

## **Schriftliche Kleine Anfrage**

der Abgeordneten Ralf Niedmers und Richard Seelmaecker (CDU) vom 26.07.23

### **und Antwort des Senats**

**Betr.: Rodigallee: Wie geht es weiter?**

**Einleitung für die Fragen:**

*Der geplante Umbau der Rodigallee sorgt in den Hamburger Stadtteilen Jenfeld und Marienthal weiter für Diskussionen. Nun gibt es Fragen aus dem Rathaus an die Verkehrsbehörde: Wie groß wird die Mehrbelastung für die nahe Autobahn 24 im Falle eines Umbaus? Und wie genau sollen die Busspuren verlaufen? Das sei aber Teil einer ganz normalen Behördenabstimmung, heißt es aus beiden Häusern. Die Planung werde fortgesetzt. Allerdings gibt es dabei noch eine Variante, bei der nicht durchgängig zwei Fahrspuren wegfallen. Denn eine Simulation hatte gezeigt: Nur eine Spur stadteinwärts bedeutet Staugefahr.*

*Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:*

**Einleitung für die Antworten:**

Der Straßenzug Rodigallee weist bauliche Mängel auf und ist daher zu sanieren. Er soll im Rahmen des Programms Erhaltungsmanagement der Stadtstraßen grundinstand gesetzt werden. 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. Im Rahmen der Sanierung wird auch die Förderung des Busverkehrs, des Radverkehrs und die Steigerung der Aufenthaltsqualität angestrebt. Die tatsächliche Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (MIV) nach dem Umbau ist nicht verlässlich vorhersagbar. Hier werden neben Verlagerungseffekten insbesondere angestrebte Verlagerungen auf den ÖPNV zu beobachten sein. Der bereits heute gut ausgebaute Busverkehr hat einen hohen Anteil am gesamten Schwerverkehr der Rodigallee. Nach Umsetzung der Planung werden die Busse stadteinwärts auf einem eigenen Bussonderfahrstreifen fahren. Die Radfahrenden erhalten in beide Fahrtrichtungen Radwege nach Kopenhagener Art oder eigene Radfahrstreifen, die auf weiten Strecken, überall dort, wo es möglich ist, durch Protektionen von den Kraftfahrzeug-Fahrstreifen abgegrenzt werden.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen wie folgt:

**Frage 1:** *Wie viele und welchen Fragen umfasst der Fragenkatalog des Bürgermeisters an die BVM (wenn möglich bitte detailliert auflisten)? Wie lange hat die BVM Zeit, die Fragen des Bürgermeisters zu beantworten?*

**Antwort zu Frage 1:**

Beim Umbau der Rodigallee handelt es sich um ein komplexes Vorhaben, das von der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende in Abstimmung mit den übrigen Behörden geplant wird. Die entsprechende Abstimmung ist noch nicht abgeschlossen. Nach Abschluss der Abstimmungen wird ein Termin für die Schlussverschickung festgelegt, eine Fristsetzung erfolgte nicht. Im Übrigen sieht der Senat zum Schutz seines internen

Beratungs- und Entscheidungsbereichs von weiteren Angaben ab (vergleiche BVerfG, Urteil vom 7.11.2017, 2 BvE 2/11, BVerfGE 147, 50-184, juris, Rn. 229).

**Frage 2:** *Wann genau wurden wie die Nutzungszahlen der vom Umbau betroffenen Straßen gemessen? Mit welchem Ergebnis? (Bitte Mess-tage und Art der Messung detailliert darlegen.)*

**Antwort zu Frage 2:**

Für die Ermittlung der Verkehrsbelastung im Planungsgebiet wurden folgende Verkehrszählungen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) genutzt: Am 26. Januar 2017 an den Knoten Bovestraße/Jüthornstraße, Rodigallee/Holstenhofweg und Rodigallee/Jenfelder Allee/Schiffbeker Weg. Am 28. März 2017 am Knoten Rodigallee/Öjendorfer Damm/Barsbütteler Straße. Am 2. September 2020 an den Knoten Bovestraße/Jüthornstraße und Rodigallee/Holstenhofweg. Da die Erhebungen aus dem Jahr 2020 während der SARS-CoV-2-Pandemie durchgeführt wurden, werden für die Knoten Bovestraße/Jüthornstraße und Rodigallee/Holstenhofweg die maximal erhobenen Verkehrsstärken aus den Jahren 2017 und 2020 berücksichtigt. Die erhobenen DTVW-Werte in den Jahren 2017 und 2020 sind in etwa gleich.

Zudem befindet sich am Knoten Rodigallee/Jenfelder Allee/Schiffbeker Weg eine jährliche Zählstelle. Auch die Auswertungen dieser jährlichen Zählstelle zeigen, dass die Verkehrsbelastung im Planungsbereich seit 2017 nicht erheblich angestiegen und innerhalb der letzten Jahre recht konstant ist. Als Planungsgrundlage dieses Knotens werden die Verkehrsdaten vom 20. August 2020 herangezogen, da es sich hierbei um die maximal erhobene Verkehrsstärke der letzten Jahre handelt.

Folglich werden aus den Zählungen für die einzelnen Querschnitte folgende Belastungen ermittelt und herangezogen:

Tabelle

			Teilabschnitt 1	Teilabschnitt 2	Teilabschnitt 4	Teilabschnitt 5	Teilabschnitt 6
			Jüthornstraße	Rodigallee West	Rodigallee Mitte	Rodigallee Ost	Rodigallee östlicher Abschluss
			Bovestraße bis Kielmannseggstraße	östlich Kielmannseggstr. bis Holstenhofweg	Holstenhofweg bis Jenfelder Allee	Jenfelder Allee bis östlich Grabkeweg	östlich Grabkeweg bis Barsbütteler Str.
Datum Verkehrserhebung			02.09.2020	02.09.2020	02.09.2020	20.08.2020	28.03.2017
DTV <sub>w</sub>		[Kfz/24h]	17.386	17.407	24.454	25.508	21.350
SV-%	prozentualer SV-Anteil von der gesamten Summe	[%]	7,8	8,0	8,0	6,0	6,2
V <sub>max</sub>	Max.-Stundenwerte	[Kfz/h]	1.536	1.443	1.985	2.001	1.831
h	Uhrzeit	[Uhr]	7:30	7:30	7:30	15:45	15:00

**Frage 3:** *Wurde der Effekt des geplanten Umbaus auf anliegende Straßen sowie die Autobahn 24 berechnet?*

*Wenn ja: wie genau und mit welchem Ergebnis? Welche Modelle wurden hierfür benutzt?*

**Antwort zu Frage 3:**

Die Verlagerungseffekte des geplanten Umbaus auf die anliegenden Straßen sowie die Autobahn BAB A 24 wurden berechnet. Hierfür wurde das gesamtstädtische Verkehrsmodell der BVM verwendet.

Die berechneten Verlagerungen auf die alternativen Straßenzüge – insbesondere BAB A 24 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.

**Frage 4:** *Wie viele Fahrradfahrer nutzen derzeit die Rodigallee? Wann wurde dies zuletzt wie genau erhoben? (Bitte detailliert darlegen.)*

**Antwort zu Frage 4:**

Am 18. Mai 2022 wurden Radverkehrszählungen an drei Zählstellen im Planungsgebiet durchgeführt. Es wurde der Radverkehr westlich des Knotens Rodigallee/Holstenhofweg, westlich des Knotens Rodigallee/Jenfelder Allee/Schiffbeker Weg sowie westlich des Knotens Rodigallee/Wilhelm-Jensen-Stieg erhoben. Während des gesamten Zählzeitraums von 6.00 Uhr bis 19.00 Uhr wurden an der Zählstelle am Holstenhofweg insgesamt 807 Radfahrende erhoben, 407 Radfahrende in Fahrtrichtung Westen und 400 Radfahrende in Fahrtrichtung Osten. An der Zählstelle an der Jenfelder Allee wurden insgesamt 822 Radfahrende aufgenommen, 413 in Fahrtrichtung West und 409 in Fahrtrichtung Ost. An der Zählstelle Wilhelm-Jensen-Stieg wurden 339 Radfahrende in Fahrtrichtung West und 375 Radfahrende in Fahrtrichtung Ost erhoben, also insgesamt 714 Radfahrende.

**Frage 5:** *Gibt es eine Projektion über die zukünftige Nutzung der Rodigallee sowie der Veloroute 7?*

*Wenn ja: Bitte nach Verkehrsmittel auflisten.*

*Wenn ja: wie genau und auf welchen Daten basierend wurde die Projektion erstellt?*

*Wenn nein: warum nicht?*

**Antwort zu Frage 5:**

Siehe Drs. 22/8559 sowie Drs. 22/9187.

Konkrete Zahlen für den Umweltverbund wurden nicht prognostiziert, da dies für die Ermittlung der Leistungsfähigkeit der Strecke für den motorisierten Verkehr durch die angestrebte Planung nur bedingt relevant ist. Für den Fuß- und Radverkehr erfolgt in der Regel eine Angebotsplanung, die nicht auf spezifischen Prognosen beruht. Es ist davon auszugehen, dass durch die Steigerung der Attraktivität der Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr diese auch stärker genutzt wird.

**Frage 6:** *Haben Interessengruppen die Möglichkeit zur Einflussnahme nach Veröffentlichung der Schlussverschickung? Wenn Einflussmöglichkeiten bestehen, welche? Wenn keine Einflussmöglichkeiten bestehen, warum nicht?*

**Antwort zu Frage 6:**

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 bei der Handwerkskammer 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.