

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Richard Seelmaecker (CDU) vom 25.04.24

und Antwort des Senats

Betr.: Bremst der Senat den motorisierten Individualverkehr in Hamburg aus?

Einleitung für die Fragen:

In Drs. 22/14911 behauptet der Senat: „Der Präses der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende hat bei der besagten Pressekonferenz verkündet, es sei eben gerade auch das Ziel den motorisierten Individualverkehr zu beschleunigen. Siehe dazu auch das Video der Landespressekonferenz (<https://www.hamburg.de/landespressekonferenz/18497674/2024-04-09-video-lpk/>) (...).“

Wortwörtlich sagte der grüne Verkehrssenator jedoch: „Also, ich möchte einmal sagen das wir – ich habe jetzt nicht die genaue Zahl im Kopf, die ändern sich wahrscheinlich auch immer – auch jetzt schon total an einem guten Verkehrsfluss für den automobilen Verkehr interessiert sind. Es gibt in Hamburg, ich meine 386, aber sagen wir mal über 350 grüne Wellen für den privaten PKW-Verkehr. Und das ist auch richtig so. Und das Ziel ist es, jetzt in einem ersten Schritt hier die Busse weiter zu beschleunigen, auch die Einsatzfahrzeuge, aber perspektivisch ist es natürlich auch so, dass es darum geht, auch den privaten Individualverkehr – ich will nicht sagen zu beschleunigen – aber besser, ein besseres Durchkommen durch die Stadt zu ermöglichen. Und also nur damit da jetzt auch keine Zweifel beim politischen Raum werden immer irgendwelche Dinge behauptet. Ich habe damit, ich finde das richtig.“

Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:

Frage 1: *Hat der Verkehrssenator dieses Zitat so getätigt?*

Frage 2: *Wenn nein: Was hat er wortwörtlich in der LPK am 9.4.2024 gesagt?*

Antwort zu Fragen 1 und 2:

Siehe Livestream der Landespressekonferenz am 9. April 2024 <https://www.hamburg.de/lpk-archiv-2024/18497674/2024-04-09-video-lpk/>.

Frage 3: *Woraus leitet der Senat – wie in Drs. 22/14911 behauptet – aus diesem Zitat ab, dass die Beschleunigung des motorisierten Individualverkehrs („privater Individualverkehr“) ein konkret angestrebtes Ziel ist?*

Frage 4: *Ist die Beschleunigung des motorisierten Individualverkehrs („privater Individualverkehr“) ein Senatsziel?*

Frage 5: *Falls ja: Wie ist die Aussage des grünen Verkehrssenators in diesem Kontext dann einzuordnen?*

Frage 6: *Falls nein: warum nicht?*

Frage 7: *Wo wird die Beschleunigung des motorisierten Individualverkehrs wörtlich und explizit in der „Strategie Mobilitätswende“ und/oder der „Strategie Digitale Mobilität“ als Senatsziel aufgeführt (bitte konkrete Textstellen unter Verweis auf Seitenzahlen zitieren)?*

Antwort zu Fragen 3 bis 7:

Der Verkehrsfluss des motorisierten Individualverkehrs wird mithilfe intelligenter Lichtsignalanlagen (LSA) optimiert. Dies geschieht beispielsweise durch koordinierte Schaltungen der LSA („Grüne Wellen“). Zurzeit gibt es circa 350 Individualverkehr-Koordinierungen, in die rund 1.500 LSA eingebunden sind. Durch die weitere Digitalisierung der Straßenverkehrsinfrastruktur soll der Verkehrsfluss gesamthaft auf den Hamburger Straßen verbessert werden.

Im Rahmen der Strategie Digitale Mobilität (siehe Drs. 22/14895) wird auf eine Verbesserung des Verkehrsflusses durch Umsetzung gezielter Maßnahmen unter anderem an folgenden Stellen hingewiesen:

Seiten 25 fortfolgende: „Mit der neuen LSA-Zentralsteuerung können Informationen aller LSA und weiteren Verkehrsdetektoren in einem intelligenten System gebündelt werden. Der Verkehrsfluss kann ganzheitlich analysiert und gesteuert werden, und auf Störungen kann schneller reagiert werden. Zudem erlaubt die Stauprognose eine proaktive, entlastende Verkehrssteuerung“.

Seite 42: „Im Rahmen von Projekten wie Roll-out Kooperative Systeme in der Hansestadt Hamburg (ROKS-HH) und C-ROADS Germany (...) wurden sukzessive C-ITS-Dienste (Cooperative intelligent transport systems) wie z. B. der Ampelphasenassistent (GLOSA) oder TTG (Time-to-Green) an über 100 LSA-Knoten realisiert. Die Ausstattung von ununterbrochenen Strecken mit diesen Services können zu einer Verstärkung sowie Optimierung des Verkehrsflusses und gleichzeitig zur Schadstoffreduzierung führen.“

Seite 42: „Durch den Einsatz von C-ITS-Technologien und -Diensten wird der Verkehr effizienter organisiert, was zur Reduzierung von Schadstoffemissionen und einer besseren Verkehrssicherheit führt. Gefährliche Situationen können durch den Informationsaustausch zwischen Verkehrsinfrastruktur und vernetzten Fahrzeugen vermieden werden. Die Priorisierung im öffentlichen Verkehr und von Einsatzfahrzeugen wird durch die Integration von C-ITS optimiert, indem Fahrzeuge priorisiert und effizienter geleitet werden, um den Verkehrsfluss zu verbessern.“

Seite 45: „AVP (Automatisiertes Valet-Parken) im Bereich des vollautomatisierten Fahrens (...) kann künftig den Verkehrsfluss verbessern, da es das zeitraubende und ineffiziente Manövrieren bei der Parkplatzsuche reduziert.“

Aus der „Strategie Mobilitätswende“ (vergleiche Drs. 22/13670) beziehen sich unter anderem die folgenden Abschnitte auf Optimierungsmaßnahmen im Straßennetz:

Seite 3: 16 Ziele für die Mobilität in Hamburg – Überregionale und regionale Erreichbarkeit Hamburgs optimieren und Zuverlässigkeit erhöhen; Funktionsfähigkeit, Resilienz und gute Benutzbarkeit des Straßen- und Schienennetzes sicherstellen.

Seite 41: „Durch die Sicherung und den Ausbau der transeuropäischen Verkehrsnetze (Trans-European Transport Network) (TEN-T-Korridore) und der regionalen Hauptkorridore für den Personen- wie auch den Güterverkehr wird auch die herausragende Bedeutung des Hamburger Hafens und Hamburgs Position als Welthandelsstadt langfristig gesichert.“

Seite 47: „Der Senat hat sich das Ziel gesetzt, die öffentliche Infrastruktur in einen guten Zustand zu bringen und diesen in der Folge dauerhaft zu erhalten. Die Drs. 21/13592 „Grundsätze des Erhaltungsmanagements“ beschreibt, wie dieses Ziel durch systematisches Erhaltungsmanagement und unabhängig von der jeweils aktuellen Haushaltslage erreicht werden soll.“

Seite 67: „Um den Verkehrsablauf im Hafen weiter zu verbessern, sollen die Möglichkeiten der Digitalisierung (Verarbeiten und Veröffentlichen von Verkehrsinformationen, Sperrmeldungen, Routenempfehlungen, Parkplatzanzeigen etc.) genutzt werden (...).“

Seite 71: „Um die steigenden Ansprüche an ein übergeordnetes Verkehrsmanagementsystem der Zukunft befriedigen zu können, plant die BVM ein Mobility Operating System (MOS) zu entwickeln und schrittweise einzuführen, um somit die Vernetzung der städtischen Leit- und Betriebszentralen sowie einen Informationsaustausch in Echtzeit zu ermöglichen. Dieser „Werkzeugkasten“ ermöglicht zukünftig den Mitarbeitenden in den Leit- und Betriebszentralen schnellere und besser abgestimmte Reaktionen auf Störungen und Sonderereignisse. Eine wichtige Grundlage für ein MOS wird im Projekt „#transmove“ entwickelt. Das Projekt vereint dabei den statischen Stauprognose-Ansatz des Hamburger Verkehrsmodells und die dynamische Simulation des Individualverhaltens.“

Seite 74 „Im Bereich der Verkehrsflussverbesserung sind bereits erhebliche Anstrengungen unternommen worden, um dem gesetzten Ziel einer verbesserten Baustellenkoordination und der damit verbundenen Verbesserung des Verkehrsflusses gerecht zu werden (vgl. Kapitel 4.2.3 Regionaler und überregionaler Straßenverkehr). Zur besseren Koordination der Baumaßnahmen konnten durch organisatorische Änderungen, Erweiterung und Verbesserung der eingesetzten Technologien und stärkere Kooperation bereits viele Verbesserungspotentiale genutzt werden.“

Frage 8: *Welche konkreten Maßnahmen hat der Senat für das Jahr 2024 geplant, um den motorisierten Individualverkehr („privater Verkehr“) zu beschleunigen?*

Antwort zu Frage 8:

Der Aufbau eines übergeordneten Verkehrsmanagementsystems wird in 2024 fortgesetzt. Der Einsatz der in der Drs. 22/14895 genannten C-ITS-Technologien und -Dienste wird fortgeführt und sukzessive weiter im Stadtgebiet ausgerollt.