BÜRGERSCHAFT
DER FREIEN UND HANSESTADT HAMBURG
23. Wahlperiode

Drucksache 23/5746
27.10.26

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Ralf Niedmers (CDU) vom 20.10.26

und Antwort des Senats

Betr.: Umbau der Rodigallee: Verkehrsführung, Parkplätze, Grundstückszufahrten und Rettungswege

Einleitung für die Fragen:

Der Straßenzug Jüthornstraße/Rodigallee ist eine wichtige Verkehrsverbindung im Hamburger Osten. Seit August 2025 wird die Straße abschnittsweise grundlegend saniert und umgestaltet. Die Arbeiten sollen sich nach derzeitiger Planung bis 2029 erstrecken.

Im Zuge der Umgestaltung sollen die bisher vier allgemeinen Fahrstreifen auf zwei reduziert werden. Stadteinwärts ist zusätzlich auf einer Länge von rund 2,5 Kilometern ein Bussonderfahrstreifen vorgesehen, der im Rahmen eines Verkehrsversuchs ab 2029 auch von Taxen, Elektrofahrzeugen und mit mindestens vier Personen besetzten Pkw genutzt werden darf. Diese sogenannte Carpool-Lane soll den öffentlichen Nahverkehr und Fahrgemeinschaften fördern.

Die CDU hat sich wiederholt gegen die geplante Reduzierung der allgemeinen Fahrstreifen ausgesprochen. Sie befürchtet erhebliche Auswirkungen auf den Verkehrsfluss, zusätzliche Belastungen der umliegenden Wohnstraßen und Einschränkungen für Anwohner und Gewerbetreibende. Auch der vorgesehene Wegfall zahlreicher Parkstände sowie die künftige Erreichbarkeit der angrenzenden Grundstücke werfen Fragen auf.

Von besonderer Bedeutung ist die Erreichbarkeit der Asklepios Klinik Wandsbek mit ihrer Zentralen Notaufnahme. Bereits zu Beginn der Bauarbeiten gab es unterschiedliche Einschätzungen zur Sicherstellung der Rettungszufahrt. Auf Initiative der CDU-Fraktion hat die Bezirksversammlung Wandsbek am 9. Oktober 2025 beschlossen, dass die freie Rettungszufahrt zur Klinik während der Bauarbeiten rund um die Uhr gewährleistet sein muss und die Klinik sowie die Feuerwehr frühzeitig in die weiteren Planungen einzubeziehen sind.

Auch nach Abschluss der Bauarbeiten muss sichergestellt sein, dass Feuerwehr und Rettungsdienst die Rodigallee ohne vermeidbare Verzögerungen passieren können. Insbesondere stellt sich die Frage, welche Auswirkungen die Reduzierung der allgemeinen Fahrstreifen auf die Bildung von Rettungsgassen und die Erreichbarkeit der Asklepios Klinik Wandsbek haben wird.

Vor diesem Hintergrund bestehen weiterhin Fragen zur künftigen Verkehrsführung, zur Zahl der verbleibenden Parkstände, zur Erreichbarkeit der Grundstücke und zur dauerhaften Sicherstellung leistungsfähiger Rettungswege.

Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:

Einleitung für die Antworten:

Das Straßenbauprojekt Rodigallee im Bezirk Wandsbek umfasst die Sanierung und den Umbau des rund 3,5 km langen Straßenzugs Jüthornstraße – Rodigallee zwischen Bovestraße und Öjendorfer Damm, einer der wichtigsten Busachsen in Hamburg (10,

162, 263, X22, X35). Das Projekt beinhaltet die Erneuerung der Fahrbahn, die Umgestaltung von sechs Knotenpunkten, den Ausbau barrierefreier Bushaltestellen, die Schaffung anforderungsgerechter Radverkehrsanlagen, die Verbesserung der Fußwege, die Neuordnung des ruhenden Verkehrs sowie umfangreiche Maßnahmen zur öffentlichen Beleuchtung, Entwässerung und zum Straßenbegleitgrün. Ziel ist es, die Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität zu erhöhen, den Umweltverbund zu stärken und die Infrastruktur an aktuelle Anforderungen anzupassen.

Die Schlussverschickung zum Straßenbauprojekt ist auf der Internetseite des Landesbetriebs Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) unter Rodigallee Schlussverschickung Erläuterungsbericht zu finden.

Dem LSBG sind keine Behinderungen oder Verzögerungen von Rettungsfahrzeugen durch die Maßnahme bekannt. Die Planung wurde mit der Feuerwehr im Rahmen der Verschickung abgestimmt. Die Erreichbarkeit wird fortlaufend überprüft; die Beschilderung zur Zentralen Notaufnahme (ZNA) wurde mit der Klinik abgestimmt und angepasst. Klinik und Feuerwehr wurden durch gemeinsame Ortstermine in die Planung einbezogen. Der LSBG stimmt sich bei verkehrlich relevanten Einschränkungen fortlaufend mit der Klinik ab. Die Erreichbarkeit und Auffindbarkeit der ZNA werden fortlaufend überprüft. Während der Bauzeit wird mindestens eine Zufahrt zur ZNA durchgehend aufrechterhalten. Für Rettungsfahrzeuge und Krankentransporte stehen insbesondere die ertüchtigte Feuerwehrzufahrt westlich der ZNA sowie die Zufahrt über die Alphonsstraße zur Verfügung. Nach Angaben des LSBG bestehen derzeit keine weiteren Bedarfe zur Veränderung der Zufahrtssituation; die Wegweisung zum Besucherparkplatz wird optimiert.

Die durchgeführten Anpassungen im Straßenquerschnitt beruhen auf den absehbaren Bedarfen für diesen Straßenzug und berücksichtigen alle Belange in angemessener Form. Wesentliche in dieser Anfrage aufgerufene Fragen waren Bestandteil der rechtlichen Überprüfung aufgrund des Eilantrags gegen den Baubeginn und sind durch das Hamburgische Oberverwaltungsgericht hinsichtlich des Vorgehens und der dazu notwendigen Abwägungen zugunsten des Straßenbaulastträgers bestätigt worden.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen wie folgt:

Frage 1: *In der Drs. 22/8559 vom 21. Juni 2022 wurde angegeben, dass auf der Nordseite der Rodigallee 170 Parkstände auf Gehwegniveau vorhanden seien und künftig noch 40 Parkstände verbleiben sollen. Entspricht dies weiterhin dem aktuellen Planungsstand?*

Wenn nein, welche Änderungen wurden vorgenommen?

Antwort zu Frage 1:

Gemäß Ausführungsplanung sind künftig insgesamt 57 öffentliche Parkstände inklusive zweier barrierefreier Parkstände entlang der Rodigallee vorgesehen. Diese werden mit dem Verkehrszeichen 315-65 beziehungsweise 315-67 ausgewiesen. Zusätzlich können die Liefer- und Ladezonen außerhalb der jeweils geltenden zeitlichen Beschränkung zum Parken genutzt werden.

Frage 2: *Wie viele öffentliche Parkstände werden nach Abschluss der Baumaßnahme auf der Nord- und Südseite der Rodigallee jeweils vorhanden sein? Bitte nach Bauabschnitten aufschlüsseln und den bisherigen Bestand gegenüberstellen.*

Antwort zu Frage 2:

Nach Abschluss der Baumaßnahme werden im ersten Bauabschnitt 21 öffentliche Parkstände und im zweiten Bauabschnitt 13 öffentliche Parkstände zur Verfügung stehen. Im dritten Bauabschnitt sind 23 öffentliche Parkstände vorgesehen, darunter zwei barrierefreie Parkstände. Einer dieser barrierefreien Parkstände ist personenbezogen.

Erhebungen zum bisherigen Bestand an öffentlichen Parkständen, die nach Bauabschnitten sowie nach Nord- und Südseite aufgeschlüsselt sind, liegen nicht vor. Eine unmittelbare Gegenüberstellung des Bestands und der künftig vorgesehenen Parkstände nach Straßenseiten und Bauabschnitten ist daher nicht möglich.

Frage 3: *Wie viele Liefer- und Ladezonen sind im Zuge der Umgestaltung vorgesehen? Wo werden diese eingerichtet, welche Längen sind geplant und welche zeitlichen Nutzungsbeschränkungen sollen gelten?*

Antwort zu Frage 3:

Im Zuge der Umgestaltung der Rodigallee sind insgesamt neun Liefer- und Ladebereiche vorgesehen. Diese befinden sich an folgenden Standorten:

Tabelle

Standort	Länge in Metern
Rodigallee 4	13,5
Rodigallee 77	9,0
Rodigallee 123	11,0
Rodigallee 131	11,0
Rodigallee 179	9,0
Rodigallee 207	9,0
Rodigallee 215a	11,0
Rodigallee 242	11,0
Rodigallee 296	9,0

Die Liefer- und Ladebereiche werden mit dem Verkehrszeichen 230 in Verbindung mit dem Zusatzzeichen 1042-31 beschildert. Sie stehen damit werktags in der Zeit von 8 Uhr bis 20 Uhr für die vorgesehenen Nutzungen zur Verfügung.

Frage 4: *In welchen Abschnitten der Rodigallee wird künftig durch Fahrbahnmarkierungen oder bauliche Einrichtungen das Linksabbiegen zu beziehungsweise von angrenzenden Grundstücken ausgeschlossen? Welche Möglichkeiten zum Wenden beziehungsweise zur alternativen Grundstückserschließung sind vorgesehen?*

Antwort zu Frage 4:

Das Verkehrszeichen 295 ist auf der gesamten Länge der Rodigallee vorgesehen. Im Bereich des Krankenhauses ist die Markierung unterbrochen, das Linksabbiegen somit möglich. Im Bereich der Knotenpunkte ist ein Abbiegen möglich.

Frage 5: *An welchen Kreuzungen und Einmündungen der Rodigallee werden nach Abschluss des Umbaus separate Linksabbiegefahrstreifen vorhanden sein? An welchen Kreuzungen und Einmündungen wird das Linksabbiegen ohne separaten Fahrstreifen möglich sein?*

Antwort zu Frage 5:

Die vorgesehenen Linksabbiegefahrstreifen sowie die Linksabbiegemöglichkeiten ohne separaten Fahrstreifen ergeben sich aus den Lageplänen der Schlussverschickung.

Separate Linksabbiegefahrstreifen sind an folgenden Knotenpunkten vorgesehen:

- von der Jüthornstraße Südwest in die Bovestraße,
- von der Jüthornstraße Ost in die Jüthornstraße Südwest,
- von der Jüthornstraße West in die Alphonsstraße,
- von der Jüthornstraße West in die Kielmannseggstraße Nord,
- von der Rodigallee West in den Osterkamp Nord,
- von der Rodigallee West in den Holstenhofweg Nord,
- von der Rodigallee Ost in den Holstenhofweg Süd,
- von der Rodigallee West in die Straße Am Hohen Feld Nord,
- von der Rodigallee West in die Jenfelder Allee,
- von der Rodigallee Ost in den Schiffbeker Weg,
- vom Schiffbeker Weg in die Rodigallee West,
- von der Jenfelder Allee in die Rodigallee Ost,

- von der Rodigallee West in den Grabkeweg,
- von der Rodigallee in den Öjendorfer Damm Nord,
- von der Barsbütteler Straße in den Öjendorfer Damm Süd,
- vom Öjendorfer Damm Süd in die Rodigallee West sowie
- vom Öjendorfer Damm Nord in die Barsbütteler Straße,

Linksabbiegen ohne separaten Linksabbiegefahrstreifen ist an folgenden Knotenpunkten weiterhin möglich:

- von der Jüthornstraße Ost in die Kielmannseggstraße Süd,
- von der Jüthornstraße Ost in die Alphonsstraße,
- von der Rodigallee Ost in den Osterkamp Süd,
- von der Rodigallee West in den Denksteinweg Nord sowie
- von der Rodigallee Ost in den Denksteinweg Süd.

Frage 6: *Welche Breiten weisen die bisher vorhandenen und die künftig vorgesehenen allgemeinen Fahrstreifen, Bussonderfahrstreifen und Radverkehrsanlagen auf? Bitte nach Bauabschnitten und Fahrtrichtungen aufschlüsseln.*

Antwort zu Frage 6:

Die Breiten der bestehenden und künftig vorgesehenen allgemeinen Fahrstreifen, Bussonderfahrstreifen und Radverkehrsanlagen können den Lageplänen der Schlussverschickung entnommen werden. Die Darstellung erfolgt dort differenziert nach Bauabschnitten und Fahrtrichtungen.

In der Regel sind die Richtungsfahrstreifen und der Bussonderfahrstreifen jeweils 3,20 Meter breit.

Die Verkehrsanlagen sind unter Berücksichtigung der örtlichen Rahmenbedingungen entsprechend den maßgeblichen Regelbreiten der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) sowie der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) geplant.

Frage 7: *Welche Untersuchungen wurden zur Leistungsfähigkeit der Rodigallee nach Abschluss des Umbaus durchgeführt? Welche Verkehrsbelastungen und Rückstaulängen werden insbesondere während der Hauptverkehrszeiten erwartet?*

Antwort zu Frage 7:

Die Leistungsfähigkeit der Rodigallee mit Umsetzung der Maßnahme wurde auf Grundlage des gesamtstädtischen Verkehrsmodells, von Verkehrs- und Knotenpunktzählungen, HBS-Berechnungen sowie Verkehrssimulationen untersucht.

Dabei wurde ein Prognose-Basisszenario betrachtet, das unter anderem die Entwicklung von Bevölkerung und Arbeitsplätzen sowie Veränderungen im Verkehrsangebot berücksichtigt. Ergänzend wurde ein Planfall mit jeweils einem allgemeinen Kfz-Fahrstreifen je Fahrtrichtung berechnet.

Die erhobenen Ergebnisse der Untersuchungen zu Rückstaulängen und der Leistungsfähigkeit des zukünftigen Straßenquerschnitts können dem Kapitel 4.2 Leistungsfähigkeit des Erläuterungsberichts zur Schlussverschickung (Seite 47 fortfolgende) entnommen werden.

Frage 8: *Welche Auswirkungen auf die Verkehrsbelastung angrenzender Straßen und Wohngebiete werden durch die neue Verkehrsführung erwartet? Welche entsprechenden Untersuchungen liegen vor?*

Antwort zu Frage 8:

Die möglichen Verlagerungswirkungen wurden im Rahmen des Verkehrsmodells untersucht. Wesentliche zusätzliche Verlagerungen in das untergeordnete Straßennetz werden nicht erwartet. Durch die Modellierung des gesamten Straßennetzes werden Veränderungen der Routenwahl und mögliche Ausweichverkehre grundsätzlich berücksichtigt.

Frage 9: *Welche konkreten Voraussetzungen müssen erfüllt sein, damit der geplante Bussonderfahrstreifen im Rahmen einer flexiblen Verkehrssteuerung für den allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr freigegeben werden kann? Wer entscheidet über eine solche Freigabe und welche technischen Einrichtungen sind hierfür vorgesehen?*

Antwort zu Frage 9:

Die konkreten Kriterien für eine Freigabe des Bussonderfahrstreifens für den allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr befinden sich derzeit noch in Abstimmung. Vorgesehen ist eine automatisierte, verkehrslageabhängige Freigabe. Hierfür sollen technische Einrichtungen zur Erfassung und Bewertung der Verkehrslage sowie Wechselverkehrszeichen eingesetzt werden. Die konkrete Ausgestaltung wird im Rahmen der weiteren Planung und der straßenverkehrsrechtlichen Anordnung festgelegt.

Unabhängig von einer automatisierten Steuerung kann eine manuelle Freigabe durch die Verkehrsleitzentrale der Polizei erfolgen.

Frage 10: *Welche Behinderungen oder Verzögerungen von Rettungsfahrzeugen bei der Anfahrt zur Asklepios Klinik Wandsbek sind seit Beginn der Bauarbeiten bekannt geworden? Wie wurden diese erfasst und welche Maßnahmen wurden daraufhin ergriffen?*

Frage 11: *Welche konkreten Vorkehrungen wurden getroffen, um die Erreichbarkeit der Zentralen Notaufnahme der Asklepios Klinik Wandsbek während sämtlicher weiterer Bauphasen rund um die Uhr sicherzustellen?*

Frage 12: *Wie und zu welchen Zeitpunkten wurden die Feuerwehr Hamburg, der Rettungsdienst und die Asklepios Klinik Wandsbek in die bisherigen Baustellenplanungen einbezogen? Welche Anregungen oder Bedenken wurden dabei vorgebracht und wie wurden diese berücksichtigt?*

Antwort zu Fragen 10, 11 und 12:

Siehe Vorbemerkung.

Frage 13: *Welche Untersuchungen liegen zu den Auswirkungen der künftigen Verkehrsführung auf die Fahrzeiten von Feuerwehr und Rettungsdienst vor? Wurden dabei insbesondere Rückstaus auf den verbleibenden allgemeinen Fahrstreifen und die Erreichbarkeit der Asklepios Klinik Wandsbek berücksichtigt?*

Antwort zu Frage 13:

Siehe Antwort zu 7 sowie Vorbemerkung.

Frage 14: *In welchen Abschnitten dürfen Rettungsfahrzeuge nach Abschluss des Umbaus die Bussonderfahrstreifen beziehungsweise die geplante Carpool-Lane nutzen? Ist deren durchgehende Befahrbarkeit für Einsatzfahrzeuge gewährleistet und bestehen Einschränkungen durch bauliche Elemente oder die Gestaltung von Kreuzungen und Haltestellen?*

Frage 15: *Wie wird sichergestellt, dass Einsatzfahrzeuge bei einem Rückstau auf den allgemeinen Fahrstreifen die Rodigallee passieren können? Welche konkreten Möglichkeiten zur Bildung von Rettungsgassen beziehungsweise zum Ausweichen auf andere Verkehrsflächen sind vorgesehen?*

Antwort zu Fragen 14 und 15:

Die Befahrbarkeit der Bussonderfahrstreifen beziehungsweise der Carpool-Lane durch Rettungsfahrzeuge unter Einsatz der Sonderrechte (§ 35 Straßenverkehrs-Ordnung) ist zu jeder Zeit im gesamten Streckenverlauf möglich. Es bestehen keine Einschränkungen durch bauliche Elemente.

Frage 16: *Welche Abstimmungen erfolgen zwischen den für die Rodigallee, den Ausbau der S4 und weitere größere Straßenbaumaßnahmen im Hamburger Osten zuständigen Stellen, um zusätzliche Beeinträchtigungen der Verkehrsverbindungen und Rettungswege zu vermeiden?*

Antwort zu Frage 16:

Die Maßnahmen werden durch die Baustellenkoordination miteinander koordiniert. Die Feuerwehr wird dabei regelhaft einbezogen. Es gab zudem Abstimmungstermine zwischen den Baumaßnahmen.

Frage 17: *Ist nach Abschluss der Baumaßnahme eine Überprüfung der tatsächlichen Auswirkungen auf die Verkehrsbelastung, die Fahrzeiten und die Erreichbarkeit der Asklepios Klinik Wandsbek vorgesehen?*

Wenn ja, wann und anhand welcher Kriterien?

Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu Frage 17:

Der Verkehrsversuch wird nach Abschluss der Baumaßnahme evaluiert und mit Verkehrszählungen begleitet. Die genauen Kriterien befinden sich noch in der Abstimmung.