

Schriftliche Kleine Anfrage

der Abgeordneten Rosa Domm und Gerrit Fuß (Grüne) vom 03.06.21

und Antwort des Senats

- Drucksache 22/4810 -

Betr.: Auswertung von Verkehrszahlen im Jahr 2020

Einleitung für die Fragen:

Die Covid-19-Pandemie hat das Leben in Hamburg im Jahr 2020 sehr stark beeinflusst. Dadurch hat sich das Mobilitätsverhalten in Hamburg im vergangenen Jahr stark verändert. Insbesondere im Frühjahr 2020 und während des Novembers und Dezembers 2020 haben sich viele Menschen durch die Hamburgische SARS-CoV-2-Eindämmungsverordnung anders oder weniger fortbewegt als sonst. Auch die Streiks der Hochbahn im Herbst haben das Mobilitätsverhalten verändert.

Während das Fahrrad zu den großen Gewinnern zählt (Drs. 22/789, Drs. 22/2233) und der ÖPNV durchschnittlich weniger genutzt wurde, ist die Lage beim MIV weniger klar. Aufschluss darüber kann eine Auswertung der Verkehrszahlen geben.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

Im Rahmen des Projektes „Automatisierte Verkehrsmengenerfassung in Hamburg“ werden bis Ende September 2021 an rund 420 Knotenpunkten Wärmebildkameras zum Zwecke von Echtzeit-Verkehrszählungen und zur Reisezeiterfassung verbaut.

Ein Teil der Knotenpunkte wurde bereits im Kalenderjahr 2020 realisiert, sodass die Kfz-verkehrlichen Auswirkungen mit Bezug zur Corona-Pandemie ausgewertet wurden.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen wie folgt:

Frage 1: *Wie hat sich der Kfz-Verkehr in Hamburg, gemessen durch Wärmebildkameras, an ausgewählten repräsentativen Standorten im Kalenderjahr 2020 im Vergleich zur durchschnittlichen werktägigen Verkehrsstärke (DTVw) von 2019 entwickelt? Bitte insgesamt und nach den ausgewählten repräsentativen Standorten mit Angabe des jeweiligen Bezirkes aufschlüsseln,*

- a) *mit besonderem Schwerpunkt auf dem ersten Lockdown im Frühjahr.*
- b) *mit besonderem Schwerpunkt auf dem zweiten Lockdown ab November.*

Bei der Auswahl der Standorte wurde die Betriebsdauer der Kameras sowie die Lage berücksichtigt. Es wurden folgende Standorte ausgewählt:

Knotennummer	Name
0084*	Jungfernstieg / Neuer Wall *
0136	Bramfelder Straße / Habichtstraße
0239	Mohnhof / Bergedorfer Straße
0320	Wilstorfer Straße / Moorstraße
0549	Elbchaussee / Manteuffelstraße
0565	Kieler Straße / Langenfelder Damm
0578	Langenhorner Chaussee / Schmuggelstieg
0650	Luruper Hauptstraße / Ackerstieg
0751	Frohmestraße / Wendlohstraße / Schleswiger Damm

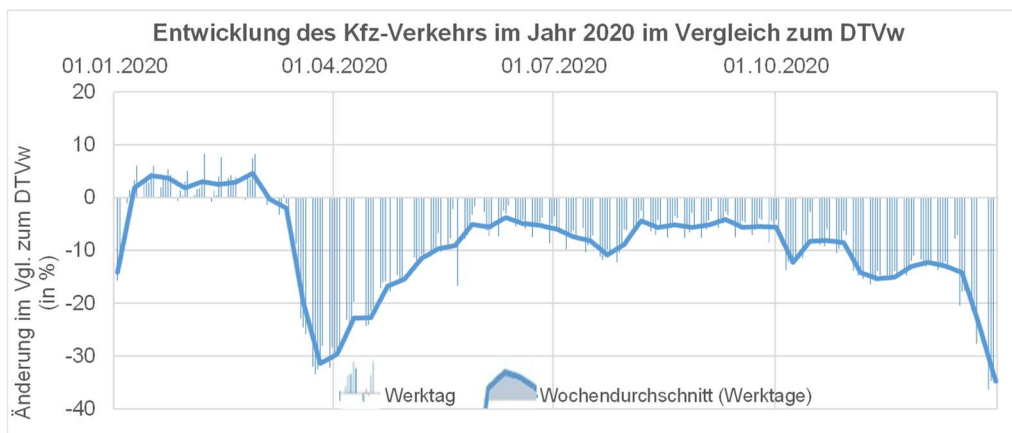
0756	Fuhlsbüttler Straße / Meister-Bertram-Straße
1010	Harburger Chaussee / Schlenzigstraße
1239	Brombeerweg / Hummelsbüttler Landstraße
2078	Stresemannstraße / Lerchenstraße
2133	Wedeler Landstraße / Schulauer Moorweg
2196	Stein-Hardenberg-Straße / Ausfahrt Feuerwehr Wandsbek
2240	Holsteiner Chaussee / Marek-James-Straße

* Berücksichtigung nur bei der Betrachtung des Zeitraums vom 1. Lockdown

Da an dem Knotenpunkt 0136 (Bramfelder Straße / Habichtstraße) im Jahr 2019 Bauarbeiten stattfanden, kann dieser nicht mit der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke an Werktagen (DTVw) von 2019 verglichen werden. Es erfolgt daher ein Vergleich mit der DTVw von 2018.

Bei dem Knotenpunkt 0650 (Luruper Hauptstraße / Ackerstieg) handelt es sich um eine Bedarfszählstelle, sodass auch hier der DTVw des Vorjahres verwendet wird.

Die Entwicklung des Kfz-Verkehrs insgesamt an den ausgewählten Standorten ist in nachfolgender Abbildung dargestellt:



Für die Betrachtung mit Schwerpunkt auf den 1. Lockdown wird in Anlage 1 der Zeitraum von Kalenderwoche (KW) 10 bis einschließlich KW 22 dargestellt. Ab KW 22 hat sich der Verkehr eingependelt. Dabei werden sowohl die Entwicklungen / Abweichungen der einzelnen Standorte / Knotenpunkte als auch die Entwicklung insgesamt (Mittelwert über die Abweichungen der einzelnen Standorte) angegeben.

Für die Betrachtung mit Schwerpunkt auf den 2. Lockdown wird in Anlage 2 der Zeitraum von KW 44 bis einschließlich KW 53 dargestellt. Die Angaben erfolgen analog zu den Angaben des 1. Lockdowns.

Frage 2: *Wie hoch war das Kfz-Verkehrsaufkommen im April 2020, im September 2020 und im Dezember 2020? Bitte für die unter 1. genannten ausgewählten repräsentativen Standorte standortweise für alle Wochentage (inkl. Wochenende) in den genannten Zeiträumen angeben.*

Das Verkehrsaufkommen, unterschieden nach Wochentag (inkl. Wochenende) und Standort, ist der Anlage 3 zu entnehmen. Ergänzend wurde die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) sowie durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke an Werktagen (DTVw) je Standort angegeben.

Frage 3: *Im vergangenen Jahr haben zwei Hochbahn-Streiks (am 29.09.2020 und am 15.10.2020) stattgefunden. Wie haben sich diese Streiks jeweils auf den Rad- und Kfz-Verkehr ausgewirkt? Bitte vergleichen mit dem Wochentag eine Kalenderwoche vor und nach dem jeweiligen Streiktag.*

Bei der Auswahl der Standorte wurde die Betriebsdauer der Kameras sowie die Lage berücksichtigt. Es wurden folgende Standorte ausgewählt:

- An der Alster / Gurlittinsel
- Hamburger Straße
- Hoheluftchaussee

- Schröderstiftstraße
- Leinpfad
- Wilstorfer Straße
- Moorstraße
- Kirchdorfer Straße
- Billhorner Brückenstraße
- Kollaustraße

An den ausgewählten Standorten waren beim ersten Streik der Hochbahn am Streiktag (29. September 2020) insgesamt 30.945 Radfahrende unterwegs. Im Vergleich zur Vorwoche (22. September 2020, 27.134 Radfahrende) ergibt dieseine Zunahme von 14 Prozent. Im Vergleich mit der Folgewoche (6. Oktober 2020, 14.377 Radfahrende) liegt die Anzahl Radfahrender am Streiktag 115 Prozent höher.

An den unter 1. und 2. genannten Standorten (ohne Standort Jungfernstieg / Neuer Wall) waren beim ersten Streik der Hochbahn am Streiktag (29. September 2020) insgesamt 350.009 Kfz unterwegs. Im Vergleich zur Vorwoche (22. September 2020, 339.723 Kfz) ergibt sich eine Zunahme von drei Prozent. Im Vergleich mit der Folgewoche (06. Oktober 2020, 320.799 Kfz) liegt die Anzahl der Kfz am Streiktag neun Prozent höher.

An den ausgewählten Standorten waren beim zweiten Streik der Hochbahn am Streiktag (15. Oktober 2020) insgesamt 31.960 Radfahrende unterwegs. Im Vergleich zur Vorwoche (8. Oktober 2020, 13.170 Radfahrende) ergibt sich eine Zunahme von 143 Prozent. Im Vergleich zur Folgewoche (22. Oktober 2020, 25.597 Radfahrende) liegt die Anzahl Radfahrender am Streiktag 25 Prozent höher.

An den unter 1. und 2. genannten Standorten (ohne Standort Jungfernstieg / Neuer Wall) waren beim zweiten Streik der Hochbahn am Streiktag (15. Oktober 2020) insgesamt 347.301 Kfz unterwegs. Im Vergleich zur Vorwoche (8. Oktober 2020, 318.089 Kfz) ergibt sich eine Zunahme von neun Prozent. Im Vergleich zur Folgewoche (22. Oktober 2020, 340.913 Kfz) liegt die Anzahl der Kfz am Streiktag zwei Prozent höher.

Frage 4: *Wie haben sich im Kalenderjahr 2020 im Vergleich zu 2019 die Unfallzahlen verändert?*

- a) *Bei Unfällen, bei denen Pkw die Hauptverursachenden waren*
- b) *Bei Unfällen, bei denen Lkw die Hauptverursachenden waren*
- c) *Bei Unfällen mit Todesfolge oder Schwerverletzten*
- d) *Bei Unfällen, bei denen Radfahrende (1) leichtverletzt, (2) schwerverletzt oder (3) getötet wurden*

Die Verkehrsunfalldaten sind am 7. Juni 2021 durch eine Abfrage in der Unfalldatenbank Elektronische Unfalltypensteckkarte (EUSKa) ermittelt worden.

Die jeweilige Entwicklung wird in der folgenden Tabelle dargestellt. Bei Frage 4.d. sind Doppelzählungen möglich. Die Ausweisung der Hauptverursacher Pkw und Hauptverursacher Lkw bezieht sich auf alle Verkehrsunfälle, eine Korrelation zu den Ausweisungen unter c und d1 bis d3 ist daher aus dieser Tabelle heraus nicht möglich. Bei der Unfallentwicklung im Radverkehr ist das gestiegene Radverkehrsaufkommen zu berücksichtigen.

Verkehrsunfälle mit	Anzahl Verkehrsunfälle		Entwicklung 2019/20	
	2019	2020	absolut	prozentual
a. Hauptverursacher Pkw	44.405	36.360	-8.045	-18,1%
b. Hauptverursacher Lkw	10.299	8.953	-1.346	-13,1%
c. Todesfolge oder Schwerverletzten	743	688	-55	-7,4%
d.(1) leichtverletzten Radfahrenden	2.250	2.412	162	7,2%
d.(2) schwerverletzten Radfahrenden	206	231	25	12,1%
d.(3) getöteten Radfahrenden	4	3	-1	-25,0%

Frage 5: *Wie viele Pkw waren im Jahr 2020 in Hamburg zugelassen, darunter Batterieelektrofahrzeuge, Hybridantrieb (Hybridelektroantrieb so wie von außen aufladbar) und Pkw mit Brennstoffzellenantrieb? Bitte aufschlüsseln nach Monat, jeweils im Vergleich zu 2019.*

Siehe Anlage 4.