

Schriftliche Kleine Anfrage

der Abgeordneten Ralf Niedmers und Dennis Thering (CDU) vom 26.08.22

und Antwort des Senats

Betr.: Widersinnige Planungen auf der Rodigallee – vorprogrammiertes Verkehrschaos? (II)

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. Aus der Drs. 22/8559 und den öffentlich zugänglichen Planungsunterlagen zum Umbau der Rodigallee haben sich weitere Fragen ergeben.

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 Hamburger Verkehrsverbunds (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). Im Übrigen siehe Drs. 22/8559.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen wie folgt:

Frage 1: *Wie setzen sich die Gesamtkosten von 51,5 Millionen Euro für den Umbau der Rodigallee zusammen?*

Antwort zu Frage 1:

Die Basisbaukosten betragen 33,8 Millionen Euro. Zusätzlich sind 4,2 Millionen Euro als Kostenvarianz, 2,2 Millionen Euro für Preissteigerungen und 11,3 Millionen Euro für Honorare (Vermessung; Ingenieurbüros; Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG)) kalkuliert.

Frage 2: *Aus welchem Jahr stammt die Kostenprognose von 51,5 Millionen Euro für den Umbau der Rodigallee?*

Frage 3: *Wie werden aktuelle Preissteigerungen in die Planung für den Umbau der Rodigallee miteinbezogen? Werden die Gesamtkosten vor Baubeginn angepasst?*

Antwort zu Fragen 2 und 3:

Die Kostenunterlage (Haushaltunterlage-Bau, gemäß § 18 Landeshaushaltsordnung (LHO)) ist im November 2021 aufgestellt worden. Die Kostenberechnung wird bei Bedarf angepasst.

Frage 4: *Mit welcher Summe ist der Umbau der Rodigallee im Haushaltsplan-Entwurf 2023/2024 angegeben?*

Antwort zu Frage 4:

Die Gesamtbaukosten von 51,5 Millionen Euro gemäß Haushaltsunterlage-Bau nach § 18 LHO wurden für die Maßnahme Rodigallee angegeben.

Frage 5: *Wann ist mit der Schlussverschickung der Planungsunterlagen zu rechnen? Wann wird diese der Bezirksversammlung Wandsbek vorgelegt?*

Antwort zu Frage 5:

Die Schlussverschickung für das gesamte Projekt soll im Oktober 2022 erfolgen. Am 22. September 2022 wird die Planung dem Ausschuss für Mobilität und Wirtschaft der Bezirksversammlung Wandsbek in einer öffentlichen Sitzung vorgestellt.

Der Ausschuss für Mobilität und Wirtschaft der Bezirksversammlung Wandsbek hat sich am 7. Dezember 2017 mit der ersten Verschickung des (westlichen) Abschnitts von der Bovestraße bis zur Jenfelder Allee erstmalig öffentlich befasst und sich in der öffentlichen Sitzung am 18. Januar 2018 der Stellungnahme der Verwaltung angeschlossen. In dieser steht, dass das Bezirksamt die Planung grundsätzlich positiv aufnimmt.

Die zweite Verschickung für diesen Abschnitt ist am 14. Februar 2022 versandt worden. Hierzu sind keine grundsätzlichen Bedenken durch das Bezirksamt Wandsbek und andere Träger öffentlicher Belange vorgetragen worden.

Die erste Verschickung für den (östlichen) Abschnitt zwischen Jenfelder Allee und Öjendorfer Damm ist am 15. März 2022 versandt worden. Auch zu diesem Abschnitt erfolgten keine grundsätzlichen Bedenken seitens des Bezirksamtes Wandsbek oder anderer Träger öffentlicher Belange.

Frage 6: *Wann ist die Ausschreibung für den Umbau der Rodigallee geplant?*

Antwort zu Frage 6:

Die Ausschreibung soll im Frühjahr 2023 veröffentlicht werden, damit der Baubeginn im Sommer 2023 erfolgen kann.

Frage 7: *Warum wurden bei der Planung des Umbaus der Rodigallee keine Daten aus Verkehrszählungen zu Fußgängern, Radfahrern und ÖPNV-Nutzern herangezogen?*

Antwort zu Frage 7:

Bei der Planung sind auch Zählungen des Radverkehrs an drei Querschnitten vom 18. Mai 2022, sowie die vom hvv bereitgestellten Fahrgastwechsellzahlen (Datenbasis der einzelnen Buslinien aus unterschiedlichen Jahren zwischen 2015 und 2020) berücksichtigt worden.

Frage 8: *Wie viele Anwohnerinnen und Anwohner wohnen an der Rodigallee und wären damit vom Umbau der Straße direkt betroffen?*

Antwort zu Frage 8:

In der Rodigallee sind am 29. August 2022 insgesamt 1.644 Personen gemeldet.

Frage 9: *Die Bürgerinitiative „Rettet die Rodigallee“ hat bereits mehr als 2.500 Unterschriften gesammelt, die sich gegen die Umbaupläne aussprechen. Ist ein öffentliches Beteiligungsverfahren für Anwohnerinnen und Anwohner geplant, um diese über den Umbau zu informieren? Wenn ja, inwiefern?*

Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu Frage 9:

Die Planungen sind am 25. April 2022 auch in einer öffentlichen Sitzung der Stadtteilkonferenz Jenfeld vorgestellt und diskutiert worden. Im Übrigen siehe Antwort zu 5.

Frage 10: *Inwiefern soll das angrenzende Umland, die Gemeinde Barsbüttel/Kreis Stormarn, an den Straßenplanungen beteiligt werden?*

Antwort zu Frage 10:

Die an Hamburg angrenzenden Gemeinden und Kreise werden an den Straßenplanungen dann regelmäßig beteiligt, wenn die zu überplanenden Straßenabschnitte direkt an der Landesgrenze liegen oder Umleitungsverkehre während der Bauzeit über ihr Gebiet geführt werden sollen. Dies ist im betroffenen Abschnitt nicht der Fall. Die Hamburg und Barsbüttel verbindende Barsbütteler Straße ist bereits saniert worden und nicht Teil der Maßnahme.

Frage 11: *Inwiefern kann die Verlegung des Radwegs auf die Straße ein Sicherheitsgewinn sein, wenn zukünftig die Busse an elf Haltepunkten auf dem Radweg halten werden und an sechs Haltepunkten ein Queren des Busses zum Erreichen der Haltestelle notwendig wird?*

Antwort zu Frage 11:

Die Lage der Bushaltestellen und die dortigen Radverkehrsführungen sind in jedem Einzelfall nach Abwägung aller relevanten Aspekte, wie beispielsweise der Verkehrssicherheit, dem Konfliktpotenzial, dem Sicherheitsempfinden und den Sichtbeziehungen, so geplant worden, dass ein ausgewogener Kompromiss und eine sichere Lösung erstellt werden können.

Frage 12: *Im Bericht des Hamburg Journals am 18. August 2022 erklärt der Pressesprecher der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, dass Analysen zeigen würden, dass mit der A 24 eine sehr leistungsfähige Parallelstraße zur Rodigallee bestünde und damit der Verkehr auch nach dem Umbau funktionieren würde. Welche Analyse liegt dieser Aussage zugrunde und was beinhaltet diese konkret? Wo ist die Analyse einsehbar?*

Antwort zu Frage 12:

Die Planung verfolgt das Ziel, eine deutliche Qualitätssteigerung des Angebots vom öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu erreichen und eine zukunftsorientierte und nachhaltige Infrastruktur zu schaffen, die keine Flächen vorhält, die bereits heute nur wenige Stunden am Tag, in Zeiten der Verkehrsspitzen, für den motorisierten Individualverkehr (MIV) erforderlich sind. In der Planungsphase sind daher unterschiedliche Szenarien der Verkehrsentwicklung auf der Rodigallee betrachtet worden. Im sogenannten „Basisszenario 2030“, eine Verkehrsprognose, die die geplanten Umbaumaßnahmen und die zu erwartenden Verlagerungen auf den Umweltverbund und auf die Bundesautobahn A 24 berücksichtigt, sind nur zur Morgenspitze kurzzeitig Einschränkungen des Verkehrsflusses zu erwarten. Bei einer weiter gehenden, zu erwartenden Verlagerung des Verkehrs auf den sogenannten Umweltverbund (80-zu-20-Szenario) werden keine über den heutigen Zustand hinausgehende Reisezeitverluste für den MIV erwartet. Gleichzeitig steigen durch den Bussonderfahrstreifen der Komfort und die Qualität des stetig anwachsenden Busverkehrs. Damit wird der Busverkehr an Attraktivität zunehmen.

Zusätzlich zu den auf der Strecke geplanten Maßnahmen werden auch die Kreuzungen optimiert und die Schaltungen der Lichtsignalanlagen überarbeitet. Für die Pendlerinnen und Pendler steht mit der A 24 darüber hinaus eine leistungsfähige Verbindung zur Verfügung.