

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Ralf Niedmers (CDU) vom 28.09.23

und Antwort des Senats

Betr.: Ist das Schicksal der Rodigallee besiegelt? (IV)

Einleitung für die Fragen:

Die Rodigallee ist eine wichtige Verbindungsstraße, die durch die Stadtteile Marienthal und Jenfeld verläuft. Der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) will bereits im Sommer 2023 eine „Grundinstandsetzung mit Neuordnung des Verkehrsraums im Sinne der Mobilitätswende“ der Rodigallee vornehmen. In der Bevölkerung regt sich gegen die Pläne noch immer großer Widerstand.

Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:

Frage 1: *Werden im Hamburger Verkehrsmodell nur sozialpflichtig Versicherte erfasst?*

Wenn ja: Warum werden nicht auch einpendelnde Selbstständige, einpendelnde Handwerker, aus anderen Gründen beruflich Hamburg Besuchende, Wirtschaftsverkehr, Werksverkehr, Durchgangsverkehr et cetera erfasst?

Antwort zu Frage 1:

Nein.

Frage 2: *Weshalb werden im Hamburger Verkehrsmodell nur 225.000 Einpendelnde für 2018 genannt, der Senat selbst gibt für 2018 356.000, für 2021 367.000 an?*

Antwort zu Frage 2:

Im Hamburger Verkehrsmodell wurde der Eckwert von 356.000 Einpendelnden für das Jahr 2018 für die Kalibrierung des Modells genutzt. Bei den 225.000 Einpendelnden handelt es sich um einen aus dem Verkehrsmodell ausgeleiteten Wert, der sich ausschließlich auf Pendelbeziehungen zwischen den direkt angrenzenden Landkreisen bezieht.

Frage 3: *Der Senat geht in seiner Antwort auf die Schriftliche Kleine Anfrage Drs. 22/10753 davon aus, dass sich in den nächsten Jahren die Pendlerverkehre zunehmend vom MIV auf den ÖPNV verlagern werden. Welche konkreten Maßnahmen wurden dazu mit den Landkreisen und den zuständigen Verkehrsträgern der Metropolregion Hamburg abgesprochen? Wann werden welche Angebote für die Öffentlichkeit nutzbar sein?*

Antwort zu Frage 3:

Eine bereits laufende Maßnahme, die zur Verlagerung von Wegen vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) beiträgt, ist das Deutschlandticket. Seit der Einführung im Mai 2023 ist das Fahrgastniveau im Einzugsgebiet der Hamburger Verkehrsverbund GmbH (hvv) deutlich angestiegen und lag in den Monaten Juni und Juli 2023 über den entsprechenden Vergleichsmonaten im Jahr 2019.

Zukünftig profitiert das Einzugsgebiet der Rodigallee insbesondere vom Neubau der S4 Ost mit den vier neuen Stationen Wandsbek Rathaus, Bovestraße, Holstenhofweg und Pulverhof. Die S4 Ost wird aber auch großräumig eine Verlagerungswirkung für Verkehre aus dem zentralen und nördlichen Teil des Kreises Stormarn entfalten.

Südlich der Rodigallee trägt auch die Verlängerung der U4 mit den neuen Stationen Stoltenstraße und Horner Geest eine entlastende und verlagernde Wirkung bei.

Durch die Ausbaumaßnahmen im Eisenbahnknoten Hamburg wird langfristig die Kapazität und Attraktivität im schienengebundenen Regionalverkehr insgesamt erhöht und damit eine Verlagerung von Wegen aus dem MIV befördert. Die dazu notwendigen Maßnahmen sowie die möglichen Betriebsprogramme werden zusammen mit den benachbarten Ländern im Kontext der geplanten Maßnahmen des Deutschlandtaktes zur nachhaltigen Entlastung des Knotens Hamburg abgestimmt.

Zusätzliche grenzüberschreitende XpressBus-Linien sollen Fahrgäste möglichst weit vor der Stadtgrenze aufnehmen. Dazu wird auch im Busverkehr die Zusammenarbeit mit den Nachbarkommunen intensiviert.

Um den intermodalen Wechsel zwischen MIV und öffentlichem Verkehr (ÖV) zu fördern, wird der Ausbau und die Attraktivierung von Park-and-ride-Plätzen gemeinsam mit der Metropolregion Hamburg im Rahmen der Zukunftsagenda vorangetrieben.

Frage 4: *Wie kommt der Senat zur Aussage (Schriftliche Kleine Anfrage Drs. 22/10753), der Verkehr in der Rodigallee werde vom Kreis Stormarn geprägt? Wie hoch ist der Anteil von Fahrzeugen mit Herkunft aus anderen Kreisen der Metropolregion Hamburg auf der Rodigallee?*

Antwort zu Frage 4:

Die Aussage bezieht sich auf die Pendlerinnen und Pendler. Bezogen auf die Pendlerinnen und Pendler wird die Rodigallee vor allem vom Kreis Stormarn beeinflusst, weil dies der einwohnerstärkste Kreis im Hamburger Osten ist und die höchste Zahl an Einpendelnde nach Hamburg aller östlichen Umlandkreise hat. Der Anteil der Pendlerinnen und Pendler und deren Herkunft kann dabei nicht direkt erhoben werden. Im Übrigen siehe Drs. 22/10753.

Frage 5: *In der Antwort auf die Schriftliche Kleine Anfrage Drs. 22/12587 führt der Senat aus: „Die berechneten Verlagerungen auf die alternativen Straßenzüge – insbesondere BAB A2 4 und auf den Straßenzug Jenfelder Straße/Schimmelmannstraße/Holstenhofweg – liegen unter 1.000 Fahrzeugen pro Tag (Kfz/24h). Der geplante Umbau wird nach Einschätzung der zuständigen Behörde daher keine wesentlichen Auswirkungen auf die Verkehrssituation an den angrenzenden Straßen und der Autobahn BAB A 24 haben“. Im Hamburger Verkehrsmodell dagegen wird von einem Rückgang von circa 4.000 Fahrzeugen auf der Rodigallee ausgegangen, dabei verlagern Verkehre sich kleinräumig auf das Nordost-Südwest beziehungsweise Ost-West verlaufende Straßennetz. Wie erklärt der Senat diese unterschiedlichen Aussagen?*

Antwort zu Frage 5:

Es wurde ein Rückgang von circa 4.000 Fahrzeugen bezogen auf 24 Stunden errechnet, die sich auf alternative Straßenzüge verteilen. Die Höhe der Verkehrsverlagerungen ist abhängig von den Kapazitäten der alternativen Strecken und daher unterschiedlich hoch. Die sich maximal daraus ergebenden Verkehrsverlagerungen liegen dabei unter 1.000 Fahrzeugen pro Tag (Kfz/24 Stunden).

Frage 6: *Nach § 13b des Hamburgischen Wegegesetzes macht die zuständige Wegeaufsichtsbehörde mindestens eine Woche vorher ortsüblich bekannt, wo und in welchem Zeitraum der Plan für das Vorhaben zur Einsicht ausgelegt wird, unter welcher Internetadresse die Planunterlagen abrufbar sind, welche Behörde für die Entscheidung über den Plan und zur Entgegennahme von Stellungnahmen oder Fragen zuständig ist, und welche weiteren Behörden relevante Informationen über das Vorhaben geben können. Ist dies für die Rodigallee erfolgt? Wenn ja: bitte Angaben zu Zeit und Ort der Veröffentlichung. Wenn nein: warum nicht?*

Frage 7: *In der Schriftlichen Kleinen Anfrage Drs. 22/12587 heißt es: „Grundsätzlich sind in der Planungsabstimmung die Träger öffentlicher Belange entsprechend ihrer fachlichen Zuständigkeit zu beteiligen. Als Träger öffentlicher Belange werden insbesondere die jeweils fachlich zuständigen Dienststellen definiert, die mit der Erfüllung einer hoheitlichen Aufgabe betraut sind und beteiligt werden müssen. Das Projekt ist während des Planungsverfahrens in den politischen Gremien des Bezirks Wandsbek, in einer öffentlichen Sitzung der Stadtteilkonferenz Jenfeld und beider Handwerkskammern vorgestellt und diskutiert worden. Die Planungen wurden daraufhin noch einmal angepasst und weiterentwickelt. Mit der Schlussverschickung wird die Planung abgeschlossen. Daran werden sich die nächsten Bearbeitungsschritte mit dem Ziel der Ausschreibung und folgend dem Bau anschließen.“ Hätten die Pläne entsprechend § 13b HWG im Internet veröffentlicht werden müssen mit der Möglichkeit für Einwendungen? In der Antwort auf Frage 1 heißt es weiter: „in Abstimmung mit den übrigen Behörden geplant wird. Die entsprechende Abstimmung ist noch nicht abgeschlossen.“ Hätten in dieser Zeit die Unterlagen einschließlich der Stellungnahmen der TöB im Internet veröffentlicht sein müssen?*

Antwort zu Fragen 6 und 7:

Der § 13b des Hamburgischen Wegegesetzes ist im vorliegenden Fall nicht einschlägig. Er findet Anwendung, wenn eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich wird oder es sich bei einer Maßnahme um eine wesentliche Änderung im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes handelt.

Die Abstimmungsunterlagen zur ersten Verschickung sind für beide Abschnitte veröffentlicht worden. Aktuell befindet sich die Planung des gesamten Projektes in der finalen Abstimmung. Sobald diese abgeschlossen ist, wird die finale Planung auf der Internetseite des Landesbetriebs Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) veröffentlicht. Eine Veröffentlichung von Zwischenergebnissen ist nicht vorgesehen.

Frage 8: *Der Senat führt als Basis für die Verkehrsplanung betreffend die Rodigallee auf, dass die Entscheidung auf einer Prognoseberechnung beruhe. Weshalb wurde dieser Weg gewählt, obwohl das Hamburger Verkehrsmodell hierfür nicht vorgesehen ist?*

Antwort zu Frage 8:

Siehe Drs. 22/8559.

Frage 9: *In der Antwort auf die Schriftliche Kleine Anfrage Drs. 22/10068 führt der Senat aus: „Die Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen vermitteln die zur Planung und Gestaltung von Straßenverkehrsanlagen notwendigen Angaben und technischen Standards. Sie beinhalten keine Regelungen zum Planungsprozess.“ (Quelle: Antwort auf Frage 2, Schriftliche Kleine Anfrage Drs. 22/10068). Der Senat bezieht sich dabei auf die Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen (ReStra). Welche Maßnahmen hat der Hamburger Senat ergriffen, um die in dieser*

Publikation und in weiteren Veröffentlichungen der FGSV vorgesehene Beteiligung der Öffentlichkeit zu gewährleisten?

Frage 10: *Wann genau (Tag nach dem Kalender) wird der Senat eine abschließende Entscheidung zum geplanten Umbau der Rodigallee treffen?*

Antwort zu Fragen 9 und 10:

Die Beteiligung unterschiedlicher Interessensgruppen bei der Planung von Hauptverkehrsstraßen erfolgt durch die Verschickung der Planunterlagen an die Träger öffentlicher Belange. Darüber hinaus sind die Unterlagen zur ersten Verschickung im Internet veröffentlicht und im Ausschuss für Mobilität und Wirtschaft der Bezirksversammlung Wandsbek in einer öffentlichen Sitzung vorgestellt worden. Zusätzlich wurde die Planung bei der Handwerkskammer in einer Veranstaltung für Mitgliedsbetriebe sowie zweimal im Stadtteilbeirat Jenfeld vorgestellt. Im Übrigen siehe Drs. 22/12587.