



Freie und Hansestadt Hamburg  
Bezirksamt Wandsbek  
Bezirksversammlung

<b>Antwort zu Anfragen</b>  Eckard Graage, Claudia Folkers, Franziska Hoppermann, Heinz-Werner Seier, Sören Niehaus, Sandro Kappe, Axel Kukuk, Florian Drebber, Kai Falcke (alle CDU-Fraktion)	Drucksachen-Nr.: <b>20-4957.1</b> Datum: 07.12.2017 Status: öffentlich
---	--

Beratungsfolge		
	Gremium	Datum
Öffentlich	Bezirksversammlung Wandsbek	21.12.2017

## Entwicklung Verkehr im Bezirk Wandsbek

### Sachverhalt:

In den letzten Monaten ist zunehmend zu beobachten, dass der Verkehr auch auf den Straßen im Bezirk Wandsbek immer schleppender läuft. Damit einhergehend steigt gefühlt die Aggressivität der Verkehrsteilnehmer. Ein objektives Indiz dieser Beobachtung sind die veröffentlichten ansteigenden Verkehrsunfallzahlen in Hamburg und im Bezirk Wandsbek.

Den verschiedenen Bürgerschaftsdrucksachen und der Hamburger Presse ist zu entnehmen, dass Radfahrer in einem nicht zu vernachlässigenden Anteil an Unfällen schuld sind. Durch das zu beobachtende aggressive Verhalten einzelner Radfahrer werden auch zunehmend schwerere Unfällen von ihnen verursacht (siehe z.B. MOPO Artikel vom 21.9.2017 „Radler fährt bei Rot Notbremsung! Verletzte nach Busunfall in der City“).

### Vor diesem Hintergrund fragen wir die zuständige Fachbehörde:

*Unter Berücksichtigung von Beiträgen der Justizbehörde (JB) und der Behörde für Umwelt und Energie (BUE) sowie auf der Grundlage von Auskünften des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV), der Hamburger Hochbahn AG (Hochbahn), der Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein (VHH) und der P+R Betriebsgesellschaft GmbH (P+R GmbH) werden die Fragen wie folgt beantwortet (07.12.2017):*

#### I. Individualverkehr

##### 1. Welche Konzepte und Pläne hat die zuständige Fachbehörde um den Verkehrsfluss wieder zu erhöhen?

Zu 1.:

*Die Verbesserung des Verkehrsflusses im gesamten Stadtraum ist ein allgemeines Ziel und daher Daueraufgabe der zuständigen Fachbehörden.*

Antwort des Bezirksamtes:

*Ein Großteil des Individualverkehrs wird über die Hauptverkehrsstraßen entwickelt, dieses Netz unterliegt der BWVI. Der Bezirk verfügt über keine Konzepte und Pläne wie der Verkehrsfluss auf Bezirksstraßen geleitet wird.*

2. **Gibt es Erkenntnisse über die Umweltbelastung durch die zusätzlichen Staus?**
  - a. **Erhöhte CO<sub>2</sub> und Stickoxid Belastung?**
  - b. **Erhöhte Lärmbelastung durch bremsende und anfahrende Fahrzeuge?**

Zu 2.:

*Der BUE liegen hierzu keine Erkenntnisse vor.*

3. **Wie hat sich die Zahl der im Bezirk Wandsbek zugelassenen Fahrzeuge in den letzten 5 Jahren entwickelt?**
4. **Wie hat sich die Situation des ruhenden Verkehrs im Bezirk Wandsbek in den letzten 5 Jahren entwickelt?**
  - a. **Wie viele Parkplätze sind neu entstanden?**
    - i. **In Straßen des Altbestandes in denen keine endgültige Straßenherstellung stattgefunden hat?**

Antwort des Bezirksamtes:

*In diesen Straßen ist keine Planung erfolgt und damit auch keine Änderung im Parkraum.*

- ii. **In Straßen des Altbestandes in denen eine endgültige Straßenherstellung stattgefunden hat?**

Antwort des Bezirksamtes:

*In jeder Straßen-Neuplanung werden für 15 % bis 20% der Wohneinheiten Parkstände im öffentlichen Straßenverkehrsraum vorgesehen.*

- iii. **In neu erschlossenen Straßen?**

Antwort des Bezirksamtes:

*Siehe zu a) ii.*

- b. **Wie viele Parkplätze sind entfallen?**
    - i. **In Straßen des Altbestandes durch Halteverbote in denen keine endgültige Straßenherstellung stattgefunden hat? (Angabe bitte in Parkplätzen oder Länge des Halteverbotes)**

Antwort des Bezirksamtes:

*Dem Bezirksamt liegen keine Erkenntnisse hierüber vor.*

- ii. **In Straßen des Altbestandes durch Halteverbote in denen eine endgültige Straßenherstellung stattgefunden hat? (Angabe bitte in Parkplätzen oder Länge des Halteverbotes)**

Antwort des Bezirksamtes:

*Siehe zu b)i*

- iii. **In Straßen des Altbestandes durch Umbaumaßnahmen in denen keine endgültige Straßenherstellung stattgefunden hat? (Angabe bitte in Parkplätzen oder Länge des Halteverbotes)**

Antwort des Bezirksamtes:

*Siehe zu a) i*

- iv. **In Straßen des Altbestandes durch Umbaumaßnahmen in denen eine endgültige Straßenherstellung stattgefunden hat? (Angabe bitte in Parkplätzen oder Länge des Halteverbotes)**

Antwort des Bezirksamtes:

*Siehe zu a) ii*

Zu 3 und 4.:

*Die Beantwortung erfolgt durch die Behörde für Inneres und Sport und das Bezirksamt Wandsbek.*

## **II. Öffentlicher Personen Nahverkehr (ÖPNV)**

1. **Welchen Einfluss hat die Entschleunigung des Verkehrs auf die Fahrzeiten und die Pünktlichkeit des Busverkehrs?**

Zu 1.:

*Wird der Busverkehr gemeinsam mit anderen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern auf einer Fahrbahn geführt, kann eine Entschleunigung des allgemeinen Verkehrs auch zu einer Verlängerung der Fahrzeiten im Busverkehr führen, soweit die Effekte nicht durch Maßnahmen der Busbeschleunigung kompensiert werden. Da die vorgegebenen Fahrzeiten regelmäßig geprüft und an die vorhandenen Rahmenbedingungen angepasst werden, wirkt sich eine Entschleunigung nicht unmittelbar auf die Pünktlichkeit des Busverkehrs aus.*

2. **Wie werden die Auswirkungen auf die Fahrzeiten der Busse in Bezug auf das Busbeschleunigungsprogramm und des Radwegekonzeptes beurteilt?**

- a. **Gibt es signifikante Fahrzeitverbesserungen auf Linien im Bezirk Wandsbek?**

Zu 2. a.:

*Im Bezirk Wandsbek wurden im Rahmen des Busbeschleunigungsprogramms Maßnahmen auf der MetroBus-Linie 7 im Straßenzug Gründgensstraße – Eichenlohweg – Nordheimstraße umgesetzt. Auch aufgrund dieser Maßnahmen konnte die Fahrzeit zwischen den Haltestellen Borcherting und U/S Barmbek stadteinwärts um 4 Minuten (rd. 20 %) und stadtauswärts um 3 Minuten (rd. 15 %) verkürzt werden.*

- b. **Gibt es negative Entwicklungen in den Fahrzeiten und/oder der Pünktlichkeit?**

Zu 2. b.:

*In Bezug auf das Busbeschleunigungsprogramm und das bezirkliche Radverkehrskonzept konnten bisher keine negativen Entwicklungen hinsichtlich Fahrzeit und Pünktlichkeit beobachtet werden.*

- c. **Können Zielkonflikte zwischen den beiden Konzepten erkannt werden?**

Zu 2. c.:

*Bei sämtlichen Straßenbauprojekten in Hamburg wird stets angestrebt, die Belange aller Verkehrsarten gleichermaßen zu berücksichtigen.*

- d. **Wie wird die Situation der beiden Konzepte an Bushaltestellen beurteilt?**
- i. **Gibt es Erkenntnisse/Erhebungen über das Verhalten von Radfahrern an Bushaltestellen und wie ist dies vor dem Hintergrund der geltenden Regeln zu beurteilen?**

Zu 2. d. i.:

*Das Verhalten von Radfahrerinnen und Radfahrern an Bushaltestellen wird statistisch nicht erfasst.*

- ii. **Gibt es von Seiten der Fachbehörde und des HVV Vorschläge die Bushaltestellensituation in Bezug auf den Radfahrkehr zu verbessern.**

Zu 2. d. ii.:

*Bei der Gestaltung der Verkehrsräume werden die Belange aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer gleichermaßen betrachtet, sodass sowohl die Verkehrssicherheit als auch ein bedarfsgerechter Verkehrsfluss auf den Fahrbahnen und den Fußgänger- und Radwegen gewährleistet werden kann. Welche Maßnahmen konkret umgesetzt werden richtet sich nach den jeweiligen örtlichen Gegebenheiten.*

### **III. Radverkehr**

Vorbemerkung zu III.:

*Hamburg hatte in den 1960-er und 1970-er Jahren begonnen, systematisch bauliche Radwege anzulegen. Diese meist sehr schmalen Radwege – neben häufig ebenfalls schmalen Gehwegen – genügen heute oftmals nicht mehr dem gestiegenen Radverkehrsaufkommen sowie den Anforderungen an Verkehrssicherheit und Fahrkomfort. Beim Neu-, Um- und Ausbau von Stadtstraßen wird daher stets im Einzelfall geprüft, wie anforderungsgerechte Radverkehrsanlagen geschaffen werden können.*

*Der Ausbau und die anforderungsgerechte Optimierung der Radverkehrsinfrastruktur ist eine zentrale Maßnahme in der angestrebten Förderung des Radverkehrs in Hamburg. Der Senat verfolgt dabei das Ziel, sowohl die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer als auch einen bedarfsgerechten Verkehrsfluss zu gewährleisten.*

*Die Entscheidung, den Radverkehr auf der Fahrbahn oder im Seitenraum zu führen, erfolgt in Hamburg – wie in anderen deutschen Städten auch – auf Grundlage der bundesweit angewendeten „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Bauliche Radwege im Seitenraum und Radfahrstreifen auf der Fahrbahn sind gemäß ERA und Straßenverkehrsordnung (StVO) gleichwertige Instrumente zur Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr.*

*Die Auswahl der Art der Radverkehrsführung erfolgt stets unter Einbeziehung von Aspekten der gesamten Verkehrsabwicklung und außerdem unter Berücksichtigung der straßenräumlichen Gegebenheiten, z. B. Straßenbäume und Parkstände.*

*Ein wichtiger Grund, den Radverkehr auf der Fahrbahn zu führen, liegt in der verbesserten Sichtbarkeit der Radfahrerinnen und Radfahrer im Blickfeld des Kfz-Verkehrs („Sicherheit durch Sichtbarkeit“). Insbesondere an Kreuzungen ergeben sich dadurch Sicherheitsvorteile durch geringere Konflikte mit Rechtsabbiegern. Ein Forschungsvorhaben der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) „Unfallrisiko und Regelakzeptanz von Radfahrern“ aus dem Jahr 2009 hat belegt, dass z. B. Radfahrstreifen im Vergleich zu veralteten, weit von der Fahrbahn abgesetzten Radwegen häufig die sicherere Führungsform für den Radverkehr sind. Eine Studie des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) hat dies im Jahr 2015 bestätigt.*

Darüber hinaus entsteht durch die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn weniger Radverkehr in der falschen Richtung und die Anzahl der Konflikte mit Fußgängerinnen und Fußgängern, die häufig unachtsam die Radwege betreten, wird reduziert. Damit wird das Unfallrisiko insbesondere an Kreuzungen, Einmündungen und Grundstückszufahrten verringert.

Aufgrund der ebenen Asphaltoberfläche entsteht eine zügige und komfortable Befahrbarkeit. Außerdem wird der Radverkehr nicht mehr durch Hindernisse wie abgestellte Mülltonnen, entsorgte Weihnachtsbäume, Schnee- und Laubhaufen sowie Werbeschilder und Außengastronomie beeinträchtigt, wie bei Radwegen auf Gehwegniveau. Auch das Zuwachsen durch Straßenbegleitgrün (z. B. die Lindentriebe) wird durch die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn vermieden.

Zu den Fragen im Einzelnen:

1. **Gibt es Erkenntnisse über die Akzeptanz und die Nutzung der Radfahrstreifen und Schutzstreifen?**
  - a. **Wie hat sich die Nutzung der neugeschaffenen Streifen in den letzten Monaten entwickelt? Gibt es Erkenntnisse über die Zunahme der Nutzung der Streifen?**
  - b. **Werden Routen an denen diese Streifen nicht eingerichtet sind weniger von Radfahrern genutzt und auf die Routen mit Streifen ausgewichen?**

Zu 1., 1.a. und 1.b.:

Um die Nutzungsentwicklung bestimmter Straßenteile abschätzen zu können, müssten vor einer konkreten Baumaßnahme im Straßennetz repräsentative Vorher-Zählungen und mit einem gewissen zeitlichen Abstand zur Fertigstellung repräsentative Nachher-Zählungen bzw. über einen längeren Zeitraum automatische Dauerzählungen des Radverkehrsaufkommens an den betroffenen Stellen durchgeführt werden. Solche sind insbesondere für das Veloroutennetz vorgesehen. Generell hängt das Nutzungsverhalten nicht allein von der Führungsform ab, sondern von vielfältigen Faktoren wie Netzzusammenhang, Quelle-Ziel-Beziehungen / Routenwahl, Alltags- / Freizeitweck, Witterung, Baustellen usw. Im Übrigen siehe Vorbemerkung zu Abschnitt III.

2. **Gibt es Erkenntnisse darüber in wie weit sich die Nutzung des Rades seit der Einführung der Radfahrstreifen und Schutzstreifen entwickelt hat?**
  - a. **Gibt es seit Einführung der Streifen einen Anstieg der Radfahrer im Bezirk? Wie hoch ist die Steigerung?**

Zu 2. und 2.a.:

In Hamburg wird die Entwicklung des Radverkehrs zurzeit noch näherungsweise über sogenannte Fahrradpegel ermittelt, an denen jeweils einmal jährlich an einem Tag in bestimmten Zeitfenstern das Radverkehrsaufkommen manuell gezählt wird. Elf dieser Pegel befinden sich im Bezirk Wandsbek. Die ermittelten Werte sind von der Witterung an den jeweiligen Zähltagen beeinflusst, so dass belastbare Aussagen zur Verkehrsentwicklung daraus nicht abgeleitet werden können. Die ermittelten Werte zeigen dementsprechend keine einheitlichen Tendenzen (siehe nachfolgende Tabelle). Die Datenlage soll durch die geplante Einführung automatischer Dauerzählstellen verbessert werden.

<b>Zählstelle</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
Saseler Chaussee N Stadtbahnstraße	361	286	203	461	419	358	123
Stadtbahnstraße O Saseler Chaussee	561	613	420	607	609	478	427
Saseler Chaussee S Stadtbahnstraße	229	240	139	420	267	256	159
Stadtbahnstraße	543	645	442	905	721	435	420

<b>Zählstelle</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
<i>W Saseler Chaussee</i>							
<i>Stein-Hardenberg-Straße NO Tonndorfer Hauptstraße</i>	250	182	118	220	268	270	202
<i>Tonndorfer Hauptstraße O Stein-Hardenberg-Straße</i>	290	159	168	199	342	337	308
<i>Hammer Straße NW Horner Kreisel</i>	88	157	134	142	88	210	139
<i>August-Krogmann-Straße N Am Luisenhof</i>	927	674	564	614	877	559	757
<i>Schöneberger Straße W Charlottenburger Straße</i>	623	418	437	399	528	287	405
<i>Wandsbeker Allee N Wandsbeker Marktstraße</i>	1848	1449	1032	1208	1805	991	1376
<i>Wandsbeker Marktstraße W Wandsbeker Allee</i>	2427	2353	1678	2103	2999	1521	2072

**b. Gibt es Erkenntnisse über die Wegstrecken die durchschnittlich mit dem Rad zurückgelegt wurden?**

Zu 2.b.:

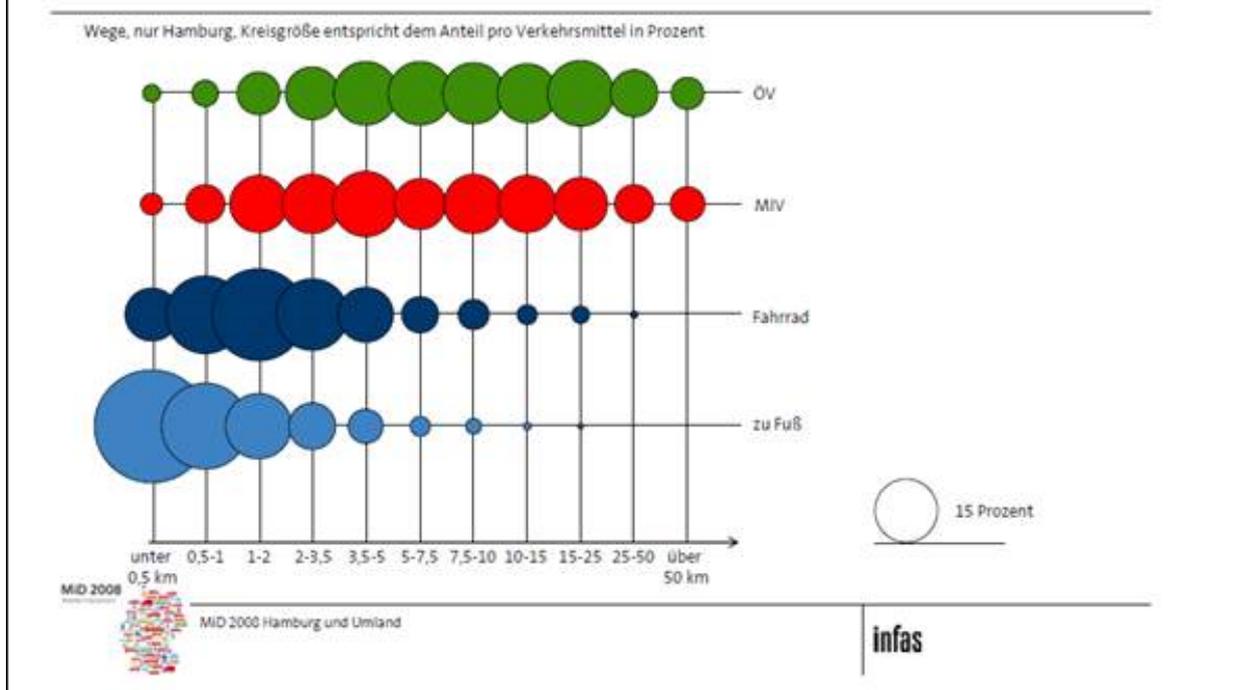
*Es liegen Zahlen für ganz Hamburg aus der Erhebung „Mobilität in Deutschland“ (MiD) aus dem Jahr 2008 vor, die der nachfolgenden Tabelle entnommen werden können. Neuere Zahlen werden für das Jahr 2018 erwartet.*

<b>Weglänge in km (Fahrrad)</b>	<b>Anteil der Wege [%]</b>
<i>0 bis unter 0,4 km</i>	4,6
<i>0,4 bis unter 0,6 km</i>	6,5
<i>0,6 bis unter 1 km</i>	20,8
<i>1 bis unter 2 km</i>	27,4
<i>2 bis unter 5 km</i>	28,7
<i>5 bis unter 10 km</i>	8,3
<i>10 bis unter 25 km</i>	2,6
<i>25 bis unter 100 km</i>	0,5
<i>100 km und mehr</i>	0

*Die durchschnittliche Weglänge für Wege mit dem Fahrrad beträgt nach MiD 2008 2,9 km.*

*Graphisch sieht die Verteilung wie folgt aus (Fahrrad = dunkelblau):*

**Abbildung 63 Länge der zurückgelegten Wege nach Hauptverkehrsmitteln - Hamburg**



- i. Welche Wegstrecken wurden vor der Einführung des Radwegekonzeptes durchschnittlich zurückgelegt?
- ii. Wie lang sind aktuell die durchschnittlichen Wegstrecken der Radfahrer?
- iii. Gibt es Erkenntnisse über die Maximalentfernungen die zurückgelegt werden und wie viele Radfahrer betrifft dies?

Zu 2.b.i., 2.b.ii. und 2.b.iii.:

Die zuständige Behörde geht davon aus, dass mit „Einführung des Radwegekonzeptes“ die erstmalige Anwendung von Radfahrstreifen und Schutzstreifen gemeint ist. Radfahrstreifen und Schutzstreifen sind bereits seit dem Jahr 1995 im bundesweiten Regelwerk „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) enthalten, wurden dementsprechend auch in die Hamburger „Planungshinweise für Stadtstraßen“ (PLAST 9 – Radverkehr, Ausgabe 2000) aufgenommen und werden seitdem auch in Hamburg angewendet (im Bezirk Wandsbek z. B. Eilbeker Weg, Richardstraße, Kriegkamp). Ihre immer größere Verbreitung seit Anfang der 2010-er Jahre ist auf das mittlerweile erfolgende Aufholen des enormen Handlungsbedarfs im Hamburger Radverkehrs- bzw. Straßennetz zurückzuführen.

In Bezug auf die zurückgelegten Wegstrecken sind nur die MiD 2008-Zahlen verfügbar (siehe Antwort zu 2.b.).

- iv. Gibt es Erkenntnisse darüber wie viele Radfahrer regelmäßig Strecken von mehr als 5 km zurücklegen? Wenn ja, wie viele?
- v. Gibt es Erkenntnisse darüber wie viele Radfahrer regelmäßig Strecken von mehr als 10 km zurücklegen? Wenn ja, wie viele?

Zu 2.b.iv. und 2.b.v.:

*Im Jahr 2008 waren 11,4 % der mit dem Rad zurückgelegten Wege länger als 5 km und 3,1 % länger als 10 km (Quelle: MiD 2008). Die zuständige Behörde geht davon aus, dass die Länge der zurückgelegten Wege auf Grund der zunehmenden Verbreitung von Pedelecs weiter zunimmt.*

Antwort des Bezirksamtes:

*Das Bezirksamt verfügt über keinerlei statistische Erhebungen, Auswertungen und Erkenntnisse zu dieser Thematik.*

- 3. Gibt es für die Polizei eine Möglichkeit der Nachverfolgbarkeit von Radfahrern, wenn diese sich verkehrswidrig Verhalten?**
- Wie erfolgt die Nachverfolgung der auffälligen Radfahrer die sich nicht Verkehrsgerecht verhalten?**
  - Welche Maßnahmen werden bei Unfallflucht ergriffen?**
  - Welche Erfolgsaussichten haben die unter b) getroffenen Maßnahmen?**
  - Gibt es Konzepte oder Vorschläge durch die Fachbehörde um die Nachverfolgung zu verbessern?**

Zu 3.:

*Die Beantwortung erfolgt durch die Behörde für Inneres und Sport.*

Die Behörde für Inneres und Sport antwortet wie folgt:

Zu III. 3.a.

*Die Verfolgung von Verkehrsordnungswidrigkeiten ist ein originärer gesamtpolizeilicher Auftrag. Die Polizei kann aber nicht jedes ordnungswidrige Verhalten von Radfahrern ahnden. Daher wird auf eine Kombination von umfassenden repressiven und präventiven Elementen gesetzt. Hierbei soll an die Verantwortung von Radfahrern appelliert werden, wodurch eine Verhaltensänderung -auch durch eine spürbare Geldsanktion -bewirkt werden soll.*

*Neben den Einsatzkräften des täglichen Dienstes wird insbesondere auch die Fahrradstaffel eingesetzt, bei der Polizeibeamte auf Rädern das Fehlverhalten von anderen Fahrradfahrern ahnden und über die richtigen Verhaltensweisen im Straßenverkehr aufklären. Auch werden speziell Fahrradkontrollen an unfallträchtigen Punkten durchgeführt und Verstöße geahndet.*

*Dabei ist es unerlässlich, dass der sich nicht verkehrsgerecht verhaltende Radfahrer angehalten wird, um die Personalien festzustellen. In Einzelfällen ist eine nachträgliche Verfolgung auch aufgrund von Ermittlung der Person oder durch späteres Wiedererkennen möglich.*

Zu III. 3.b.

*Die Polizei trifft nach einer Verkehrsunfallflucht Standardmaßnahmen wie Spuren- und Beweissicherung, Fahndung, Zeugenbefragung und Ermittlungstätigkeit.*

*Bei entsprechenden rechtlichen Voraussetzungen kann gegebenenfalls eine Öffentlichkeitsfahndung erfolgen.*

Zu III. 3.c.

*Die Erfolgsaussichten sind einzelfallabhängig. Wesentliche Faktoren sind hierbei die zeitliche Nähe zwischen Ereignis und Benachrichtigung der Polizei sowie Prägnanz von Zeugenaussagen.*

Zu III. 3.d.

*Nein*

- 4. Wie sind andere Verkehrsteilnehmer abgesichert, wenn es zu Unfällen kommt die durch Radfahrer verursacht werden?**
- Gibt es einen Versicherungsschutz oder andere Absicherung die in diesen Fällen für Personen oder Sachschäden aufkommt?**

**b. Wenn nein, welche Vorschläge/Konzepte hat die Fachbehörde, um die Absicherung der anderen Verkehrsteilnehmer zu verbessern/gewährleisten?**

Zu 4.:

*Regelmäßig ist eine Radfahrerin oder ein Radfahrer, der schuldhaft und rechtswidrig einen Personen- oder Sachschaden verursacht, selbst zum Schadensersatz verpflichtet (insbesondere unter den Voraussetzungen von § 823 BGB).*

*Hinsichtlich des Versicherungsschutzes dürften folgende Versicherungen besonders relevant sein:*

- *Die Privathaftpflichtversicherung des Fahrradfahrers  
Die Privathaftpflichtversicherung des Fahrradfahrers ist verpflichtet, den Radfahrer von den Ansprüchen freizustellen, die der Verletzte gegen den Radfahrer hat, wenn der Radfahrer den Schaden nicht vorsätzlich verursacht hat (vgl. §§ 100, 103 des Versicherungsvertragsgesetzes (VVG)), sodass sie indirekt für den Schaden des Verletzten aufkommen muss. Da es sich bei der Privathaftpflichtversicherung um keine Pflichtversicherung mit einem bestimmten gesetzlichen (Mindest-)Inhalt handelt, hängen die Verpflichtung der Versicherung und der Umfang der Versicherungsleistung aber von den konkreten Vertragsbedingungen ab.  
Der Verletzte hat zwar keinen unmittelbaren Anspruch gegen die Versicherung, kann den Anspruch des Schädigers gegen dessen Haftpflichtversicherung aber notfalls – nach erfolgreicher gerichtlicher Geltendmachung seines Schadensersatzanspruchs gegen den Schädiger – im Wege der Zwangsvollstreckung pfänden und sich überweisen lassen. Der Anspruch gegen die Haftpflichtversicherung ist zudem durch §§ 108, 110 VVG zugunsten des Verletzten besonders geschützt.*
- *Die Privathaftpflichtversicherung des Verletzten  
Viele Privathaftpflichtversicherungen beinhalten auch eine sogenannte Ausfalldeckung (oder die Ausfalldeckung ist zumindest als kostengünstige Zusatzoption verfügbar). Die Versicherung des Geschädigten ersetzt dann unter bestimmten im Vertrag geregelten Bedingungen den von einem Dritten verursachten Schaden. Regelmäßig ist dafür erforderlich, dass der Schädiger entweder nicht ermittelt werden konnte oder dessen Inanspruchnahme erfolglos blieb (erfolglose Zwangsvollstreckung). Häufig besteht bei der Ausfalldeckung aber ein Selbstbehalt des Versicherten.*
- *Weitere Versicherungen des Verletzten  
Es kommen auch weitere Versicherungen des Verletzten in Betracht. Für Personenschäden bestehen eventuell Ansprüche des Verletzten gegen seine Kranken- und, falls vorhanden, seine Unfallversicherung. Ist für beschädigte Sachen eine Sachversicherung abgeschlossen, kann auch diese entstehen müssen. Dabei könnte es sich im Straßenverkehr beispielsweise bei einem beschädigten Kraftfahrzeug um Ansprüche gegen eine Kfz-Vollkaskoversicherung handeln, die für das beschädigte Fahrzeug abgeschlossen wurde. Deren Inanspruchnahme kann aber mit einer Verringerung der Schadensfreiheitsklasse für die Versicherte oder den Versicherten verbunden sein.*

**IV. Pendlerverkehre**

**1. Welches Verkehrsaufkommen (DTVw) wird an welchen Knotenpunkten im Bezirk Wandsbek gezählt? Bitte die Zahlen für 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015 und 2016 angeben**

Zu 1.:

*Siehe Anlage 1.*

- 2. Gibt es für Hamburg / Bezirk Wandsbek im Allgemeinen Gutachten / Untersuchungen, die Pendlerverflechtungen – gegebenenfalls auch differenziert für die unterschiedlichen Transportmittel – zwischen den unterschiedlichen**
- a. Stadtteilen
  - b. Bezirken
  - c. Innerhalb der Metropolregion
- untersuchen?**

Zu 2.:

*Für den Bezirk Wandsbek liegen solche Daten nicht vor.*

*In Hamburg die Pendlerzahlen (Stichtag 30.6.2014 -Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte):*

- *Einpendler aus dem Bundesgebiet: 329.698,*
- *Auspendler in das Bundesgebiet:106.405.*

Antwort des Bezirksamtes:

*Das Bezirksamt verfügt über keine Untersuchungen zu dieser Thematik.*

- 3. Welche Kapazitäten und Auslastungen haben die (Park-and-ride) Parkplätze im Bezirk Wandsbek? Bitte die Zahlen für 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016 und 2017 angeben**

Zu 3.:

*Siehe Anlage 2.*

- 4. Wie ist der ÖPNV im Bezirk Wandsbek aufgestellt und welche Fahrgastzahlen haben die einzelnen Bahnen und Busse?**

Zu 4.:

*Der ÖPNV dient sowohl im Bezirk Wandsbek als auch im restlichen Stadtgebiet der Erschließung möglichst aller Siedlungsbereiche mit einer nachhaltigen Sicherung der Erreichbarkeit von Aktivitätszielen wie zum Beispiel Nachversorgungseinrichtungen, Arbeitsplätzen, Ausbildungsplätzen und Freizeiteinrichtungen. Das Angebot der Linienverkehre ist an die jeweilige Nachfrage angepasst. Die Linien und die Fahrgastzahlen sind der Anlage 3 zu entnehmen.*

- 5. Welche ÖPNV Angebote (Bahnen und Busse) sind insbesondere für Pendler vorgesehen?**

Zu 5.:

*Der Bezirk Wandsbek umfasst 18 Stadtteile mit einer unterschiedlichen Raumstruktur und einer daraus resultierenden starken Mischung von Wohnen und Arbeiten. Dieser Effekt wird durch die stetig zunehmende Flexibilisierung der Arbeitswelt noch verstärkt. Die Pendlerströme verteilen sich über das gesamte Schnellbahn- und Busnetz des Bezirks. Das gesamte ÖPNV-Angebot berücksichtigt daher im Bezirk Wandsbek die Pendlerverkehre.*

**Anlage/n:**

Anlage 1

Anlage 2

Anlage 3