

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Richard Seelmaecker (CDU) vom 05.03.24

und Antwort des Senats

Betr.: Gibt es in Hamburg wirklich mehr Fahrradverkehr? (III)

Einleitung für die Fragen:

Eine 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.“ Die Drs. 22/14325 sowie Drs. 22/14430 lassen weiter wichtige Fragen unbeantwortet.

Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:

Vorbemerkung: *In Drs. 22/14430 schreibt der Senat: „Eine unvollständige Erhebung des DTV beziehungsweise DTVw liegt dann vor, wenn die Zählzeiten des betrachteten Messquerschnitts unvollständig sind. Die Zählzeiten des Messquerschnitts gelten als vollständig, wenn nachfolgende Kriterien hinsichtlich der Datenverfügbarkeit erfüllt werden (Angaben in Zeitintervall//Zeitraum//mindestens verfügbar): - Hauptverkehrszeit (früh)//6 bis 10 Uhr//87,5 Prozent - Hauptverkehrszeit (spät)//15 bis 19 Uhr//87,5 Prozent - Nebenverkehrszeit (früh)//0 bis 6 Uhr//66,67 Prozent - Nebenverkehrszeit (mittel)//10 bis 15 Uhr//60 Prozent 2 - Nebenverkehrszeit (spät)//19 bis 24 Uhr//80 Prozent - Gesamttag//0 bis 24 Uhr//87,5 Prozent Ein Zählstandort gilt als unvollständig oder unplausibel, wenn mindestens einer der dazugehörigen Messquerschnitte unplausibel oder unvollständig ist.“*

Frage 1: Was genau ist hier mit dem Begriff „Datenverfügbarkeit“ gemeint?

Antwort zu Frage 1:

Der Begriff Datenverfügbarkeit beschreibt das Vorhandensein von ungeprüften Rohdaten je Zeitintervall.

Frage 2: Warum wurden die Prozentwerte zwischen 87,5 und 60 Prozent fixiert?

Frage 3: Wann wurde der Prozentwerte durch wen bestimmt?

Antwort zu Fragen 2 und 3:

Die genannten Prozentwerte beschreiben die Mindestanforderung hinsichtlich der Datenverfügbarkeit. Sie wurden durch die zuständige Behörde als Qualitätsstandard festgelegt und beruhen auf den jahrelangen Erfahrungen mit Zählungen und Hochrechnungen. Die Prozentwerte für den Radverkehr wurden im Rahmen des Projektes „Hamburger Radverkehrszählnetz“ ebenfalls als Qualitätsstandard festgelegt.

Die Prozentwerte je Zeitintervall richten sich danach, wie groß der Anteil des jeweiligen Zeitintervalls am gesamten täglichen Verkehrsaufkommen ist: Je größer das Verkehrsaufkommen in einem Zeitintervall ist, desto höher muss der Prozentwert festgelegt werden.

Frage 4: *Ist eine Änderung der Werte angedacht?*

Antwort zu Frage 4:

Nein.

Frage 5: *Wie wird der Erwartungswert von Messquerschnitten genau bestimmt?*

Antwort zu Frage 5:

Siehe Drs. 22/14430.

Vorbemerkung: *In Drs. 22/14430 heißt es: „Die Ergebnisse der manuellen Zählungen an den Hamburger Fahrradpegeln sind der Anlage 2 (absolute Werte) sowie der Anlage 3 (Anteil am Gesamtaufkommen) zu entnehmen.“ Einige der Zählstellen wiesen selbst im Jahr 2000 eine höhere Zahl auf als 2021, beispielsweise die Zählstellen Horner Landstraße W Washingtonallee, Wilstorfer Straße SO Moorstraße. Bei vielen Messpunkten liegt die Zahl seit Beginn dieser Legislatur nur unwesentlich über dem Jahr 2000.*

Frage 6: *Trifft es zu, dass sich der Fahrradverkehr in Hamburg an allen Zählstellen in den Jahren seit dem Jahr 2000 verdoppelt hat?*

Antwort zu Frage 6:

Nein. Der Radverkehr hat sich an 15 der 38 Pegel mindestens verdoppelt (siehe Anlage 1).

Frage 7: *Bei wie vielen der in Anlage 2 der Drs. 22/14430 aufgeführten Zählstellen lag der Wert im Jahr 2021 unter denen des Jahres 2000?*

Frage 8: *Bei wie vielen Zählstellen hat der Fahrradverkehr in den Jahren 2000 bis 2021 um jeweils wie viel abgenommen beziehungsweise zugenommen (bitte in Prozent angeben)?*

Antwort zu Fragen 7 und 8:

Der Wert lag an zwei der 38 Hamburger Fahrradpegeln im Jahr 2021 unter dem Wert des Jahres 2000 und an 36 Fahrradpegeln über dem Wert des Jahres 2000. Die beiden Fahrradpegel mit weniger Verkehr haben Verringerungen um 8 Prozent beziehungsweise 20 Prozent. Die Steigerungen des Radverkehrs an den anderen 36 Fahrradpegeln befinden sich in einer Spanne zwischen 7 Prozent und 416 Prozent.

Im Übrigen siehe Anlage 1.

Frage 9: *Welche Ergebnisse hatten die Zählungen des Fahrradverkehrs an den unterschiedlichen Zählstellen seit 2021 (bitte in absoluten Zahlen darlegen)?*

Antwort zu Frage 9:

Die durchschnittlichen täglichen und werktäglichen Verkehrsstärken (DTV beziehungsweise DTVw) der einzelnen Standorte seit 2021 werden von der zuständigen Behörde unter <https://www.hamburg.de/bvm/verkehrsstaerken-rad/> veröffentlicht.

Frage 10: *An wie vielen Zählstellen hat sich der Radverkehr seit 2021 verringert beziehungsweise gesteigert (bitte pro Zählstelle absolut und in Prozent angeben)?*

Antwort zu Frage 10:

Für 31 Standorte lässt sich sowohl für das Kalenderjahr 2021 als auch 2023 ein DTV ermitteln. An elf der 31 Standorte hat sich der DTV im Kalenderjahr 2023 im Vergleich zu 2021 verringert. Entsprechend liegt der DTV an 20 Standorten im Jahr 2023 oberhalb von 2021.

Die Werte pro Standort sind in der Anlage 2 dargestellt.

Vorbemerkung: *In Drs. 22/14430 heißt es: „In den Jahren 1984 bis 2021 gab es keine Änderungen in der Lage der Zählstelle, damit eine Vergleichbarkeit gewährleistet werden kann.“*

Frage 11: *Warum findet die automatisierte Zählung seit 2021 dann nicht an den gleichen Stellen statt wie in den Jahren 1984 bis 2021?*

Antwort zu Frage 11:

Die strategische Verteilung der Messquerschnitte im Stadtgebiet wurde im Rahmen des Aufbaus des Hamburger Radzählnetzes in Abstimmung der zuständigen Dienststellen mit Vertreterinnen und Vertretern der Hamburger Bezirke festgelegt. Bei der Entscheidungsfindung wurde als ein Faktor auch berücksichtigt, an welchen Stellen sich die Hamburger Fahrradpegel befinden. Weitere relevante Faktoren für einen Messquerschnitt waren das Vorhandensein einer Veloroute, die Anzahl der Standorte je Bezirk sowie die Anzahl der Standorte innerhalb/außerhalb des Rings 2. Neben den genannten fachlichen Faktoren wurde außerdem die technische Realisierbarkeit unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten geprüft, um die Standortauswahl zu finalisieren.

Frage 12: *Gibt es automatisierte Zählstellen an den Lokalitäten, an denen bis 2020 manuell Zählungen erfolgt sind?*

Wenn ja: Bei wie vielen Lokalitäten (bitte absolut und im Verhältnis zur Gesamtzahl manueller Erhebungsorte bis 2021 darstellen)?

Antwort zu Frage 12:

Von den 38 Hamburger Fahrradpegeln, die bis einschließlich 2021 manuell gezählt wurden, wurden bisher acht durch eine automatisierte Zählstelle ersetzt. Das entspricht einem Anteil von rund 21 Prozent.

Frage 13: *Wer entscheidet über die Positionierung der automatisierten Zählstellen?*

Antwort zu Frage 13:

Siehe Antwort zu 11.

Vorbemerkung: *In Drs. 22/14430 heißt es: „Im Jahr 2020 wurde an den Fahrradpegeln der Radverkehr manuell gezählt. Diese manuellen Zählungen wurden über ein auf Verkehrserhebungen spezialisiertes Ingenieurbüro mittels Videoaufzeichnungen und anschließender Auswertung durch Zählpersonal durchgeführt. Die Angabe der Zähltage und Zählzeiten ist in Anlage 5 aufgeführt.“*

Frage 14: *Wurde die „manuelle“ Zählung ausgeschrieben?*

Antwort zu Frage 14:

Ja.

Frage 15: *Wenn ja: Wie viele Bewerber gab es?*

Wenn nein: warum nicht?

Antwort zu Frage 15:

Die Anzahl der Bieter kann aus Wettbewerbsgründen nicht benannt werden.

Frage 16: *Wenn ja: Was war das ausschlaggebende Kriterium für den Zuschlag an das Unternehmen, welches den Zuschlag erhalten hat?*

Frage 17: *Welches Ingenieurbüro hat die Zählungen durchgeführt?*

Antwort zu Fragen 16 und 17:

Der Zuschlag wurde erteilt an folgendes Ingenieurbüro: PGT.VE Ingenieurgesellschaft mbH.

Frage 18: *Wie genau wurden die Videoaufzeichnungen erstellt?*

Antwort zu Frage 18:

In der Regel erfolgte die Montage der Kameras für die Videoaufzeichnungen am Vortag der Erhebung und die Demontage am Folgetag der Erhebung, in der Regel an Beleuchtungsmasten in etwa 4 Metern Höhe.

Frage 19: *Wie viel Zählpersonal war für die Auswertung der Videoaufzeichnungen im Einsatz? Wie viele Stunden wurden insgesamt gezählt?*

Antwort zu Frage 19:

Die genaue Anzahl an Personen liegt der zuständigen Behörde nicht vor.

Für die Statistik ausgewertet wurden aus Gründen der Vergleichbarkeit die seit 1984 unverändert genutzten historischen Zeiträume der Langzeitpegel (13 Pegel mit 13 Stunden und 25 Pegel mit sieben Stunden), somit ergeben sich 344 Stunden pro Jahr.

Frage 20: *Wie viele Zählstunden zur Erhebung des Fahrradpegels gab es in den Jahren 2000 bis 2020 insgesamt pro Jahr?*

Antwort zu Frage 20:

In den Jahren 2000 bis 2020 ergeben sich somit insgesamt 7.224 Stunden.

Frage 21: *Was hat die Erhebung durch das Ingenieurbüro gekostet?*

Antwort zu Frage 21:

Siehe Drs. 22/13285.

Vorbemerkung: *In Drs. 22/14325 heißt es; „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.“*

Frage 22: *Auf welchen Wert bezieht sich die „prozentuale Veränderung“? Von was?*

Antwort zu Frage 22:

Bis einschließlich 2020 wurden zur Ermittlung der Radverkehrsentwicklung die sogenannten Hamburger Fahrradpegel verwendet, an denen seit den 1980er-Jahren einmal jährlich in der Regel zwischen April und Oktober von 6 Uhr bis 19 Uhr oder von 7 Uhr bis 9 Uhr und 13 Uhr bis 18 Uhr an einem Werktag außerhalb der Ferien der Radverkehr manuell gezählt wurde. Im Anschluss wurde die Summe der gezählten Radfahrenden aller Standorte gebildet und mit der entsprechenden Summe des Vorjahres ins Verhältnis gesetzt. Das Ergebnis ist die gewichtete Veränderung des Radverkehrs zum jeweiligen Vorjahr.

Seit 2021 erfolgt die Berechnung der prozentualen Veränderung auf Grundlage der Daten des Hamburger Radverkehrszählnetzes. Durch die automatisierte Erfassung stehen nun sehr umfangreiche Datensätze zur Verfügung. Um auch saisonale Unterschiede im Radverkehrsaufkommen zu berücksichtigen, wird für jeden Monat des

Betrachtungsjahres sowie des Vorjahres jeweils eine Summe des DTVw gebildet. In diese Summen fließen jeweils alle Standorte ein, für die sowohl im Bezugs- als auch im Vorjahr in dem entsprechenden Monat ein DTVw ermittelt werden konnte. Für das Bezugsjahr und das dazugehörige Vorjahr werden dann die ermittelten Monatssummen jeweils zu einer Jahressumme aufaddiert und ins Verhältnis zueinander gesetzt. Dadurch ergibt sich die gewichtete Veränderung des Radverkehrs an Werktagen im Bezugsjahr zum jeweiligen Vorjahr.

Frage 23: *Was heißt „gewichtet“ in diesem Kontext?*

Antwort zu Frage 23:

Gewichtet in diesem Kontext bedeutet, dass Standorte mit hohen Radverkehrsmengen einen größeren Einfluss auf die Veränderung haben als Standorte mit niedrigen Radverkehrsmengen.

Frage 24: *Wenn die Radverkehrsentwicklung auf Basis der gewichteten Jahr-zu-Jahr-werktags-Veränderung aller Zählstellen beruht, wie genau wirkt die Indexbildung der veränderten Anzahl und Lokalität der Zählstellen seit 2021 entgegen?*

Antwort zu Frage 24:

Die Nutzung des Indexwertes ermöglicht es, unabhängig von Anzahl und Lage der Standorte die Radverkehrsentwicklung über einen längeren Zeitraum zu betrachten. Zudem kann direkt ein Bezug zum Startjahr hergestellt werden.

Pegel (alt)	Zählstelle	Bezeichnung	Zählzeit	2000	2021	Änderung in %
L001	5168	Kennedybrücke W Ferdinandstor	6-19	4.846	5.908	22 %
L002	5178	Lombardsbrücke W Ballindamm	6-19	1.739	2.236	29 %
L003	5156	Dammtorstraße S Große Theaterstraße	6-19	1.597	3.357	110 %
L004	5208	Meißberg W Deichtorplatz	6-19	933	1.575	69 %
L005	5198	Willy-Brandt-Straße W Kleiner Burstah	6-19	1.203	3.187	165 %
L006	5348	Horner Landstraße W Washingtonallee	6-19	764	702	-8 %
L007	5332	Washingtonallee N Horner Landstraße	6-19	502	591	18 %
L008	5095	Hohelufchaussee SO Eppendorfer Weg	6-19	2.885	4.966	72 %
L009	5041	Bahrenfelder Chaussee NW Von-Sauer-Straße	6-19	651	1.911	194 %
L010	5308	Wandsbeker Marktstraße W Wandsbeker Allee	6-19	2.325	2.959	27 %
L011	5292	Wandsbeker Allee N Wandsbeker Marktstraße	6-19	1.350	1.963	45 %
L012	5288	Schöneberger Straße W Charlottenburger Straße	6-19	293	612	109 %
L013	5252	August-Krogmann-Straße N Am Luisenhof	6-19	867	977	13 %
K014	5263	Stein-Hardenberg-Straße NO Tonndorfer Hauptstraße	7-9 + 13-18	125	380	204 %
K015	5183	An der Alster NO Schmilinskystraße	7-9 + 13-18	2.336	3.264	40 %
K016	5087	Hudtwalckerstraße SW Sierichstraße	7-9 + 13-18	1.259	4.692	273 %
K017	5142	Dammtordamm N Esplanade	7-9 + 13-18	698	1.551	122 %
K018	5385	Wilstorfer Straße SO Moorstraße	7-9 + 13-18	610	486	-20 %
K019	5361	Wilstorfer Straße NW Moorstraße	7-9 + 13-18	601	644	7 %
K020	5374	Moorstraße O Wilstorfer Straße	7-9 + 13-18	213	495	132 %
K021	5274	Tonndorfer Hauptstraße O Stein-Hardenberg-Straße	7-9 + 13-18	265	466	76 %
K022	5053	Wendlohrstraße NO Frohmestraße	7-9 + 13-18	269	536	99 %
K023	5065	Frohmestraße SO Wendlohrstraße	7-9 + 13-18	678	1.319	95 %
K024	5078	Frohmestraße W Schleswiger Damm	7-9 + 13-18	961	1.688	76 %
K025	5353	Lohrbrügger Markt NO Lohrbrügger Landstraße	7-9 + 13-18	641	710	11 %
K026	5212	Saseler Chaussee N Stadtbahnstraße	7-9 + 13-18	215	633	194 %
K027	5224	Stadtbahnstraße O Saseler Chaussee	7-9 + 13-18	406	774	91 %
K028	5236	Saseler Chaussee S Stadtbahnstraße	7-9 + 13-18	179	543	203 %
K029	5248	Stadtbahnstraße W Saseler Chaussee	7-9 + 13-18	542	767	42 %
K030	5311	Hammer Straße NW Horner Kreisel	7-9 + 13-18	112	310	177 %
K031	5324	Horner Weg O Mettlerkampsweg	7-9 + 13-18	444	1.553	250 %
K032	5018	Schulauer Weg W Tinsdaler Heideweg	7-9 + 13-18	105	452	330 %
K033	5022	Schenefelder Landstraße N Elbchaussee	7-9 + 13-18	231	545	136 %
K034	5031	Elbchaussee NW Schenefelder Landstraße	7-9 + 13-18	208	1.074	416 %
K035	5113	Beim Schlump NO Schäferkampsallee	7-9 + 13-18	993	1.425	44 %
K036	5125	Schröderstiftstraße SO Beim Schlump	7-9 + 13-18	1.023	1.523	49 %
K037	5137	Kleiner Schäferkamp SW Schäferkampsallee	7-9 + 13-18	971	1.790	84 %
K038	5101	Schäferkampsallee NW Beim Schlump	7-9 + 13-18	732	1.431	95 %

	DTV (2021)	DTV (2023)	Änderung absolut	Änderung (in %)
An der Alster / Gurlittinsel	5.861	5.398	-463	-8 %
Neuer Kamp W Sternstraße (2.2)	1.872	2.045	173	9 %
Hermann-Blohm-Straße S St.Pauli-Elbtunnel (6.1/6.2)	1.569	1.752	183	12 %
Billstedter Hauptstraße NW Reclamstraße (9.1)	137	146	9	6 %
Reclamstraße NO Billstedter Hauptstraße (9.3)	66	69	3	5 %
Otto-Brenner-Straße SO Kirchdorfer Straße (16.1/16.2)	307	317	10	3 %
Kirchdorfer Straße N Otto-Brenner-Straße (16.3/16.4)	216	226	10	5 %
Sülldorfer Kirchenweg N Blankeneser Landstraße (24.4/24.5)	562	693	130	23 %
Kennedybrücke W Ferdinandstor (25.1/25.2)	4.812	4.435	-378	-8 %
Neuer Jungfernstieg S Alsterglaxis (27.2)	2.311	2.561	250	11 %
Kaiser-Friedrich-Ufer (Radweg) SW Bogenstraße (29.1)	3.331	3.819	489	15 %
Krugkoppel SW Leinpfad (30.1/30.2)	6.616	5.697	-919	-14 %
Eppendorfer Weg SW Hoheluftchaussee (31.4)	2.167	2.231	64	3 %
Hoheluftchaussee SO Eppendorfer Weg (31.5/31.6)	3.893	3.800	-93	-2 %
Osterstraße O Heußweg (32.1/32.2)	3.341	3.379	38	1 %
Elbgaustraße NO Fangdieckstraße (33.1/33.2)	1.304	1.398	95	7 %
Kollaustraße S Sootbörn (35.1/35.2)	1.684	1.712	28	2 %
Leinpfad NW Krugkoppel (36.1)	2.920	2.850	-70	-2 %
Hartwicusstraße O Papenhuder Straße (37.3)	789	868	79	10 %
Herbert-Weichmann-Straße N Am Langenzug (38.1/38.2)	2.790	2.514	-276	-10 %
Hamburger Straße NO Elsastraße (39.5/39.6)	2.521	2.547	26	1 %
Langenfort O Dennerstraße (40.1/40.2)	818	862	43	5 %
Fuhlsbüttler Straße S Dennerstraße (40.4/40.5)	1.091	1.001	-90	-8 %
Hasselbrookstraße O Hirschgraben (42.7/42.8)	549	791	242	44 %
Wandsbeker Marktstraße SW Wandsbeker Königstraße (43.1/43.2)	2.534	2.380	-154	-6 %
Loher Straße NW Rahlstedter Straße (44.1/44.2)	233	224	-9	-4 %
Rahlstedter Straße SW Loher Straße (44.3/44.4)	403	421	18	5 %
Berner Heerweg SW August-Krogmann-Straße (45.3/45.4)	708	781	73	10 %
Alte Holstenstraße S Ludwig-Rosenberg-Ring (47.1)	743	873	130	17 %
Moorstraße O Wilstorfer Straße (50.2/50.4)	854	825	-29	-3 %
Wilstorfer Straße SO Moorstraße (50.3/50.5)	873	816	-57	-7 %

 halbseitiger Messquerschnitt