

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Richard Seelmaecker (CDU) vom 05.02.24

und Antwort des Senats

Betr.: Gibt es in Hamburg wirklich mehr Fahrradverkehr?

Einleitung für die Fragen:

Einer Anfrage der CDU-Fraktion vorweggreifend, hieß es in einer Pressemitteilung der BVM von 26.1.2024: „Der Radverkehr hat sich 2023 trotz deutlich mehr Hamburger Schietwetters – es gab insgesamt 40 Prozent mehr Regentage als im Jahr 2022 – auch nach Ende der pandemischen Maßnahmen auf sehr hohem Niveau etabliert. Gegenüber den Rekordwerten aus den Jahren 2020 und 2022 zeigte sich zwar ein leichter Rückgang um 4 Prozent, allerdings war 2023 das drittstärkste Radverkehrsjahr seit Beginn der statistischen Ermittlung im Jahr 2000. Insgesamt verdoppelte sich der Radverkehr in Hamburg in diesem Zeitraum. Auch gegenüber dem Vor-Corona-Niveau 2019 stieg der Radverkehr 2023 um 28 Prozent an.“

Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:

Einleitung für die Antworten:

Sowohl das kontinuierlich ausgebaute Radzählnetz als auch die Verhaltensbefragung „Mobilität in Hamburg“ zeigen sehr deutlich, dass der Radverkehr in den letzten zehn Jahren stark zugenommen und sich auf einem sehr hohen Niveau etabliert hat. Der Senat hat in den letzten Jahren dafür gesorgt, dass sich die Datenqualität erheblich erhöht, indem der Aufbau der Radzählsäule „An der Alster / Gurlittinsel“ und der Auf- und Ausbau eines digitalen Radzählnetzes vorangetrieben wurden. Mit dem digitalen Radzählnetz ist es heute möglich, detaillierte und valide Aussagen über die Radverkehrsentwicklung über die gesamte Stadt und an einzelnen Standorten zu erhalten und nahezu in Echtzeit die Radverkehrsmengen zu beobachten. Diese Werte werden auch mit nur geringer Verzögerung im Geoportal Hamburg veröffentlicht. Inzwischen wird die Entwicklung des Radverkehrs in Hamburg von der zuständigen Behörde regelmäßig jährlich veröffentlicht. Insbesondere in Bezug auf die Radverkehrsentwicklung ist die Datenlage in Hamburg heute um ein Vielfaches besser als noch vor einigen Jahren, sodass sich valide Aussagen zur durchschnittlichen Radverkehrsstärke im gesamten Stadtgebiet tätigen lassen.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen wie folgt:

Vorbemerkung: *Anlagen 1 und 2 der Drs. 22/14191 zeigen, dass sich an der einzigen seit 2019 in Betrieb befindlichen Anlage des Radverkehrszählnetzes („An der Alster / Gurlittinsel“) die Messwerte verringert haben, von 6.140 im Jahr 2019 auf 5.398 im Jahr 2023, ein Rückgang um etwa 13 Prozent. Auch bei anderen Zählstellen ist dieser Trend beobachtbar.*

Frage 1: *Wie genau wird der Fahrradverkehr (Verkehrsleistung) in Hamburg aktuell ermittelt (bitte Messmethoden und deren Zusammenspiel bis hin zur finalen Zahl detailliert erläutern)?*

Antwort zu Frage 1:

Der Radverkehr in Hamburg wird aktuell überwiegend durch das Radverkehrszählnetz an 57 Zählstandorten erfasst. An diesen Standorten wird die Anzahl der Radfahrenden mittels Wärmebildkameras an sogenannten Messquerschnitten automatisiert erhoben. Dies erfolgt in der Regel in 15-Minuten-Intervallen.

Aus den Zähldaten der 15-Minuten-Intervalle werden Tageswerte aufsummiert. Aus den Tageswerten des Monats oder des Jahres wird die durchschnittliche tägliche Radverkehrsstärke an Wochen- oder Werktagen errechnet (DTV beziehungsweise DTVw). Die zuständige Behörde prüft vor der Berechnung alle Tageswerte hinsichtlich Plausibilität und Vollständigkeit. Unvollständige oder unplausible Werte beispielsweise aufgrund von besonderen Verkehrssperrungen oder wegen Messfehlern werden entfernt.

Darüber hinaus werden anlassbezogen manuelle Radverkehrszählungen vorgenommen. Diese finden in der Regel zwischen 6 Uhr und 19 Uhr an einem Werktag außerhalb der Hamburger Schulferien statt, um möglichst gut das reale Verkehrsgeschehen abzubilden.

Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

Frage 2: *Wie wurde der Fahrradverkehr vor dem Jahr 2019 ermittelt (bitte alle Messmethoden und deren Zusammenspiel detailliert aufschlüsseln)?*

Antwort zu Frage 2:

Der Radverkehr wurde vor dem Jahr 2019 mittels manueller Verkehrszählungen erhoben. Zudem gibt es seit Oktober 2014 die Radzählsäule An der Alster/Gurlittinsel.

Frage 3: *Wie genau werden die automatischen Zählungen des Radverkehrs ins Verhältnis zu den Erhebungen vor 2019 gesetzt?*

Antwort zu Frage 3:

Bis einschließlich des Jahres 2020 wurden zur Ermittlung der Radverkehrsentwicklung die sogenannten Hamburger Fahrradpegel verwendet, an denen seit den 1980er-Jahren einmal jährlich der Radverkehr gezählt wurde. Dabei wurde die Summe der gezählten Radfahrenden aller Standorte über die jeweiligen Zählzeiträume gebildet und mit der entsprechenden Summe des Vorjahres ins Verhältnis gesetzt. Daraus ergab sich die gewichtete Veränderung des Radverkehrs zum jeweiligen Vorjahr.

Da die Standorte des Hamburger Radzählnetzes nicht zwingend an den Stellen der bis 2020 manuellen Hamburger Fahrradpegel realisiert wurden, können diese nicht unmittelbar ins Verhältnis zueinander gesetzt werden. Die isolierte Betrachtung von absoluten Radverkehrsmengen wäre außerdem nicht zielführend, da diese maßgeblich von der Anzahl der Zählstandorte abhängt. Daher wurde ein Index mit dem Basisjahr 2000 eingeführt, der im Basisjahr 2000 auf 100 festgesetzt wurde. Im Folgejahr (erstmalig 2001) wird der Indexwert mit der prozentualen Veränderung des jeweiligen Jahres multipliziert, daraus ergibt sich dann ein neuer Indexwert. Die Ermittlung der Radverkehrsentwicklung erfolgt somit auf Basis der gewichteten Jahr-zu-Jahr-werktags-Veränderung aller Zählstellen.

Ab dem Jahr 2021 wird der Index mit der Jahr-zu-Jahr-werktags-Veränderung des Hamburger Radverkehrszählnetzes mit den wie in Antwort zu 1 ermittelten monatlichen DTVw errechnet. Dabei werden die DTVw aller Standorte für jeden Monat des Betrachtungs- und Vorjahres aufsummiert und als Jahressumme ins Verhältnis zueinander gesetzt.

Frage 4: *Welche Rolle spielen manuelle Zählungen bei der Ermittlung der Verkehrsleistung des Fahrradverkehrs? Wann wird wo, durch wen, wie manuell gemessen?*

Antwort zu Frage 4:

Manuelle Verkehrszählungen sind weiterhin von Bedeutung, um anlassbezogen Informationen über die jeweilige Verkehrsstärke des Radverkehrs bereitzustellen. Anlässe dafür sind zum Beispiel die Einrichtung von Pop-Up-Bike-Lanes, von Fahrradstraßen und bei Überplanungen von Verkehrsknotenpunkten, an denen bzw. in deren Umfeld

noch keine automatisierten Zählungen eingerichtet sind. Manuelle Verkehrszählungen werden in Hamburg über einen Rahmenvertrag durch ein auf Verkehrserhebungen spezialisiertes Ingenieurbüro ausgeführt. Bis 2019 wurden manuelle Verkehrszählungen mittels Zählpersonal vor Ort durchgeführt. Seitdem finden die Erhebungen mittels Videoaufzeichnung und anschließender Auswertung durch Zählpersonal statt.

Die anlassbezogenen Verkehrszählungen fließen nicht in die jährliche Radverkehrsstatistik ein.

Frage 5: *Wie oft wurde in den Jahren 2019 bis 2023 jeweils manuell gemessen?*

Antwort zu Frage 5:

In den Jahren 2019 bis 2023 wurde im Auftrag der zuständigen Behörde an der folgenden Anzahl an Zählstellen der Radverkehr anlassbezogen manuell gezählt. Eine Zählstelle kann dabei sowohl ein kompletter Knotenpunkt als auch ein Querschnitt sein:

- 2019: 56 Zählstellen
- 2020: 64 Zählstellen
- 2021: 135 Zählstellen
- 2022: 109 Zählstellen
- 2023: 97 Zählstellen

Frage 6: *Wer entscheidet über die Methodik der manuellen Zählungen?*

Antwort zu Frage 6:

Die zuständige Behörde orientiert sich bei manuellen Verkehrserhebungen an den „Empfehlungen für Verkehrserhebungen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. Für manuelle Zählungen, die im Auftrag der zuständigen Behörde erfolgen, ist zudem ausschließlich eine Auswertung der Videoaufzeichnung durch Zählpersonal zugelassen.

Frage 7: *Gilt das Mittel der Pegel des Hamburger Radzählnetzes als Verkehrsleistung?*

Wenn nein, welche Rolle spielt das Mittel der Pegel?

Antwort zu Frage 7:

Siehe Antworten zu 1 und zu 3.

Frage 8: *Wie genau haben sich die Messwerte an den einzelnen Zählstellen prozentual seit 2019 (beziehungsweise dem Datum der Inbetriebnahme) verändert (bitte in Prozent seit 2019 beziehungsweise Inbetriebnahme als Basis pro Zählstelle angeben)?*

Antwort zu Frage 8:

Die Anlage 1 enthält die jeweilige Veränderung pro Jahr in Bezug auf die erste ermittelbare DTV je Standort.

Die Anlage 2 enthält die jeweilige Veränderung pro Jahr in Bezug auf die erste ermittelbare DTVw je Standort.

Frage 9: *Wie genau setzt sich der Zuwachs um 28 Prozent seit 2019 zusammen? Welche Messungen wurden herangezogen, welche Parameter wurden genau betrachtet (bitte detailliert nach Parameter darlegen)?*

Antwort zu Frage 9:

Um den Zuwachs seit 2019 zu errechnen, wurde für das Jahr 2019 der Indexwert auf 100 festgelegt und im Anschluss die gewichteten Jahr-zu-Jahr-werktags-Veränderung errechnet. Für das Jahr 2020 erfolgte dies auf Grundlage der 38 Hamburger Fahrradpegel, seit 2021 auf Grundlage des Hamburger Radverkehrszählnetzes. Im Übrigen siehe Antwort zu 1 und 3.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Parameter für die Berechnung.

Tabelle

Jahr	Änderung des Radverkehrs an Werktagen (DTVw) zum Vorjahr	Entwicklung des Radverkehrs zum Bezugsjahr 2019 (Index)
2019		100
2020	0,33	133
2021	-0,08	122
2022	0,09	133
2023	-0,04	128

DTV Änderung zum Bezugsjahr	An der Alster / Gurliittinsel	Neuer Kamp W Sternstraße (2.2)	Hermann- Blohm- Straße S St. Pauli- Elbtunnel (6.1/6.2)	Billstedter Hauptstraße NW Reclamstraß e (9.1)	Reclamstraß e NO Billstedter Hauptstraße (9.3)	Otto- Brenner- Straße SO Kirchdorfer Straße (16.1/16.2)	Kirchdorfer Straße N Otto- Brenner- Straße (16.3/16.4)	Ehrenbergst raße O Max- Brauer-Allee (21.1/21.2)	Lobuschstra ße O Winterstraß e (21.3/21.4)	Osdorfer Landstraße W Windmühlen weg (22.1/22.2)
2019										
2020	6,8%									
2021	-4,5%									
2022	-0,9%	10,5%	13,1%	0,5%	15,5%	7,3%	6,1%			
2023	-12,1%	9,2%	11,7%	6,5%	5,1%	3,2%	4,8%	-0,8%	-7,5%	-2,6%

DTV Änderung zum Bezugsjahr	Sülldorfer Kirchenweg N Blankeneser Landstraße (24.4/24.5)	Kennedybrü cke W Ferdinandst or (25.1/25.2)	Alsterufer S Alsterterras se (27.1)	Neuer Jungfernstie g S Alsterglaci s (27.2)	Kaiser- Friedrich- Ufer (Radweg) SW Bogenstraß e (29.1)	Bogenstraß e NW Kaiser- Friedrich- Ufer (29.2/29.4)	Krugkoppel SW Leinpfad (30.1/30.2)	Eppendorfer Weg SW Hoheluftcha usse (31.4)	Hoheluftcha usse SO Eppendorfer Weg (31.5/31.6)	Osterstraße O Heußweg (32.1/32.2)
2019										
2020										
2021										
2022	25,4%	-3,5%		-5,0%	-0,6%		-6,4%	6,1%	6,7%	6,5%
2023	23,2%	-7,8%	-4,2%	10,8%	14,7%	-2,4%	-13,9%	3,0%	-2,4%	1,1%

halbseitiger Messquerschnitt

Elbgaustraße e NO Fangdieckstraße (33.1/33.2)	Kollaustraße S Sootbörm (35.1/35.2)	Leinpfad NW Krugkoppel (36.1)	Hartwicusstraße Papenhuder Straße (37.3)	Herbert- Weichmann- Straße N Am Langenzug (38.1/38.2)	Hamburger Straße NO Elsastraße (39.5/39.6)	Langenfort O Dennerstraße (40.1/40.2)	Fuhlsbüttler Straße S Dennerstraße (40.4/40.5)	Hasselbrook straße O Hirschgraben (42.7/42.8)	Wandsbeker Marktstraße SW Wandsbeker Königstraße (43.1/43.2)	Loher Straße NW Rahlstedter Straße (44.1/44.2)
6,5%	10,8%	6,8%	16,0%	-4,1%		8,7%	1,4%	40,5%	4,9%	0,2%
7,3%	1,6%	-2,4%	10,0%	-9,9%	1,0%	5,3%	-8,2%	44,1%	-6,1%	-4,0%

Rahlstedter Straße SW Loher Straße (44.3/44.4)	Berner Heerweg SW August- Krogmann- Straße (45.3/45.4)	Heegbarg N Saseler Damm (46.3/46.4)	Alte Holstenstraße S Ludwig- Rosenberg- Ring (47.1)	Oberer Landweg N Ladenbeker Furtweg (48.1/48.2)	Moorstraße O Wilstorfer Straße (50.2/50.4)	Wilstorfer Straße SO Moorstraße (50.3/50.5)
12,8%	12,7%	11,5%	31,9%	9,9%	-2,8%	-3,9%
4,5%	10,4%		17,5%		-3,4%	-6,5%

DTVw Änderung zum Bezugsjahr	An der Alster / Gurlittinsel	Neuer Kamp W Sternstraße (2.2)	Hermann- Blohm- Straße S St. Pauli- Elbtunnel (6.1/6.2)	Billstedter Hauptstraße NW Reclamstraße (9.1)	Reclamstraße e NO Billstedter Hauptstraße (9.3)	Otto- Brenner- Straße SO Kirchdorfer Straße (16.1/16.2)	Kirchdorfer Straße N Otto- Brenner- Straße (16.3/16.4)	Ehrenbergst raße O Max- Brauer-Allee (21.1/21.2)	Lobuschstra ße O Winterstraß e (21.3/21.4)	Osdorfer Landstraße W Windmühlen weg (22.1/22.2)
2019										
2020	4,5%									
2021	-7,1%									
2022	-2,7%	10,5%	15,1%	1,5%	16,5%	9,1%	8,7%			
2023	-12,6%	10,5%	15,0%	7,6%	5,6%	5,9%	8,4%	0,1%	-6,9%	-2,1%

DTVw Änderung zum Bezugsjahr	Sülldorfer Kirchenweg N Blankeneser Landstraße (24.4/24.5)	Kennedybrü cke W Ferdinandst or (25.1/25.2)	Alsterufer S Alsterterras se (27.1)	Neuer Jungfernstie g S Alsterglaci s (27.2)	Kaiser- Friedrich- Ufer (Radweg) SW Bogenstraße (29.1)	Bogenstraße e NW Kaiser- Friedrich- Ufer (29.2/29.4)	Krugkoppel SW Leinpfad (30.1/30.2)	Eppendorfer Weg SW Hoheluftcha ussee (31.4)	Hoheluftcha ussee SO Eppendorfer Weg (31.5/31.6)	Osterstraße O Heußweg (32.1/32.2)
2019										
2020										
2021										
2022	28,2%	-2,4%	-2,4%	-5,6%	-0,4%		-3,4%	7,8%	7,3%	7,9%
2023	26,2%	-5,6%	-2,4%	11,1%	15,8%	-2,3%	-10,5%	4,5%	-1,5%	2,7%

halbseitiger Messquerschnitt

Elbgaustraße NO Fangdieckstraße (33.1/33.2)	Kollaustraße S Sootbörn (35.1/35.2)	Leinpfad NW Krugkoppel (36.1)	Hartwicusstraße O Papenhuder Straße (37.3)	Herbert-Weichmann-Straße N Am Langenzug (38.1/38.2)	Hamburger Straße NO Elsastraße (39.5/39.6)	Langenfort O Dennerstraße (40.1/40.2)	Fuhlsbüttler Straße S Dennerstraße (40.4/40.5)	Hasselbrookstraße O Hirschgraben (42.7/42.8)	Wandsbeker Marktstraße SW Wandsbeker Königstraße (43.1/43.2)	Loher Straße NW Rahlstedter Straße (44.1/44.2)
8,1%	12,9%	9,4%	19,6%	-2,8%	2,1%	10,8%	2,5%	40,3%	5,0%	3,3%
9,6%	4,1%	0,8%	14,8%	-7,7%	2,7%	9,2%	-6,1%	46,4%	-5,5%	-0,9%

Rahlstedter Straße SW Loher Straße (44.3/44.4)	Berner Heerweg SW August-Krogmann-Straße (45.3/45.4)	Heegbarg N Saseler Damm (46.3/46.4)	Alte Holstenstraße S Ludwig-Rosenberg-Ring (47.1)	Oberer Landweg N Ladenbeker Furtweg (48.1/48.2)	Moorstraße O Wilstorfer Straße (50.2/50.4)	Wilstorfer Straße SO Moorstraße (50.3/50.5)
16,0%	14,3%	13,8%	35,1%	10,9%	-1,7%	-4,2%
8,7%	13,3%		18,9%		-3,0%	-6,2%