

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Richard Seelmaecker (CDU) vom 21.11.24

und Antwort des Senats

Betr.: Spurenreduzierung durch die Hintertür: Carpool-Lane in Hamburg?

Einleitung für die Fragen:

Laut einem Bericht aus der Presse soll in Hamburg erstmalig eine „Carpool-Lane“ eingeführt werden. Dazu heißt es im Koalitionsvertrag der Ampelparteien aus dem Bezirk Wandsbek: „Diese Spur wird zusätzlich ohne zeitliche Einschränkungen für Fahrzeuge mit mindestens drei Personen freigegeben. Das wäre vermutlich die erste Carpool-Lane Deutschlands auf Grundlage der neuen Straßenverkehrsordnung“.

Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:

Frage 1: *Wo genau soll die „Carpool-Lane“ eingerichtet werden?*

Antwort zu Frage 1:

In der Rodigallee, von der Jüthornstraße bis Grabkeweg.

Frage 2: *Auf welcher Rechtsgrundlage können „Carpool-Lanes“ generell eingerichtet werden?*

Antwort zu Frage 2:

Die Einrichtung derartiger Sonderfahrstreifen richtet sich nach § 45 Absatz 1 Nummer 7a Straßenverkehrs-Ordnung (StVO).

Frage 3: *Welches konkrete Ziel haben aus Sicht des Senats „Carpool-Lanes“?*

Antwort zu Frage 3:

Carpool-Lanes haben das Ziel, durch die Bildung von Fahrgemeinschaften klimafreundliche Verkehre zu fördern und den Verkehrsfluss zu verbessern.

Frage 4: *Findet im ersten Anwendungsfall eine wissenschaftliche Evaluation statt?*

Wenn ja: Wie, wann und durch wen?

Wenn nein: Wie wird dann beurteilt, ob das gewünschte Ziel erreicht wurde?

Antwort zu Frage 4:

Der Anwendungsfall soll durch einen Verkehrsversuch begleitet werden und startet nach Fertigstellung der Baumaßnahme. Wie in anderen Fällen auch soll der Verkehrsversuch durch den Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer als Realisierungsträger durchgeführt werden.

Frage 5: *Plant Hamburg weitere Anwendungsfälle?*

Wenn ja: Wo und zu wann?

Wenn nein: Warum nicht?

Antwort zu Frage 5:

Aktuell ist keine Einrichtung weiterer Carpool-Lanes geplant.

Frage 6: *Wie genau soll die „Carpool-Lane“ funktionieren?*

Antwort zu Frage 6:

Durch eine Beschilderung wird den potenziellen Nutzenden signalisiert, dass diese die Carpool-Lane benutzen dürfen.

Frage 7: *Wie genau wird sichergestellt, ob wirklich mindestens drei Insassen im Fahrzeug sitzen?*

Antwort zu Frage 7:

Die Polizei überwacht im Rahmen ihres gesetzlichen Auftrags und unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden Ressourcen generell die Einhaltung der Vorschriften der StVO und ahndet festgestellte Verstöße.

Frage 8: *Welche technischen Voraussetzungen müssen für die Implementierung und Überwachung von „Carpool-Lanes“ geschaffen werden?*

Antwort zu Frage 8:

Keine.

Frage 9: *Von welchen Kosten wird für die Errichtung sowie Betrieb der „digitalen Verkehrssteuerung“ ausgegangen?*

Antwort zu Frage 9:

Es wird derzeit von Gesamtbaukosten von rund 840.000 Euro brutto für die Errichtung der Verkehrssteuerungsanlage ausgegangen. Zu den Betriebskosten kann derzeit noch keine Aussage getroffen werden.

Frage 10: *Die in der novellierten StVO inkludierten Sonderfahrspuren für verschiedene Mobilitätsformen gelten nur bis zum 31.12.2028. Welche Spurenaufteilung ist ab dem 1.1.2029 angedacht?*

Antwort zu Frage 10:

Mit dieser Fragestellung hat sich der Senat noch nicht befasst.

Frage 11: *Wie hoch ist das Bußgeld für das Fahren auf einer „Carpool-Lane“, sollten die Voraussetzungen zur Benutzung nicht erfüllt sein?*

Antwort zu Frage 11:

Tatbestände zu Ordnungswidrigkeiten wegen des unrechtmäßigen Benutzens eines Sonderfahrstreifens für mehrfachbesetzte Personenkraftwagen sind im Bußgeldkatalog derzeit nicht aufgeführt. Sofern verbotswidrig ein Sonderfahrstreifen für Omnibusse oder Taxis (Zeichen 245) benutzt wurde, wird ein Regelbetrag von 15 Euro, bei Behinderung ein Regelbetrag von 35 Euro erhoben.

Frage 12: *Von welcher Frequentierung im Vergleich zu einer für jedes Fahrzeug nutzbaren Spur, wird bei der „Carpool-Spur“ auf der Rodigallee ausgegangen? Warum?*

Antwort zu Frage 12:

Die „Mitfahrerquote“ auf Streckenabschnitten wird bisher statistisch nicht erfasst, daher liegen Prognosen im Sinne der Fragestellung nicht vor. In diesem Pilotprojekt ist die Frequentierung maßgeblich vom zukünftigen Verkehrsverhalten der Nutzenden abhängig. Aus Verkehrsbeobachtungen schließen die zuständigen Behörden, dass der Anteil an Fahrzeugen mit drei und mehr Personen am Gesamtverkehr gering ist und der Anteil an Batterieelektrofahrzeugen im Vergleich zu konventionellen Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor gering ist. Der Senat fördert durch diese Maßnahme diese Verkehre.