

Schriftliche Kleine Anfrage

der Abgeordneten Rosa Domm und Gerrit Fuß (GRÜNE) vom 22.10.20

und Antwort des Senats

Betr.: Entwicklung des Verkehrs in Hamburg

Einleitung für die Fragen:

Gemäß der Drs. 21/7748 „Mobilität in Hamburg – Ziele“ ist die Verkehrsbelastung in der Innenstadt, insbesondere innerhalb des Rings 2, seit dem Jahr 2000 rückläufig. In einer Grafik wird dort auf Seite 27 die Entwicklung des Verkehrs in Hamburg dargestellt.

Die Datenerfassung reicht allerdings nur bis zum Jahr 2015, mit Drs. 21/15955 wurden die Entwicklung für 2016 und 2017 und mit Drs. 21/20140 die Entwicklung für 2018 abgefragt.

Hierzu fragen wir den Senat:

Einleitung für die Antworten:

Die Entwicklung des Verkehrs ist in den letzten Jahren insgesamt rückläufig. Insbesondere in der Kernstadt (die „Kernstadt“ umfasst alle Messpegel entlang des „Ring 2“) und in der City (die „City“ umfasst alle Messpegel entlang des „Ring 1“) ging die Verkehrsbelastung weiter zurück.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen wie folgt:

Frage 1: *Wie hat sich seit dem Jahr 2000 bis einschließlich 2019 das Verkehrsaufkommen von Kraftfahrzeugen in Hamburg entwickelt?*

- a) In der City*
- b) In der Kernstadt*
- c) Auf den Stadtstraßen*
- d) Ring und Tangential*
- e) Landesgrenze*
- f) Landesgrenze ohne BAB*
- g) Auf den Autobahnen*
- h) In der Gesamtsumme*

Antwort zu Fragen 1 a) bis 1 h):

In der nachfolgenden Tabelle ist die Entwicklung (prozentuale Veränderung) des durchschnittlichen täglichen Kfz-Verkehrs werktags (DTVw) gegenüber dem Basisjahr 2000 bis zum Jahr 2019 dargestellt. Die Ring- und Tangentialstraßen wurden durch mehrere größere Baumaßnahmen, wie zum Beispiel an der Habichtstraße, dem Doormannsweg, der Fruchttallee und der Krugkoppel stark in ihrer Leistungsfähigkeit beeinflusst und sind daher mit einem * gekennzeichnet worden.

Tabelle: Entwicklung des DTVw im Vergleich zum Jahr 2000 (in Prozent)

Jahr	Kernstadt	City	Gesamt	Ring und Tangential	Landesgrenze	Autobahnen	Stadtstraßen	Landesgrenze ohne BAB
2000	-	-	-	-	-	-	-	-
2001	-2,6	-1,0	0,0	1,0	1,4	1,6	-1,3	1,8
2002	-3,1	-1,5	-0,4	1,2	1,6	2,9	-2,1	1,0
2003	-3,1	-3,4	-0,5	0,8	0,8	2,5	-2,3	1,0
2004	-4,6	-5,2	-0,6	0,0	1,1	2,7	-2,5	0,9
2005	-5,2	-4,9	-0,9	-0,1	1,6	1,6	-2,7	2,1
2006	-4,4	-5,9	-1,1	0,4	1,5	1,9	-3,0	1,5
2007	-5,8	-5,8	-1,0	0,3	2,3	3,3	-3,6	2,4
2008	-7,0	-9,0	-2,6	-0,2	1,1	1,1	-4,9	1,6
2009	-7,5	-6,5	-2,9	-0,7	1,9	2,0	-5,5	1,0
2010	-9,7	-10,9	-3,6	-0,8	1,5	2,2	-6,5	0,5
2011	-8,9	-9,0	-2,9	0,0	2,2	2,4	-5,7	1,6
2012	-10,9	-9,1	-3,5	-1,4	2,2	1,4	-6,2	2,5
2013	-11,2	-11,0	-3,3	-1,6	2,7	3,2	-6,5	2,3
2014	-10,9	-11,4	-3,7	-1,2	2,3	2,0	-6,6	2,8
2015	-11,7	-12,2	-3,3	-1,6	3,9	4,1	-6,8	3,8
2016	-10,4	-12,6	-3,1	-2,1	4,0	5,1	-6,9	3,1
2017	-10,9	-13,3	-3,5	-1,2	3,8	4,1	-7,2	2,4
2018	-11,9	-14,4	-3,0	-1,8	6,5	7,8	-7,9	2,2
2019	-10,5	-14,9	-3,5	-3,5*	7,0	7,3	-8,2	3,8

Frage 2: *Wie stellt sich dies in der Fortentwicklung der Grafik von Drs. 21/7748, Seite 27, dar?*

Antwort zu Frage 2:

Für die Trendlinien zur Entwicklung des DTVw (Fortentwicklung der Grafik in Drs. 21/7748, Seite 27) bis 2019 siehe Anlage.

Entwicklung des Verkehrs an 327 Zählstellen in Hamburg - Kfz (DTVw)

