

BÜRGERSCHAFT DER FREIEN UND HANSESTADT HAMBURG

EINGABENAUSSCHUSS

**VORSITZENDE
DAGMAR WIEDEMANN**

EINGABENBÜRO

Tel.: (040) 42831-1324

eFax: (040) 4279-10055

E-Mail: eingabendienste@bk.hamburg.de

ANSCHRIFT

Schmiedestraße 2
20095 Hamburg

BÜRGERSCHAFT ONLINE

www.hamburgische-buergerschaft.de

Hamburgische Bürgerschaft, Postfach 10 09 02, 20006 Hamburg

openPetition
Herrn
Jörg Mitzlaff
Am Friedrichshain 34

10407 Berlin

Datum der Eingabe

27.09.2023

Geschäftszeichen

982/23

Datum

18.01.2024

Ihre Eingabe wegen Umbau Rodigallee

Sehr geehrter Herr Mitzlaff,

Sie haben eine auf der Plattform openPetition von gut 7 000 Unterstützenden gezeichnete Online-Petition mit dem Titel „Rettet die Rodigallee – Für den Erhalt der leistungsfähigen Verbindungsstraße!“ als Eingabe eingereicht.

Die Petition wendet sich im Wesentlichen dagegen, dass im Zuge der Sanierung eine Fahrbahnreduzierung für den motorisierten Individualverkehr zugunsten einer Bus-Spur (stadteinwärts) und je einem Fahrradstreifen pro Richtung erfolgen soll.

Außerdem fordert der Petitionstext eine Bürgerbeteiligung.

Dass der Umbau nicht wie geplant stattfinden solle, wird ausführlich mit den zu erwartenden Auswirkungen begründet, darunter: mehr Staus und Ausweichverkehre in angrenzende Wohngebiete und damit verbunden einem höheren CO₂-Ausstoß, Verdrängung der Berufspendler aus Schleswig-Holstein, erschwertes Durchkommen von Rettungswagen zum AK Wandsbek, Konflikte zwischen Bus- und Radverkehr, Fällungen alter Bäume, Wegfall von Parkmöglichkeiten für die Anwohnerschaft, hohe Kosten.

Ergebnis

Als Vorsitzende des Eingabenausschusses teile ich Ihnen mit, dass der Eingabenausschuss Ihr Anliegen in seiner Sitzung am 09.01.2024 eingehend beraten hat; er hat der Bürgerschaft aufgrund dieser Beratung empfohlen, Ihre Eingabe für "nicht abhilfefähig" zu erklären, weil Ihrem Begehren nach Sach- und Rechtslage nicht entsprochen werden kann. Die Bürgerschaft hat diese Empfehlung in ihrer Sitzung am 17.01.2024 angenommen.



HAMBURGISCHE
BÜRGERSCHAFT

Begründung

Die Bürgerschaft hat sich mit dem Umbau der Rodigallee bereits befasst. Sie hat in ihrer Sitzung am 06.10.2022 zwei Anträge, die dem zentralen Anliegen der Eingabe entsprechen (Erhalt aller Fahrspuren der Rodigallee für den motorisierten Individualverkehr) nach ausführlicher Debatte mehrheitlich abgelehnt.

Einzusehen sind diese Anträge und die Debatte über die Parlamentsdatenbank (Plenarprotokoll 22/53 und Drucksachen 22/9472 und 22/9951). Der Umbau der Rodigallee ist weiterhin Gegenstand Schriftlicher Kleiner Anfragen sowie von Anträgen, auch diese sind über die Parlamentsdatenbank einsehbar.

Politische Grundsatzentscheidungen, die den Umbauplänen zugrunde liegen, sollten politisch von der Bürgerschaft getroffen werden – und sind bereits getroffen worden. Im Eingabeverfahren ist Ihr Anliegen vor diesem Hintergrund als „nicht abhilfefähig“ beschlossen worden.

In seiner Stellungnahme zu Ihrer Eingabe verweist der Senat darauf, dass eine Bürger:innenbeteiligung bei Stadtstraßen nicht vorgesehen sei.

In der Drucksache 22/13569 führte der Senat zu diesem Aspekt näher wie folgt aus:

Eine Öffentlichkeitsbeteiligung bei Straßenverkehrsplanungen ist in keinem Regelwerk verbindlich vorgeschrieben.

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 unter <https://sbg.hamburg.de/downloads/aktuelle-planungen> 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. Hierdurch ist eine umfassende Information der Öffentlichkeit erfolgt. Weiterhin wurde über die Maßnahme im Fernsehen und in den Printmedien berichtet.

Eine Planungsbeteiligung im Sinne einer Partizipation ist auch wegen der sehr engen Randbedingungen und der dadurch fehlenden Freiräume für Alternativlösungen verworfen worden. Im Übrigen siehe Drs. 22/12587.

Auch in der Stellungnahme zu Ihrer Eingabe thematisiert der Senat, inwieweit Bürger:innen informiert worden sind.

Mit meinem Schreiben übermittele ich Ihnen die vollständige, ausführlichere Stellungnahme des Senats, in der er auch inhaltlich auf in der Eingabe vorgetragene Kritikpunkte eingeht.

Mit freundlichen Grüßen



Dagmar Wiedemann

Stellungnahme der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende
gemäß § 5 des Gesetzes über den Eingabenausschuss
zur Bürgerschaftlichen Eingabe Nr. 0982/2023
Petent: Jörg Mitzlaff

Die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) nimmt unter Beteiligung des Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) zu der o.g. Eingabe wie folgt Stellung:

Der Petent beklagt die geplante Reduzierung von Fahrstreifen in der Rodigallee und befürchtet u.a. eine Einschränkung der Leistungsfähigkeit der Straße, eingeschränkte Parkmöglichkeiten, Verlagerung von Verkehren, zusätzliche CO₂- und Lärmbelastung, Einschränkung der Verkehrssicherheit, ein umfangreiches Fällen von Bäumen und Versiegeln von Flächen sowie mangelhafte Erreichbarkeit durch Rettungsfahrzeuge. Außerdem beklagt er eine nicht ausreichende Information der Bürger:innen sowie deren Einbeziehung in die Planungen.

Zur Leistungsfähigkeit:

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.

Die Verkehrsbelastung ist in der Rodigallee seit Jahren nicht mehr gestiegen, sondern konstant geblieben. Damit die Prüfung der Leistungsfähigkeit der Streckenabschnitte und der Knotenpunkte so realitätsnah wie möglich erfolgt, sind zwei Verkehrssimulationen durchgeführt worden.

Grundlage der **Simulation 2017** ist der damalige Planungsstand mit einem Fahrstreifen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) stadtauswärts und zwei MIV-Fahrstreifen stadteinwärts (kein Bussonderfahrstreifen) mit den aktuellen Verkehrszahlen der nachmittäglichen Spitzenstunde. Die Untersuchung hat ergeben, dass die Reduzierung auf drei Fahrstreifen keine deutliche Minderung der Verkehrsqualität bewirkt. In Bezug auf die Reisezeit stadtauswärts findet eine Niveauangleichung der beiden Fahrtrichtungen (stadtauswärts und stadteinwärts) statt. Die optische Auswertung sowie die Staulängen zeigen, dass ein guter Verkehrsfluss auf dem Streckenzug auch nach der Reduzierung um einen Fahrstreifen aufrechterhalten werden kann.

Im **Jahr 2022 wurde eine neue Verkehrssimulation** auf Grundlage der Planung der Schlussverschickung für die Variante 2 (Vorzugsvariante) aufgestellt. Mit Hilfe der mikroskopischen Verkehrssimulation wurden die Auswirkungen der geplanten Zweistreifigkeit, zzgl. Bussonderfahrstreifen in der Rodigallee untersucht.

Auf Grundlage der momentanen Situation (2023) bilden sich während der Morgenspitze hauptsächlich stadteinwärts Stauschwerpunkte aus. Die Staubildung auf Grundlage der Prognose 2030 während der Morgenspitze ist ähnlich.

Die Auswertung der Standzeiten und Stauschwerpunkte auf Grundlage der Verkehrssimulation hat ergeben, dass der Verkehr i.d.R. fließt, aber in den Spitzenstunden wie heute auch, teilweise nicht alle Fahrzeuge in einer Grünphase abfließen können. Grundsätzlich wird sich mit der neuen Situation ein ähnliches Verkehrsbild ergeben wie heute.

Zum Parken

Durch die Reduktion der Fahrstreifen findet eine Reduktion der Abstellmöglichkeiten für PKW statt. Die Hauptaufgabe einer Hauptverkehrsstraße besteht darin, den fließenden Verkehr für alle Verkehrsträger zu gewährleisten. Eine untergeordnete Aufgabe ist die Bereitstellung von Parkraum. Da aktuell das Parken auf den rechten Fahrspuren der Rodigallee temporär erlaubt ist, lässt dies den Schluss zu, dass diese Flächen nicht für den Kfz-Verkehr benötigt werden. Das hat die Simulation der Planung mit den Verkehrszahlen Basisfall 2030 bestätigt.

Eine Zählung der Parkraumauslastung hat ergeben, dass das Fahrstreifenparken nicht annähernd ausgenutzt wird. Ein Wegfall dieser Parkplätze kann durch den Parkraum in den umliegenden Nebenstraßen aufgenommen werden.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit (Dooring, Sichtfelder) muss der Parkraum auf den Nebenflächen reduziert werden. Die Bebauung, gerade im Bereich Marienthal, ist sehr aufgelockert und ermöglicht in den meisten Fällen das Abstellen von Kfz auf dem eigenen Grundstück. Somit kann auch diese Reduktion des Parkraums kompensiert werden.

Zu Verkehrsverlagerungen

Durch die Planung wird der Umweltverbund gefördert und damit ein Anreiz geschaffen, diesen zu nutzen. Die Reduzierung auf einen bzw. um jeweils einen MIV-Streifen wird zu einer kleinräumigen moderaten Verlagerung auf das im Nordosten-Südwesten bzw. Osten-Westen verlaufende Straßennetz, insbesondere mit der parallel zur Rodigallee verlaufenden A 24, in einer Größenordnung führen, die seitens der BVM als unproblematisch eingeschätzt wird.

Zum CO²-Ausstoß

Durch die Angebotsverbesserung im Bereich des Umweltverbundes wird ein Anreiz geschaffen, auch diesen zu nutzen, was zur Einsparung von Kohlendioxid führt. Eine Erhöhung der MIV-Kapazitäten findet durch die Planung nicht statt, so dass eher von einer Verkehrsreduktion ausgegangen werden kann.

Zum Lärm

Das Verbreitern der Fahrbahnfläche zugunsten regelkonformer und sicherer Radwege wird nicht zur Erhöhung des Lärmpegels führen. Nach Abschluss der Maßnahme werden lärmreduzierende Faktoren überwiegen. Die beiden verbliebenen Fahrspuren für den MIV liegen zukünftig in einem größeren Abstand zur Wohnbebauung. Dadurch vergrößert sich die Distanz zwischen den fahrenden Kfz und der Gebäudekante, was zu einer Reduzierung der Schallimmissionen an der Gebäudekante führt.

Weiter wird durch die Maßnahme der Anreiz geschaffen, andere Verkehrsträger zu nutzen und somit den MIV zu reduzieren. Diese These wird durch die Prognosefälle im Hamburger Verkehrsmodell wissenschaftlich untermauert.

Durch die Reduzierung des MIV wird ebenfalls eine Schallreduzierung eintreten. Weiterhin wird die neue Asphaltdeckschicht durch ihre Materialzusammensetzung lärmreduzierende Eigenschaften haben. Dadurch wird nochmals der Lärmpegel reduziert. Dadurch, dass nur eine Fahrspur je Richtung für den MIV zur Verfügung steht, wird sich der Verkehrsfluss verstetigen und somit eine gleichmäßigere Geschwindigkeit haben. Damit wird der Schall zusätzlich reduziert.

Zur Verkehrssicherheit

Jede und jeder Verkehrsteilnehmende soll eine sichere Verkehrsanlage vorfinden. Derzeit sind die Rad- und Fußwege untermaßig und nicht mehr verkehrssicher.

An den stark frequentierten Haltestellen werden die Radfahrenden zukünftig von der Fahrbahn auf die Nebenanlagen geleitet unter Berücksichtigung der neuen Regelwerke. Weiterhin ist die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn mit Protektionen oder auf Kopenhagener Radwegen eine dem Stand der Technik entsprechende sichere Führung.

Durch die Fahrstreifenreduzierung findet eine Angleichung der Geschwindigkeitsniveaus des MIV statt und somit reduziert sich die Unfallgefahr.

Zu Bäumen und Flächenversiegelung

Ein Ziel der Planung ist es, die Allee zu erhalten und zu ergänzen. Das ist auch ein Grund, warum die Anzahl der Fahrstreifen reduziert worden ist. Andernfalls hätten die Bäume an der Straße gefällt oder bei Grunderwerb die Bäume in den Vorgärten, einschließlich der Hecken gerodet werden müssen. Durch die Planung können 52 Bäume zusätzlich in der Allee gepflanzt werden. Insgesamt werden 86 Bäume gepflanzt. Es werden rund 5000 m² Straßenverkehrsfläche entsiegelt. Dies ist ein Beitrag zur Bindung von CO₂, denn Bäume binden in ihrer Hauptwachstumsphase ebenfalls Kohlendioxid, um zu wachsen und Holz bilden zu können. Durch die Entsiegelung und die zusätzlichen Bäume werden die Folgen der Klimaerwärmung in diesem Straßenzug abgemildert.

Zum Radverkehr

Für das Jenfelder Zentrum und die südlichen Wohngebiete ist es notwendig, eine sichere und gantztägig befahrbare Verbindung zu schaffen, gerade im Hinblick auf die Veränderungen im Bereich des Schienenverkehrs mit dem neuen Haltepunkt der S4 „Bovestraße“ oder der Haltestelle U4 Horner Geest. Die Velouroute 7 stellt diese Alternative nicht dar. Diese verläuft ab dem Holstenhofweg schräg in nördliche Richtung, selbst der Ast Jenfelder Straße ist rund 450 m nördlich des Jenfelder Zentrums. Der Freizeitweg parallel zur Autobahn stellt keine gantztägig sichere Alternative aufgrund der fehlenden sozialen Sicherheit gerade in der Dämmerung oder Dunkelheit dar.

Zu den Rettungsfahrzeugen

Die Planung ist mit der Feuerwehr abgestimmt worden. Im Rettungsfall kann bei einer Blaulichtfahrt der Bussonderstreifen mit genutzt werden. Weiterhin sollen die Lichtsignalanlagen so ausgerüstet werden, dass diese zukünftig eine Einsatzfahrzeugvorrangschaltung bekommen könnten.

Zu Informationen und zur Einbindung von Bürger:innen

Für die westlichen Abschnitte der Jüthornstraße/Rodigallee wurden bereits in den Jahren 2016 und 2017 Planungen aufgestellt, die im November 2017 an die zu beteiligenden Dienststellen und Träger öffentlicher Belange (TÖB) übermittelt wurden. Diese Planung betrachtete den

Streckenabschnitt einschließlich der Bovestraße (südöstlich der Gustav-Adolf-Straße) im Westen bis westlich des Knotens Rodigallee/Schiffbeker Weg/Jenfelder Allee. Die in dieser Verschickung favorisierte Querschnittslösung beinhaltet für die Jüthornstraße und die Rodigallee eine Reduzierung von zwei auf einen MIV-Streifen stadtauswärts und die Beibehaltung von zwei MIV-Streifen stadteinwärts. Folglich entsprach die Querschnittslösung einer Fahrstreifenreduzierung zu Gunsten des Umweltverbundes und der Herstellung von verkehrssicheren Radverkehrsanlagen unter Beibehaltung des Baumbestandes auch der heutigen Planung. Diese grundsätzlichen Planungsziele wurden nicht negativ bewertet.

Die Planungen für den westlichen Abschnitt (Jüthornstraße/Rodigallee westlich Knoten Rodigallee/Jenfelder Allee/Schiffbeker Weg) wurden am 14.02.2022 erneut zur Abstimmung versendet.

Die Planungen für den östlichen Abschnitt (Rodigallee westlich Knoten Rodigallee/Jenfelder Allee/Schiffbeker Weg bis östlich Knoten Rodigallee/Öjendorfer Damm) wurden am 15.03.2022 zur Abstimmung versendet.

Die derzeit in Aufstellung befindliche Schlussverschickung als Abschluss der Planungen fasst die Planungen für alle Teilabschnitte zusammen und berücksichtigt die eingegangenen Stellungnahmen zu den bisherigen Verschickungen.

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. Eine Bürger:innenbeteiligung ist bei Stadtstraßen rechtlich nicht vorgesehen.

Gez.
Martin Bill
Staatsrat

Hamburg, den 24.10.2023