

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Richard Seelmaecker (CDU) vom 06.05.24

und Antwort des Senats

**Betr.: Bremst der Senat den motorisierten Individualverkehr in Hamburg aus?
(II)**

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:

Einleitung für die Antworten:

Es ist das Ziel des Senats, den Verkehrsfluss für den gesamten Straßenverkehr, also für den motorisierten Individualverkehr, für den Wirtschaftsverkehr, den Busverkehr und sonstige motorisierte Fahrzeuge, zu gewährleisten und stetig zu verbessern. Dies bedeutet Störungen und Behinderungen wo möglich zu minimieren und Stau zu reduzieren. Gleichzeitig wird durch den Angebotsausbau für den Umweltverbund und weitere Maßnahmen der Strategie Mobilitätswende sichergestellt, dass der bereits laufende Modal Shift zum Umweltverbund weiter voranschreitet. Ziel des Senats ist es, den Anteil der Wege, die die Hamburgerinnen und Hamburger im Umweltverbund (zu Fuß, mit dem Rad, im ÖPNV) zurücklegen, bis 2030 auf 80 Prozent zu steigern (80-20-Ziel). Dafür plant der Senat, den CO₂-Ausstoß in der Freien und Hansestadt Hamburg bis 2030 um 70 Prozent gegenüber 1990 zu reduzieren und bis 2045 Netto-CO₂-Neutralität zu erreichen (siehe Zweite Fortschreibung des Hamburger Klimaplanes, Drs. 22/12774). Der Verkehrssektor muss zum Erreichen dieser Ziele erhebliche CO₂-Einsparungen leisten und bis 2030 den Ausstoß um 53 Prozent gegenüber dem Basisjahr 1990 reduzieren. Neben dem Einsatz nachhaltiger Antriebstechnologien ist der Modal Shift zum Umweltverbund die zentrale Stellschraube zur CO₂-Reduktion.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen wie folgt:

Vorbemerkung: Der Senat hat in Drs. 22/15093 Fragen 1 und 2 nicht beantwortet. Daher frage ich erneut:

Frage 1: Hat der Verkehrssenator dieses Zitat in der LPK vom 9.4.2024 wortwörtlich so getätigt (bitte binär mit ja/nein beantworten)?

Frage 2: Wenn nein: Was genau hat der Senat wortwörtlich gesagt (bitte Zitat schriftlich aufführen)?

Antwort zu Fragen 1 und 2:

Siehe Drs. 22/15093.

Vorbemerkung: In der „Strategie Mobilitätswende“ heißt es auf Seite 24: „Um die Klimaziele zu erreichen ist neben der Elektrifizierung der Fahrzeugflotten eine Reduktion der Fahrleistung im MIV erforderlich.“ Auf Seite 53 heißt es: „In Kombination mit der angestrebten Verlagerung von Personenverkehr vom MIV auf den Umweltverbund kann Hamburg damit das CO₂-Minderungsziel im Sektor „Verkehr/Mobilitätswende“ bis 2030 erreichen“.

Frage 3: Ist es Senatsziel, den motorisierten Individualverkehr (MIV) in Hamburg zu reduzieren?

Frage 4: Wenn ja: warum?

Frage 5: Wenn ja: Wie wird dann sichergestellt, dass – sollte der Senat wie in Drs. 22/15093 behauptet ein Interesse an der Beschleunigung des MIV haben – die MIV-Beschleunigung nicht zu mehr MIV in der Hansestadt führt?

Frage 6: Wenn nein: Warum wird dies in der „Strategie Mobilitätswende“ dann explizit als Ziel erwähnt?

Frage 7: Sieht der Senat einen Zielkonflikt zwischen Reduktion des MIV und MIV-Beschleunigung?

Wenn ja: inwiefern?

Wenn nein: warum nicht?

Antwort zu Fragen 3 bis 7:

Siehe Vorbemerkung.

Frage 8: Wie haben sich die Verkehrsstärken verschiedener Verkehrsmittel (Fahrrad, Auto, Fußgänger, E-Scooter) im 1. Quartal 2024 in Hamburg entwickelt (bitte Gesamtentwicklung in Prozent sowie zum Vorjahresquartal angeben)?

Frage 9: In Drs. 22/14142 schreibt der Senat: „Gegenüber dem Vorjahr zeigt sich nach aktuellem Stand eine konstante Entwicklung, Hochrechnungen deuten darauf hin, dass der Kfz-Verkehr mit einem ganz leichten Anstieg zwischen 1 und 2 Prozent nahezu unverändert geblieben ist“. Wie hat sich die Verkehrsstärke der Pkws in Hamburg in Jahr 2023 entwickelt (bitte im Vergleich zum Vorjahr angeben)?

Antwort zu Fragen 8 und 9:

Sowohl der Radverkehr als auch die Nutzung von E-Scootern ist grundsätzlich stark witterungs- und saisonabhängig.

Der Radverkehr hat sich an durchschnittlichen Werktagen wie folgt entwickelt:

Tabelle 1

Radverkehr	Januar 2024 Messquer- schnitte: 97	Februar 2024 Messquer- schnitte: 97	März 2024 Messquer- schnitte: 96
Änderung DTVw vom jeweiligen Monat zum Vormonat	-3 %	60 %	17 %
Änderung DTVw vom jeweiligen Monat zum Jahresdurchschnitt des Vorjahres (DTVw 2023)	-49 %	-19 %	-5 %

Im 1. Quartal 2024 lag der Radverkehr an den Werktagen im Durchschnitt 10 Prozent unterhalb des durchschnittlichen Verkehrs an Werktagen im 1. Quartal 2023. Da der Radverkehr stark witterungsabhängig ist, ergeben sich hieraus noch keine Rückschlüsse auf das gesamte Jahr.

In der Anlage ist die Entwicklung des Radverkehrs seit dem Jahr 2000 bis einschließlich dem Jahr 2023 dargestellt.

Der Kfz-Verkehr hat sich an durchschnittlichen Werktagen wie folgt entwickelt:

Tabelle 2

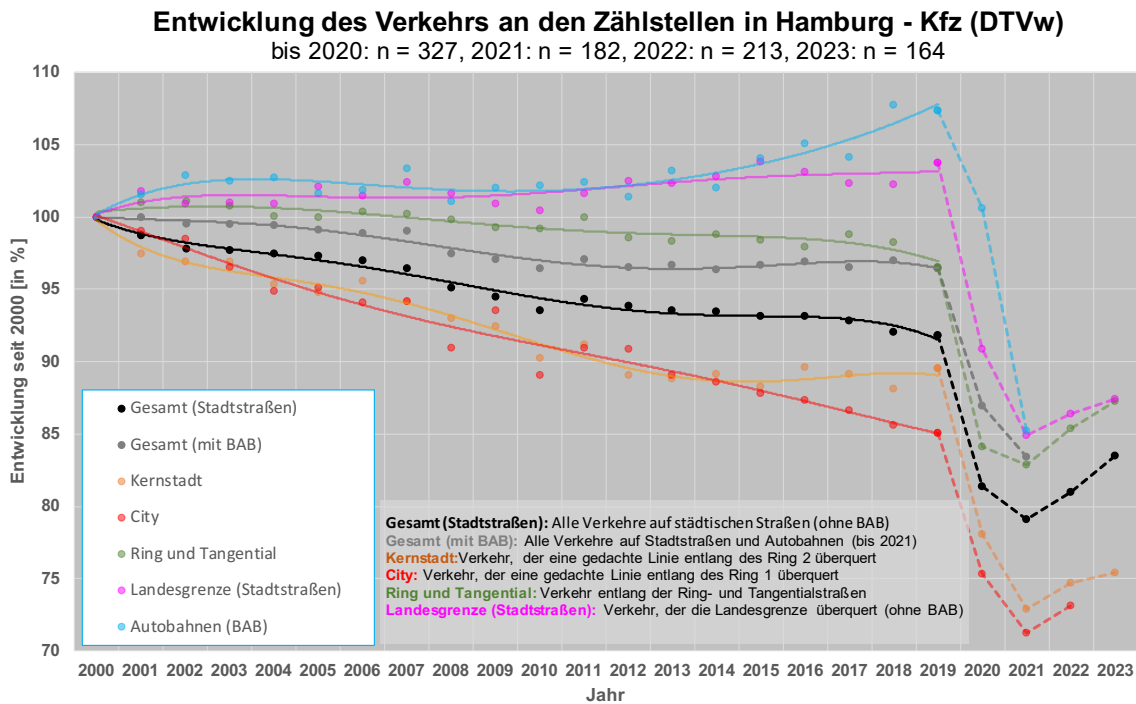
Kfz-Verkehr	Januar 2024 Standorte: 225	Februar 2024 Standorte: 227	März 2024 Standorte: 227
Änderung DTVw vom jeweiligen Monat zum Vormonat	-2 %	6 %	-2 %
Änderung DTVw vom jeweiligen Monat zum Jahresdurchschnitt des Vorjahres (DTVw 2023)	-6 %	0 %	-3 %

Im 1. Quartal 2024 lag der Kfz-Verkehr an den Werktagen im Durchschnitt 5 Prozent unterhalb der durchschnittlichen werktäglichen Verkehrsstärke (DTVw) im 1. Quartal 2023.

Der DTVw des Kfz-Verkehrs hat seit dem Jahr 2000 bis 2019 um rund 8 Prozent abgenommen.

Im Jahr 2023 hat der DTVw auf den Stadtstraßen um rund 3 Prozent im Vergleich zum Jahr 2022 zugenommen. Im Vergleich zum Jahr 2019 lag der DTVw im Jahr 2023 rund 9 Prozent unter dem DTVw im Jahr 2019 und rund 17 Prozent unter dem DTVw im Jahr 2000.

Bild



Gegenüber dem 1. Quartal 2023 ist die Verkehrsleistung (in Kilometern) aller angebotenen Sharing-E-Scooter im 1. Quartal 2024 um 1 Prozentpunkt gesunken. Die Sharing-E-Scooter-Fahrten haben im 1. Quartal 2024 im Vergleich zum 1. Quartal 2023 um 7 Prozentpunkte abgenommen. Im Übrigen siehe Drs. 22/14142.

Frage 10: Sind die in Drs. 22/15093 aufgelisteten Maßnahmen konkret auf den MIV ausgelegt oder profitieren auch andere Verkehrsträger von den Maßnahmen?

Frage 11: Welche der aufgelisteten Maßnahmen dienen ausschließlich der Beschleunigung des MIV?

Antwort zu Fragen 10 und 11:

Die in Drs. 22/15093 aufgelisteten Maßnahmen zielen grundsätzlich auf eine Verkehrsflussverbesserung für den Straßenverkehr ab. Es profitieren somit auch andere motorisierte Verkehrsträger:innen von den aufgelisteten Maßnahmen, zum Beispiel der Personewirtschafts- und Güterverkehr, der Busverkehr, der Taxiverkehr, Einsatz- und Rettungsfahrzeuge.

Entwicklung des Radverkehrs in Hamburg 2000 bis 2023,
 (DTV_w bis 2020: 38 Fahrradpegel, ab 2021: 52 Pegel Hamburger Radzählnetz,
 Beginn im Jahr 2000 = 100%)

