert worden, dass bis zu 20.500 Kfz pro 24 Stunden die Rodigallee nutzen. Zusätzlich wurde der Planungsvorschlag in einem Szenario 80 Prozent Umweltverbund 20 Prozent motorisierter Individualverkehr (täglich bis zu 12.500 Kfz pro 24 Stunden) gerechnet.

**Frage 12:** *Aktuell besteht, abgesehen von kleinen Abschnitten, auf der gesamten Strecke der Rodigallee die Möglichkeit, am Fahrbahnrand zu parken. Ist nach der Reduzierung auf zwei Spuren vom Senat/der zuständigen Fachbehörde geplant, diese Parkmöglichkeiten gänzlich abzubauen?*

*Wenn ja, wie viele Parkplätze würden allein durch diese Maßnahme entfallen?*

**Frage 13:** *Wie viele Parkplätze werden im Rahmen des geplanten Umbaus der Rodigallee insgesamt abgebaut werden?*

**Antwort zu Fragen 12 und 13:**

An der Rodigallee gibt es aktuell gut 170 Parkstände auf der Nordseite auf Gehwegniveau. Auf der Südseite ist ein eingeschränktes Halteverbot montags bis freitags von 15 bis 20 Uhr auf dem rechten Fahrstreifen Richtung Osten (stadtauswärts) angeordnet. Zukünftig wird es rund 40 Parkstände auf der Nordseite und 13 Lieferzonen, verteilt auf die Nord- und die Südseite, geben. Das Parken am Fahrbahnrand auf der Südseite wird nicht mehr möglich sein.

**Frage 14:** *Den Planungen ist zu entnehmen, dass der Senat/die zuständige Fachbehörde 30 alte Bäume im Rahmen des Umbaus entlang der Rodigallee abholzen wird. Wie lautet die genaue Zahl geplanter Fällungen im Rahmen des Umbaus der Rodigallee? Wie viele Ersatzpflanzungen sind wann und wo aktuell geplant?*

**Antwort zu Frage 14:**

Es ist ein wichtiges Planungsziel, möglichst viele der Straßenbäume an der Rodigallee zu erhalten. Von den insgesamt etwa 310 Straßenbäumen, die aktuell auf der Strecke zwischen Bovestraße und Öjendorfer Damm stehen, müssen 30 gefällt werden. 56 Bäume werden im Zuge des Umbaus entlang der Jüthornstraße und der Rodigallee neu gepflanzt. Die Baumbilanz wird mit +26 positiv ausfallen.

**Frage 15:** *Warum wurde die Bezirksversammlung Wandsbek nicht in die aktuellen Planungen aus dem Frühjahr miteingebunden?*

**Antwort zu Frage 15:**

Das Bezirksamt Wandsbek ist im Zuge der Verschickungen beteiligt worden und hat entsprechende Stellungnahmen abgegeben. Im Übrigen siehe Antwort zu 1.

**Frage 16:** *Wurde die Nachbargemeinde Barsbüttel mit in die Planungen einbezogen?*

*Wenn ja, wann und mit welchem Umfang?*

**Antwort zu Frage 16:**

Nein. Die Belange der Gemeinde Barsbüttel werden nicht berührt.

**Frage 17:** *Von Anwohnerinnen und Anwohnern gibt es bereits massiven Widerstand gegen die Planungen. SPD und GRÜNE standen zuletzt im Wahlkampf für umfassende Bürgerbeteiligung in Planverfahren. Plant der Senat/die zuständige Fachbehörde ein Bürgerbeteiligungsverfahren?*

*Wenn ja, wann und wo?*

*Wenn nein, warum nicht?*

**Antwort zu Frage 17:**

Am 25. April 2022 haben Vertreterinnen und Vertreter des LSBG die Planungen in der Stadtteilkonferenz Jenfeld vorgestellt und diese mit den Anwesenden diskutiert. Der Umbau der Rodigallee war auch bereits Thema in der Senatskommission für Klimaschutz und Mobilitätswende. Sofern in der Bezirksversammlung Wandsbek der entsprechende Wunsch besteht, würde der LSBG die Planungen auch in den dortigen Gremien vorstellen. Im Übrigen siehe auch Antwort zu 15.