

Hamburg, 31. Januar 2025

## Pressestatement „Schlussverschickung Rodigallee – Bürgermeister Tschentscher will mit dem Kopf durch die Wand“

zur „Schlussverschickung Rodigallee“ erklären Christian Paulsen (Sprecher der BI Rettet die Rodigallee) und Dr. Holger Neumann (stellvertretender Sprecher der BI Rettet die Rodigallee):

Wir befinden uns in der schwersten Wirtschaftskrise der bundesdeutschen Geschichte! Und was beschließt der amtierende Bürgermeister Peter Tschentscher (SPD) für die Hansestadt Hamburg unmittelbar vor der Hamburger Bürgerschaftswahl? Die wichtigste Wirtschaftsstraße im Osten der Stadt zurückzubauen!

Die *Rodigallee* ist seit Jahren eine der größten Staufallen in der deutschen Stauhauptstadt (lt. TomTom Traffic Index). Die Ausweichverkehre ziehen sich insbesondere zu den Stoßzeiten durch den gesamten Osten der Stadt. Die pragmatische Lösung des Bürgermeisters: Die Straße einfach ab Mai 2025 für die gesamte nächste Legislatur bis 2029 zurückbauen. Die bislang in beide Richtungen doppelspurig verlaufende Straße soll um jeweils einen Fahrstreifen reduziert werden. Stadteinwärts soll dafür eine Umweltspur mit einem kostspieligen Verkehrsleitsystem installiert werden, um bei erhöhten Verkehrsaufkommen die ursprüngliche Doppelspurigkeit wiederherstellen zu können. Stadtauswärts soll es zukünftig nur noch einen Fahrstreifen *für alle* geben. Dort werden dann neben den zahlreichen PKWs, LKWs und Bussen auch die Fahrradfahrer insbesondere zu den Stoßzeiten im Stau stehen. Denn der Fahrradweg soll vom Bürgersteig auf die Straße geholt werden. An fast jeder Haltestelle werden die Busse den Fahrradstreifen queren oder direkt auf ihm halten. Insbesondere für nicht so sichere Fahrradfahrer wird die neue Situation wenig ansprechend sein.

### **Jetzt ist es amtlich: „Zumutbar“ - der Verkehr soll endgültig von der Hauptstraße in die Wohngebiete**

Die Initiative fürchtet hohe betriebswirtschaftliche Kosten durch den Umbau und die weitere Instandhaltung, hohe volkswirtschaftliche Belastungen aufgrund weitreichender verkehrlicher Behinderungen und ökologische, sowie soziale Belastungen aufgrund vermehrter Emissionen, zusätzlichen Lärm und zunehmenden Verkehr – insbesondere in den Wohngebieten. Es sind eben all jene Befürchtungen, die der Deutsche Bundesrat bereits im Jahr 2014 zu Protokoll gab und sich zuletzt in Düsseldorf bei einem ersten Versuch eine Umweltspur einzuführen auch bewahrheiteten. Nach zweijähriger Testphase von 2019-2021 haben ausgerechnet die GRÜNEN Ihr Pilotprojekt dort für gescheitert erklärt und die Straße wieder in den ursprünglichen Zustand zurückversetzt. Insbesondere die staubedingten Emissionen sorgten für ein Scheitern des Projekts. Das Ziel die Treibhausgase zu reduzieren, wurde durch die Maßnahme klar verfehlt. Über eine Begründung, weswegen dies in Hamburg nun anders laufen sollte, geht der Hamburger Bürgermeister jedoch hinweg, ebenso über jede Form der Bürgerbeteiligung an diesem Projekt, worin ein weiterer zentraler Kritikpunkt der Bürgerinitiative besteht.

### **Von machtpolitischen Interessen geleitet zerstört Bürgermeister P. Tschentscher funktionale Infrastruktur**

Leider war zu keinem Zeitpunkt ein Dialog mit den Planern/Entscheidern möglich. Die Anwohner wurden vor vollendete Tatsachen gestellt. Die von den regierenden SPD/GRÜNEN ausgegebene Begründung für den Umbau, die Straße sei marode, ist schlicht unzutreffend. Das behördliche Geoportal weist die *Rodigallee* als überwiegend gut bis sehr gut erhalten aus. Es gibt ganze Stadtteile mit schlechterem Straßenbild. Geradezu erschreckend ist die Rohdatenlage in Bezug auf die Verkehre auf der Rodigallee. Einzig eine Erhebung aus dem Jahr 2017 und eine weitere während des Lockdowns 2020 bilden die Datengrundlage für den Umbau. Alle weiteren Daten in den Modellen und Berechnungen des LSBG, welche als Legitimation für den Umbau angeführt werden, sind modellierte und/oder prognostizierte Werte. Wie sich der Verkehr zu den Stoßzeiten verhält, um welche Verkehre es sich handelt (Personen-, Pendler- oder schützenswerter Wirtschaftsverkehr), Erhebungen zum Rad- und/oder Fußverkehr sowie Erhebungen zu den jeweiligen Zielorten der Verkehrsteilnehmer gibt es nicht. Dabei sind sog. Kordonbefragungen europaweit bei verkehrsplanerischen Eingriffen dieser Größenordnung die Regel. Offenbar war eine erweiterte Datenerhebung politisch nicht gewollt. Wohlmöglich hätten weitere Daten dem Vorhaben auch entgegengestanden. Bezüglich der vermutlich um ein Vielfaches höheren, tatsächlichen Planungskosten als die budgetierten 11,3 Millionen Euro hüllt sich die Behörde für Mobilitätswende in Schweigen. Ebenso wie bei allen anderen Nachfragen der Initiative zum Thema auch.

**Zahlreiche engagierte Bürger der Bürgerinitiative *Rettet die Rodigallee* schaffen es in alle regionale Zeitungen, ins Fernsehen und in das Büro des Verkehrsministers, aber erhalten keine Antwort von Bürgermeister P. Tschentscher**

Seit nunmehr 2,5 Jahren kämpft die Bürgerinitiative für eine Lösung, mit der die Leistungsfähigkeit der Anbindung des Stadtrandes an das Stadtzentrum nicht zuletzt auch für die vielen Pendler, die täglich über die Rodigallee zu ihrem Arbeitsplatz nach Hamburg einfahren, gesichert werden kann. Ein Vorschlag der Initiative war dabei den jahrzehntelang von der Politik vernachlässigten Stadtteil Jenfeld endlich an das U-Bahn-Netz anzuschließen. Eine andere Forderung bezog sich auf die Verfügbarkeit von E-Ladesäulen, da es aktuell und auch zukünftig keine Lademöglichkeit entlang der Rodigallee geben wird. Weitere Vorschläge bezogen sich auf den Radverkehr und die Forderung die von dem ADFC empfohlenen Routen parallel zur Rodigallee weiter auszubauen, etwa die Veloroute 7 oder den Radweg durch das Wandsbeker Gehölz und den *Zikadenweg*. Gehör fand keiner dieser Vorschläge.

„Seit Jahren regt sich bei den Menschen großer Widerstand gegen diese Symbolpolitik. Der Verkehr gehört auf die Hauptstraße und nicht in die Wohngebiete, wo sich Schulen und Kindergärten befinden. Die Rodigallee puffert die Verkehre dank ihrer Doppelspurigkeit über den Tagesverlauf selbstregulatorisch ab. Tagsüber ist sie Durchgangsstraße und entlastet insbesondere morgens die A24 und sorgt somit für ein freies Autobahnkreuz Ost, nachts bietet die Straße Parkraum für weit über 100 Fahrzeuge! Doch jetzt soll damit Schluss sein. Zudem werden weitere 193 Parkplätze vernichtet. Das Projekt ist unökonomisch, unökologisch und zutiefst unsozial. Die Mehrheit der Menschen lehnt eine Fahrstreifenreduzierung der Rodigallee ab. Bereits jetzt setzt der HVV staubedingt ganze Buslinien aus. Das Übergehen der Bürger seitens der Regierung ist eine Absage an die Demokratie. Bei der vergangenen Europawahl hat es bereits den ersten Denkkzettel für die regierenden SPD/GRÜNE gegeben. Entlang der Rodigallee – ursprünglich eine der SPD-Hochburgen in der Stadt - wurden mehrheitlich die Oppositionsparteien gewählt! Auch auf kommunaler Ebene gab es die Quittung: Die stärkste politische Kraft in Wandsbek wurde die CDU“ so der Sprecher der Initiative Christian Paulsen und weiter „aktuell prüfen wir unsere juristischen Möglichkeiten!“...