

Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft

Stellungnahme des Senats zu dem Ersuchen der Bürgerschaft vom 27. September 2017 „Vision Zero – Konzept für mehr Verkehrssicherheit in Hamburg“ (Drucksache 21/10497)

I.

Anlass und Zielsetzung

Die Bürgerschaft hat den Senat in ihrer Sitzung am 27. September 2017 ersucht,

1. der Bürgerschaft im 1. Quartal 2018 über den Planungs- und Umsetzungsstand folgender Inhalte des Koalitionsvertrags zur Verkehrssicherheit zu berichten:
 - 1.1 Langfristiges Ziel muss immer sein, insbesondere die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Todesfolge mit ordnungsrechtlichen Maßnahmen nachhaltig zu verringern.
 - 1.2 Wir wollen die Kontrollen zur Verfolgung und Ahndung von Geschwindigkeitsüberschreitungen und Rotlichtverstößen, sowie illegalem Parken, das die Verkehrssicherheit beeinträchtigt, stadtweit verstärken.
 - 1.3 Es soll ein umfassendes Konzept zur Schulweg-sicherung entwickelt werden, das die Sanierung und Beleuchtung der Fußwege mit einem Sonderbudget aus Sanierungsmitteln umfassen wird.
 - 1.4 Wir wollen uns auf Bundesebene dafür einsetzen, dass die Begleitung auf dem Gehweg Rad fahrender Kinder bis zum achten Lebensjahr

durch eine/n erwachsene/n RadfahrerIn oder Radfahrer legalisiert wird.

- 1.5 Wir wollen uns dafür einsetzen, dass die Rechte von Fußgängerinnen und Fußgängern in Tempo-30-Zonen beim Überqueren der Straße gestärkt werden, sodass sie dort zukünftig überall die Fahrbahn überschreiten dürfen.
- 1.6 Die Anzahl der bekannten Unfallschwerpunkte wollen wir reduzieren. Dazu sollen im Rahmen eines Sofort-Sicherheits-Programms zunächst für die wichtigsten 20 Knotenpunkte mit besonders hoher Unfallbelastung zügig Maßnahmen zur wirksamen Unfallbekämpfung umgesetzt werden.
- 1.7 Eine unabhängige Stelle der Unfallforschung soll beauftragt werden, die Unfallsituation in Hamburg zu analysieren und Vorschläge für Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit unter Beteiligung der Unfallkommission Hamburg zu erarbeiten.
- 1.8 Im Zuge der Planung und Durchführung von Sanierungsmaßnahmen im Straßenraum wird stets die bestehende Unfallsituation geprüft. Maßnahmen zur Förderung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer sowie zur Verbesserung beziehungsweise

Gewährleistung der Barrierefreiheit werden dabei umgesetzt.

- 1.9 Es werden weitere Vorschläge der Bezirke für die Anordnung von Tempo-30–Strecken auch auf wichtigen Bezirksstraßen und zur Ergänzung oder Ausweitung von Tempo-30-Zonen geprüft werden.
- 1.10 Zur Verbesserung der Schulwegsicherheit wollen wir uns bei Tempo 30 vor Schulen für eine bundesweit einheitliche Regelung einsetzen.
2. der Bürgerschaft im 1. Quartal 2018 zu berichten,
- 2.1 inwieweit der Grundgedanke der „Vision Zero – Null Verkehrstote“ schon jetzt Teil der Verkehrssicherheitsstrategie der Polizei ist;
- 2.2 welche zielgruppenorientierten und präventiven Kampagnen für mehr Verkehrssicherheit durch das „Forum Verkehrssicherheit Hamburg“ und seine Arbeitskreise in den vergangenen Jahren entwickelt und durchgeführt wurden und welche Maßnahmen in Zukunft vorgesehen sind, zum Beispiel auch im Bereich der neuen Medien; und
- 2.3 in welcher Weise durch präventive Maßnahmen und Kontrollen gegen Alkohol und Drogenkonsum im Straßenverkehr sowie illegale Autorennen vorgegangen wird.

Mit der vorliegenden Drucksache unterrichtet der Senat über die Verkehrssicherheitsarbeit in den Jahren 2015 bis 2018 sowie über den Stand der weiteren Planungen.

Damit kommt der Senat dem genannten Ersuchen nach.

II.

Sachstandsbericht

1. **Mobilität als Faktor für Lebensqualität und Wirtschaftskraft:**

Mobilität ist ein zentraler Bestandteil der Lebensqualität der Menschen in Hamburg. Sie ermöglicht neben der Erledigung vieler alltäglich notwendiger Dinge auch die Teilhabe am allgemeinen gesellschaftlichen Leben. Sie ist darüber hinaus unabdingbare Voraussetzung für eine auch zukünftig starke Entwicklung des Wirtschaftsstandortes Hamburg und damit eine Basis für die Erarbeitung des wirtschaftlichen Erfolges, der den Erhalt und die Unterstützung der vielfältigen Strukturen in der Stadt ermöglicht. Der Senat arbeitet daher mit einer Vielzahl von Maßnahmen daran, für alle Menschen in der Stadt die notwendige Mobilität zu ermöglichen und dafür die Strukturen für den Indi-

vidualverkehr und Wirtschaftsverkehr so optimal wie möglich zu gestalten. Er setzt dabei auf ein umfassendes Konzept von Mobilitätsangeboten, das den motorisierten Individualverkehr, den ÖPNV mit Bussen und Bahnen, Taxiangebote, Car-Sharing-Angebote, Fahrgastschiffe und die Mobilität von Fahrrad Fahrenden wie zu Fuß Gehenden und den Wirtschaftsverkehr mit verschiedensten Verkehrsformen gleichermaßen umfasst. Diese Verkehrsangebote werden kontinuierlich weiterentwickelt und den Bedarfen der Menschen in der Stadt, den wirtschaftlichen Bedarfen wie den technischen Entwicklungen angepasst. Eine wichtige Aufgabe der Zukunft ist es dabei, die verschiedenen Verkehrsformen zunehmend zu vernetzen und den Forderungen der Bürgerinnen und Bürger nach einer möglichst hohen Flexibilität gerecht zu werden. Die Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes durch den Ausbau moderner Steuerungstechniken wird dabei ein wesentlicher Baustein sein. Mit den Maßnahmen zur Digitalisierung und für den Ausbau eines Intelligenten Transportsystems treibt der Senat diese Entwicklung konsequent voran. Dabei besteht wie bei allen Mobilitätsformen stets auch der Anspruch, dass die Verkehrsteilnahme so sicher wie möglich erfolgen muss. Entsprechend ergreift der Senat mit seinen Fachbehörden und mit den Bezirken eine Vielzahl von Maßnahmen zur Gewährleistung einer sicheren Mobilität in der Stadt, um die Verkehrssicherheit für alle am Verkehr Teilnehmenden kontinuierlich und konsequent zu steigern. Entsprechend umfasst das Konzept zur kontinuierlichen Steigerung der Verkehrssicherheit Maßnahmen

- zur Sicherstellung eines ordnungsgemäßen Straßenzustandes (der Begriff Straße umfasst dabei alle Verkehrsanlagen, also Fahrbahnen, Radverkehrsanlagen, Gehwege und Anlagen für den ruhenden Verkehr),
- der baulichen, technischen und anordnungsbezogenen (Verkehrszeichen/Verkehrsregelungen) Gestaltung der Straßenräume entsprechend den aktuellen Anforderungen der Verkehrssicherheit einschließlich der technischen Ausgestaltung über Informations-, Warn- und Steuerungssysteme, der Verbesserung des Verkehrsflusses durch umfassende Koordinierung von Baumaßnahmen zur Verminderung von Überlastungssituationen und damit die Reduzierung von Sicherheitsgefahren im Straßennetz,
- der Verkehrssicherheitsarbeit verschiedenster Partner im Präventionsbereich mit Aufklärungsarbeit für die verschiedenen Gruppen der am Verkehr Teilnehmenden, verschiedene Altersgruppen und besondere Risikogruppen, der be-

sonderen Präventionsarbeit der Polizei an den Hamburger Schulen und im Bereich der Senioren,

- der Verkehrsüberwachung durch den Landesbetrieb Verkehr (LBV) im Bereich des bewirtschafteten Parkraumes und der Polizei im ruhenden wie fließenden Verkehr mit verschiedensten Maßnahmen,
- der Weiterentwicklung der Verkehrsleittechnik ausgehend von den zunehmenden Möglichkeiten der Digitalisierung und der Nutzung von IT-Lösungen zur Steigerung der effektiven Nutzung des Straßenraumes wie auch der Steigerung der Sicherheit und die Förderung der Entwicklung automatisiert bzw. autonom fahrender Fahrzeuge, sowie
- der Initiierung und Unterstützung von Maßnahmen des Gesetz- und Verordnungsgebers, die eine weitere Steigerung auch der Verkehrssicherheit ermöglichen können.

2. Sanierungsoffensive für das Straßennetz:

Ein wichtiges Element der Verkehrssicherheit ist ein sicherer Zustand des Straßenraumes. Der Zustand der Hamburger Stadtstraßen wird anhand der Daten der Zustandserfassung und Bewertung (ZEB) ermittelt. Diese werden seit dem Jahr 2003 messtechnisch erfasst und geben Auskunft über die Qualität der Oberflächenbeschaffenheit der Fahrbahnen. Die Durchschnittsnoten sind dabei seit Beginn der Messungen schlechter geworden, auch wenn kontinuierlich Sanierungsmaßnahmen durchgeführt wurden. Aus diesem Grund hat die zuständige Behörde daher im Jahr 2013 das Erhaltungsmanagement modernisiert und die hierfür notwendigen Schritte in der Drucksache 20/10333 Erhaltungsmanagement für Hamburgs Straßen (EMS-HH) dargestellt. Die Fortentwicklung des Straßenzustandes wird alle zwei Jahre im Straßenzustandsbericht aufgeführt (siehe Drucksache 21/5922 und 21/12968). Die ZEB aus dem Jahr 2016 hat gezeigt, dass sich der Zustand der Hauptverkehrsstraßen zum ersten Mal seit Jahren nicht mehr verschlechtert, sondern leicht verbessert hat. Die Steigerung der Oberflächenqualität trägt auch unter Verkehrssicherheitsgesichtspunkten positiv zu einer Reduzierung der Unfallrate bei. Die Erhaltungsplanung bezieht sich nicht nur auf die Fahrbahnen, sondern berücksichtigt den Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV gleichwertig. Die Bezirksämter sorgen innerhalb ihres Zuständigkeitsbereiches und im Rahmen der Leistungsfähigkeit für die Verkehrssicherheit auf den öffentlichen Wegen. Bei erkanntem Handlungsbedarf ergreifen sie die erforderlichen Maßnahmen. Das Wegenetz wird durch die Wegewarte regelmäßig in festgeleg-

ten Intervallen begangen. Bürgerinnen und Bürger haben die Möglichkeit über festgestellte Mängel an der Infrastruktur mittels des Melde-Michels zu informieren.

Ferner informiert die Polizei die jeweiligen Straßenbausträger über die im Rahmen der eigenen Aufgabenwahrnehmung festgestellten verkehrssicherheitsrelevanten Mängel im Verkehrsraum, wie beschädigte oder schlecht lesbare Verkehrsschilder, schadhafte Markierungen, defekte Lichtzeichengeber an Lichtsignalanlagen oder sicherheitsrelevante Schäden an Geh- oder Radwegen, sowie im Bereich der Fahrbahnen. Die Beseitigung dieser Hindernisse für den Fahrzeug-, Fahrrad- und Fußgängerverkehr, kommt insbesondere auch mobilitätseingeschränkten Personen zu Gute und hat zudem einen positiven Einfluss auf die Sauberkeitswahrnehmung in der Stadt. (Vergleiche Drucksache 21/9699)

3. Gestaltung von Straßenräumen:

Darüber hinaus werden bei allen Umbau- und Grundinstandsetzungsmaßnahmen öffentlicher Straßen umfassend sowohl die Fahrbahn- wie auch die Radverkehrs- und Gehweganlagen in ihrer Ausgestaltung überprüft und entsprechend den aktuellen Erkenntnissen und Anforderungen der Verkehrssicherheitsarbeit neu gestaltet, wenn ein Anpassungsbedarf erkennbar ist. Ein Anpassungsbedarf kann sich dabei sowohl auf Grund der aktuellen rechtlichen Vorgaben für die Gestaltung von Straßenräumen ergeben, die bei umfassenden Sanierungen umzusetzen sind, als auch aus Beobachtungen zur Verkehrssituation und zur Verkehrsunfallrate. Die gegebenen räumlichen Verhältnisse in den Straßenräumen Hamburgs erfordern dabei sorgfältige Prüfungen der jeweiligen örtlichen Verkehrsverhältnisse und der geeigneten Maßnahmen zum Erhalt der effektiven Nutzung des vorhandenen Verkehrsraumes für alle Nutzergruppen unter Gewährleistung einer hohen Verkehrssicherheit. Neben ausreichenden Gehwegbreiten und sicheren Radverkehrsanlagen werden daher auch Einmündungs- und Kreuzungsbereiche unter Sicherheits- wie Leistungsfähigkeitsgesichtspunkten angepasst, wenn die gegebene Gestaltung im Ergebnis der Prüfungen Optimierungsmöglichkeiten aufzeigt. Veränderungen können in der Anlage von Radfahrstreifen auf der Fahrbahn bestehen, veränderte Markierungen oder Verkehrsführungen, Querungshilfen für zu Fuß Gehende, Signalisierungen durch Lichtzeichenanlagen, verbesserte Ausschilderungen von Verkehrsführungen zur Orientierung der am Verkehr Teilnehmenden, wie auch veränderte Geschwindigkeitsregelungen. Die Polizei bringt ihre Kenntnisse und Erfahrungen bei

der Umgestaltung von Straßenräumen regelmäßig in den Prüfungs-, Planungs- und Gestaltungsprozess als Polizei und Straßenverkehrsbehörde ein.

4. **Polizeiliche Verkehrserziehung in Schulen und Kindertagesstätten:**

Ein besonderes Augenmerk gilt der effektiven und effizienten Verkehrssicherheitsarbeit für besonders gefährdete Risikogruppen, z.B. Kinder. Die Verkehrserziehung ist dabei ein wichtiger Bestandteil der Verkehrssicherheitsarbeit. Die polizeiliche Beteiligung an der Verkehrserziehung verfolgt das Ziel, Kinder – ihrer altersgemäßen Entwicklung entsprechend – zu einer sicheren, altersgemäßen und eigenständigen Verkehrsteilnahme zu befähigen. Die polizeilichen Maßnahmen sollen in erster Linie Eltern, aber auch Kindertagesstätten bzw. Kindergärten und Schulen, in ihrem Erziehungsauftrag unterstützen.

Der Schwerpunkt der polizeilichen Verkehrserziehung liegt im schulischen Primarbereich (Klassen 1 bis 4); alle Hamburger Schulkinder der Grundschulen erhalten umfangreichen Verkehrsunterricht. Mit Stand 9. Juli 2018 gibt es in Hamburg insgesamt 74 Polizeiverkehrslehrer/innen (PKVL). Davon betreuen 48 PVKL der Polizeikommissariate aktuell 411 Schulen mit etwa 5.000 Klassen. Der Unterricht umfasst die Themen „Kind als zu Fuß Gehender, Rad Fahrender und Mitfahrender“.

Darüber hinaus unterrichten derzeit elf PVKL in rund 1.000 Kindergärten und Kindertagesstätten zum Thema „Kind als zu Fuß Gehender“.

Im Jahr 2017 haben die PVKL über 33.500 Stunden Verkehrsunterricht erteilt.

Zusätzlich unterstützen fünf mobile Jugendverkehrsschulen der Polizei in der Fahrradausbildung der 3. und 4. Klassen sowie die Handpuppenspieler des Polizeiverkehrskaspers die Arbeit der PVKL. Im Jahr 2017 haben die mobilen Jugendverkehrsschulen insgesamt 4.296 Stunden sowie fünf Sonderveranstaltungen und die Handpuppenspieler 453 Vorstellungen absolviert.

Zur Vorbereitung auf den zukünftigen Schulweg bieten seit 1969 PVKL mit der Aktion „Verkehrsfuchs“ (früher Aktion „Kleinkind“) zudem Wochenkurse in den Schulferien an. In diesen Kursen werden die Kinder (vornehmlich im Vorschulalter) schrittweise an Verkehrssituationen herangeführt und üben täglich eine Stunde richtige Verhaltensweisen im Straßenverkehr. Im Vordergrund steht dabei das richtige Überqueren der Fahrbahn an den unterschiedlichsten Stellen.

Bei der Aktion „Fahrradfuchs“ hingegen bieten PVKL seit 2017 Fahrrad-Kurse in den Hamburger

Schulferien an. In den Ferienkursen sollen vorhandene Radfahrkenntnisse ausgebaut und intensiviert werden. Die Kinder bauen spielerisch in ganz-tägigen Veranstaltungen auf dem Schulhof ihre motorischen Fähigkeiten aus, üben die einschlägigen Verkehrsregeln im Schonraum und wenden diese dann in der Verkehrswirklichkeit bei einer Ausfahrt im Stadtteil an.

Im Jahr 2017 nahmen an der Aktion „Verkehrsfuchs“ der Polizei in 24 Veranstaltungen 1.499 Kinder und 317 Erwachsene teil, an der Aktion „Fahrradfuchs“ waren es in acht Veranstaltungen 287 Kinder. Im 1. Halbjahr 2018 nahmen an der Aktion „Verkehrsfuchs“ der Polizei in 10 Veranstaltungen 662 Kinder und 147 Erwachsene teil, an der Aktion „Fahrradfuchs“ waren es in zwei Veranstaltungen 70 Kinder.

Für ihre Arbeit wurde die Aktion „Verkehrsfuchs“ und der Plakat- und Liederwettbewerb Ende 2016 mit dem Präventionspreis Roter Ritter der Aktion Kinder-Unfallhilfe e.V. ausgezeichnet.

Die Polizei hat auf Grundlage der gemeinsam mit der Behörde für Schule und Berufsbildung festgelegten Inhalte im Jahr 2017 für die 5./6. Klassen 61 Fahrradprojekte mit 2.333 Teilnehmenden verwirklicht; für die 8. bis 10. Klassen fanden neun Mofakurse mit 193 Teilnehmenden statt. Im 1. Halbjahr 2018 wurden für die 5./6. Klassen 34 Fahrradprojekte mit 1.372 Teilnehmenden verwirklicht; für die 8. bis 10. Klassen fanden 13 Mofakurse mit 282 Teilnehmenden statt.

5. **Kooperation mit externen Trägern:**

Darüber hinaus führt die Polizei zum Teil behördenübergreifende Aktionen/Konzepte zur Schulwegsicherung und zur Verkehrsunfallprävention auch in Zusammenarbeit mit externen Trägern der Verkehrssicherheitsarbeit durch; hierzu gehören u.a.:

- „Rücksicht auf Kinder ... kommt an!“
- „Aktion Fahrrad – schon gecheckt“
- „Aktion Fahrrad – ...hab dich im Blick!“
- „Aktion Schultüte“ zum Schulbeginn
- „Zu Fuß zur Schule“ – Tag an vielen Hamburger Grundschulen im Rahmen der dreiwöchigen „Zu Fuß zur Schule“ Aktion
- „Runter vom Gas!“ Motorradprävention (Hamburger Motorradtage, Motorradgottesdienst, Zollenspieker)
- Fußgänger-/Fahrrad-Aktionen
- Seniorenberatung
- Informationsstände auf (Verkehrs-)Sicherheitstagen, Tagen der offenen Tür sowie Messen

- Verkehrssicherheitstage für Auszubildende in Betrieben und Berufsschulen.

Seit Mitte 2017 erfolgt ein Erfahrungsaustausch mit der Berliner Polizei im Bereich der Jugendverkehrsschulen zum Thema „schulische Radfahrausbildung in der Grundschule“. Angehörige der Jugendverkehrsschulen und der polizeilichen Verkehrsprävention haben die Polizei Berlin und Vertreter des Berliner Senats bei der Überarbeitung ihres Konzeptes beraten und die Erfahrungen aus Hamburg vorgestellt.

Berlin plant, die Aktionen nach Hamburger Vorbild zu übernehmen und zu etablieren.

6. Tempo 30 vor schützenswerten Einrichtungen:

Zur Verkehrssicherheitsarbeit gehört auch die Einrichtung und Förderung von Tempo 30 Strecken insbesondere vor schützenswerten Einrichtungen. In Hamburg gilt bereits jetzt schon auf über 50 % des Gesamtstraßennetzes Tempo 30 als maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit.

Im Bereich vor 1.287 schützenswerten Einrichtungen gilt eine reduzierte Geschwindigkeit. Hierbei handelt es sich um:

- 688 Kindertagesheime,
- 429 allgemeinbildende Schulen,
- 96 vollstationäre Pflegeheime,
- 36 Großtagespflegestellen,
- 20 Krankenhäuser und
- 18 Tagespflegeeinrichtungen¹⁾.

Darüber hinaus laufen aktuell umfangreiche Prüfungen zur Einrichtung von Tempo 30 vor entsprechenden Einrichtungen bzw. Erweiterungen für bestehende Streckenabschnitte. Es ist zu erwarten, dass auf Grund der geänderten Regelungen zur Einrichtung von Tempo 30 vor vielen weiteren Einrichtungen Tempo 30 angeordnet wird.

Digitalisierung als Instrument der Verkehrssicherheitsarbeit:

Mit der Koordinierungsstelle für Baumaßnahmen an Hauptverkehrsstraßen (KOST) setzt der Senat auf eine umfassende Koordinierung mit moderner Softwareunterstützung durch das System ROADS (Roadwork Administration and Decision System), derzeit unter Einsatz von Multi-Touch-Tischen, die die Koordinierung zusätzlich wirkungsvoll unterstützen. Die zur dauerhaften Wiederherstellung eines guten Straßenzustandes und zum dauerhaften systematischen Erhalt der Infrastruktur insgesamt unvermeidbaren Eingriffe in den Straßenraum erfordern auf Grund ihrer Wirkung auf den Verkehr die beständige Weiterentwicklung der Ko-

ordinierungsansätze unter Nutzung modernster Technik. Mit den Aktivitäten zu Digitalisierungsvorhaben und auf dem Gebiet Intelligenter Transportsysteme (ITS) werden dabei die Möglichkeiten zur gezielten und effektiven Beeinflussung des Verkehrs systematisch optimiert, angewendet und unter Nutzung der Vernetzung der Verkehrsträger die Information der am Verkehr Teilnehmenden über die Verkehrssituation und die für ihre Wegebeziehung optimale Mobilitätsform weiter verbessert. Damit werden besondere Belastungssituationen im Verkehrsraum reduziert und dadurch die Verkehrssicherheit positiv beeinflusst. Die Polizei berät und unterstützt bei größeren Koordinierungsmaßnahmen auch in Hinblick auf notwendige Verkehrslenkungsmaßnahmen. Sie greift bei akuten Verkehrsstörungen nach Verkehrsunfällen oder auf Grund sonstiger Störungen im Verkehrsraum mit geeigneten Verkehrslenkungsmaßnahmen durch die Verkehrsleitzentrale oder örtliche Polizeikräfte ein, um die Störungen zu begrenzen und die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit zu minimieren.

Aufbauend hierauf wird zu den einzelnen Punkten des Ersuchens zur Verkehrssicherheit nachfolgender Planungs- und Umsetzungsstand mitgeteilt:

III.

Zu 1.1

Langfristiges Ziel der Verringerung der Anzahl von Verkehrsunfällen mit Todesfolge mit ordnungsrechtlichen Maßnahmen

Verkehrssicherheitsarbeit als ganzheitliche Aufgabe verpflichtet alle für Verkehrsüberwachungsmaßnahmen zuständigen Dienststellen, durch den zielgerichteten Einsatz aller zur Verfügung stehenden personellen und materiellen Ressourcen geeignete Maßnahmen durchzuführen, die zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen.

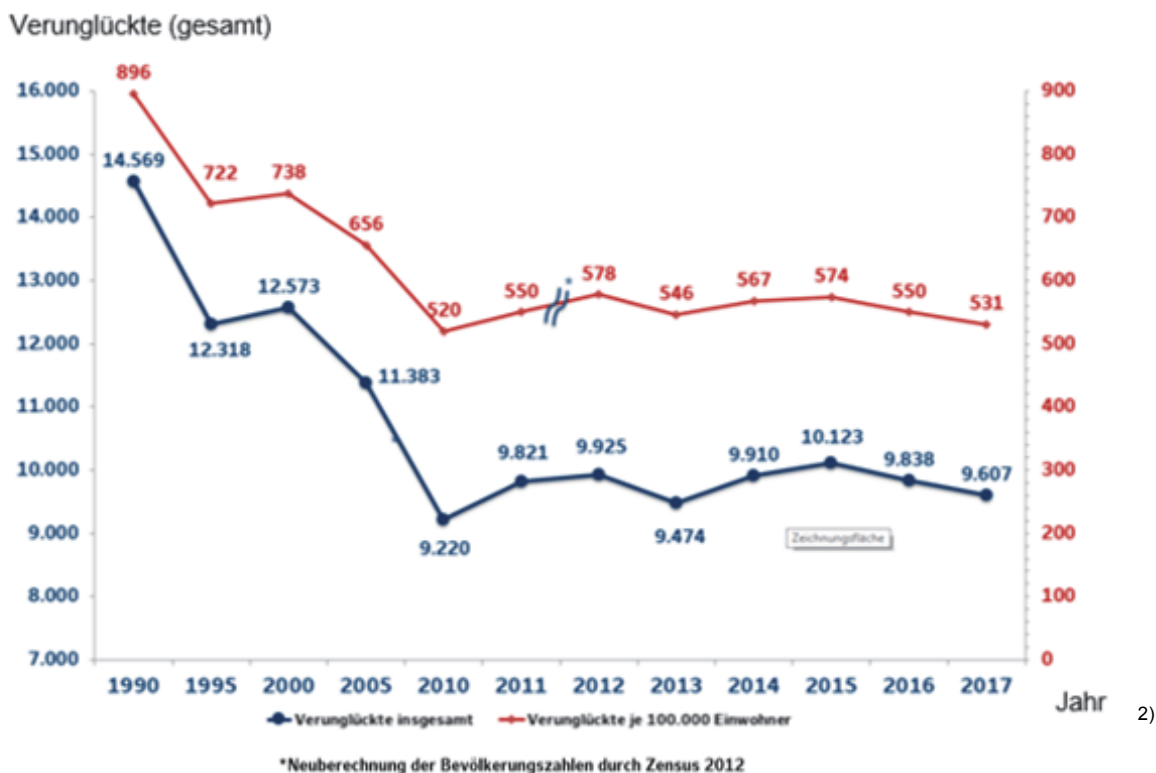
Die Maßnahmen der Polizei zur Verkehrsüberwachung konzentrieren sich grundsätzlich auf besonders unfallbelastete Strecken unter Beachtung der Hauptunfallursachen und örtlichen Unfalhhäufungsstellen (UHS), die Tageszeiten sowie in besonderem Maße auf gefährdete Verkehrsbeteiligungsarten und am Verkehr Teilnehmenden. Ein Fokus liegt dabei auf der konsequenten Überwachung verkehrsrechtlicher Normen. Dabei werden die Verkehrsüberwachungsmaßnahmen in geeigneten Bereichen offen durchgeführt, um durch die Erkennbarkeit der Polizei in der Öffentlichkeit zu Normakzeptanz und Transparenz beizutragen. Dazu gehören ebenfalls die technische Verkehrsüberwachung mit Radar-, Laser-, Video- und Fototechnik sowie das Überprüfen von Kraftfahrzeugen und

¹⁾ Stand: 26. April 2018.

Kraftfahrzeug Führenden auf Betriebs- und Verkehrssicherheit.

Ziel aller Maßnahmen der Verkehrsüberwachung ist die Reduktion der Verkehrsunfallzahlen und somit die Senkung der Zahl der Verkehrsunfallopfer. Basierend auf den Zahlen der Unfallauswertung werden unter anderem dort Maßnahmen getroffen, wo sich schwere oder tödliche Unfälle ereignen, aber auch eine Häufung von Unfällen registriert wird.

Eine Steigerung der Einwohner- und Beherbergungszahlen ist tendenziell stetig zu verzeichnen. Dies wirkt sich unweigerlich auf eine Verdichtung des Verkehrsgeschehens aus. Wie die nachfolgende Grafik aufzeigt, sind die Verunglücktenzahlen im langfristigen Trend seit 1990 dennoch sowohl hinsichtlich der absoluten Zahl als auch der Zahl der Verunglückten im Verhältnis zur Einwohnerzahl rückläufig.



- 2) 2010 war ein besonderes Jahr mit starken winterlichen Verhältnissen sowohl Anfang wie Ende des Jahres. Dies führte zu weniger Verkehr, vorsichtigerer Fahrweise mit weniger Geschwindigkeit und in der Folge zu deutlich weniger Verunglückten.

2015 kamen bei 20 Verkehrsunfällen 20 Personen und 2016 bei 25 Verkehrsunfällen 29 Personen zu Tode. Bei solchen Zahlen können schon einzelne Verkehrsunfälle die Entwicklung eines Jahres erheblich beeinflussen. Der Anstieg im Jahr 2016 begründet sich unter anderem durch einen Verkehrsunfall auf der Bundesautobahn mit 4 Töten. Im Jahr 2017 wurden 28 Menschen bei Verkehrsunfällen tödlich verletzt.

Zum Ende des dritten Quartals 2018 wurden 24 Menschen bei Verkehrsunfällen tödlich verletzt (Vergleich Vorjahr: 22 tödliche Unfälle).

Zu 1.2

Verstärkung der Kontrollen zur Verfolgung und Ahndung von Verkehrsverstößen

1. Geschwindigkeitsverstöße:

Fahren mit überhöhter oder nicht angepasster Geschwindigkeit stellt eine der Hauptursachen von Verkehrsunfällen mit Personenschäden dar. Die Polizei setzt zur Bekämpfung dieses Phänomens einen ihrer Schwerpunkte in der Geschwindigkeitsüberwachung.

Fahren mit überhöhter oder nicht angepasster Geschwindigkeit stellt nach wie vor eine der wichtigsten Ursachen von Verkehrsunfällen mit Personenschäden dar. Auch in den Fällen, in denen andere Hauptursachen zu Unfällen führen, führt eine überhöhte Geschwindigkeit zu einem deutlich erhöhten Risiko schwerer Unfallfolgen, gerade im Zusammenhang mit Verletzungen von am Verkehr Teilnehmenden. Trotz der in einem Stadtstaat wie Hamburg sehr gut erkennbaren Geschwindigkeitsregeln zeigen sowohl die Unfallaufnahmen der Polizei wie auch die Ergebnisse von Geschwindigkeitskontrollen, dass diese Regeln durch die motorisierten am Verkehr Teilnehmenden häufig nicht beachtet werden. Zum Teil kommt es zu gravierenden Überschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten. Auch kontinuierliche Präventions- und Aufklärungsmaßnahmen haben zu keinen wesentlichen Änderungen dieser Feststellungen geführt.

Im Sinne der Verkehrssicherheit sind daher geeignete Maßnahmen zwingend erforderlich, die die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit durch die am Verkehr Teilnehmenden wirksam unterstützen. Die Polizei Hamburg hat hierzu ein Konzept der Überwachung entwickelt, das kontinuierlich weiterentwickelt wird.

Es setzt neben stationären Anlagen, die dort eingesetzt werden, wo die Verkehrssicherheitslage eine dauerhaft durchgehende Überwachung der gefahrenen Geschwindigkeiten zur Reduzierung festgestellter örtlicher Unfallgefahren erfordert, auf mobile Überwachungskomponenten, die entweder für kürzere Zeit an einzelnen Messorten eingesetzt werden (zum Beispiel die in Fahrzeugen verbauten mobilen Radargeräte und Handlasergeräte) oder hochmobil durch Videoaufzeichnungen in der Fahrbewegung gefährliches Fahrverhalten und überhöhte Geschwindigkeit verfolgen (ProViDa-Fahrzeuge der Verkehrsstaffeln, die auch von der Kontrollgruppe Autoposer eingesetzt werden).

Mit diesem Konzept konnte örtlich herausgehobenen Unfallgefahren bisher bereits durch stationäre Anlagen wirksam begegnet werden. Durch einen Ausbau dieser Anlagen sollen die Unfallgefahren weiter gesenkt und damit die Verkehrssicherheit positiv beeinflusst werden. Da stationäre Anlagen aber nach allen Erkenntnissen auf Grund der bekannten Standorte in der Regel nur einen örtlich begrenzten Wirkradius auf das Geschwindigkeitsverhalten der am Verkehr Teilnehmenden haben, ist die Ergänzung durch die mobilen Überwachungskomponenten auch bei einem Ausbau der stationären Anlagen ein wichtiger Baustein der Geschwindigkeitsüberwachung.

Mit der Übernahme der technischen Betreuung der stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen und der Negativbildauswertung durch den Landesbetrieb Verkehr (LBV) für die Polizei kann die Polizei die hierfür bisher in den Verkehrsstaffeln eingesetzten Angestellten künftig verstärkt in dem Bereich der mobilen Geschwindigkeitskontrollen einsetzen und damit die Überwachungsintensität steigern.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wurde die Überwachung mit stationären Anlagen deutlich verstärkt. Nachdem bereits 2016 ein weiterer Standort einer Geschwindigkeitsüberwachungsanlage errichtet wurde, konnten 2017 an nochmals fünf neuen Standorten stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen installiert werden. An weiteren fünf bestehenden Standorten wurden Anlagen mit modernerer Technik ausgestattet. Hierdurch konnten unter anderem Ausfallzeiten, die bei der alten Technik auf Grund Anfälligkeit und erhöhter Wartungsnotwendigkeiten bestanden, minimiert werden. Insgesamt wurde somit die stationäre Geschwindigkeitsüberwachung von 22 Standorten im Jahr 2015 auf 28 Standorte im Jahr 2017 ausgebaut. Bis zum Ende des Jahres 2018 sollen an sechs neuen Standorten, an denen Unfallhäufungsstellen vorliegen, acht stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen in Betrieb genommen werden. Für drei dieser Standorte ist die Kombination mit einer stationären Rotlichtüberwachungsanlage (RÜA) vorgesehen. Weiterhin ist die Umrüstung von weiteren drei bestehenden Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen auf den neuesten technischen Stand beabsichtigt. Da an einigen Standorten mehrere Kameraeinschübe vorhanden sind, wird Ende 2018 bezogen auf die installierte Überwachungstechnik eine Steigerung von 22 auf 42 Anlagen an 34 Standorten erreicht.

Zusätzlich werden seit September 2017 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der sogenannten Kontrollgruppe „Auto-Poser“ eingesetzt, die auch Geschwindigkeitsüberwachungen durchführen und dabei regelmäßig erhebliche Geschwindigkeitsverstöße mit ProViDa-Fahrzeugen dokumentieren.

Die Verkehrssicherheitsarbeit wird im Bereich der mobilen Kontrollen stets auch davon beeinflusst, in wieweit die Polizei durch übergreifende Einsatzlagen und Einsatzanlässe personell beansprucht wird. Jahre mit einer sehr intensiven Beanspruchung durch Veranstaltungen und übergreifende Einsatzlagen mit hohen Personalbedarfen wirken sich stets auch auf die Verfügbarkeit von Kräften für die personelle Verkehrsüberwachungstätigkeit auf verschiedenen Feldern aus. Im Rahmen der polizeilichen Schwerpunktsetzung wurde der Be-

reich der mobilen Geschwindigkeitsüberwachung im letzten Quartal 2017 nochmals priorisiert. Durch gezielte Steuerung des Personals und der Verkehrsüberwachungstechnik der Verkehrsdirektion in diesen Bereich wurde der Überwachungsdruck erhöht. Es wurden mit allen hierfür verfügbaren Kräften der Verkehrsdirektion zu unterschiedlichen Tageszeiten verstärkt mobile Geschwindigkeitskontrollen im Rahmen der technischen und personellen Ressourcen durchgeführt. Ergänzend wurden auch verstärkt Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Polizeikommissariate auf örtlicher Ebene bei Geschwindigkeitsmessungen mit den Handlaser-Messgeräten zur Geschwindigkeitsüberwachung eingesetzt. Hierdurch konnten unterjährige

personalintensive Unterstützungsmaßnahmen 2017 beim G20-Gipfel zu einem beachtlichen Teil kompensiert werden.

Insgesamt konnten durch die vorgenannten Maßnahmen die Feststellung und Anzeige von erfolgten Geschwindigkeitsverstößen von 437.790 in 2014 auf 486.227 in 2016 und nochmals deutlich auf 639.524 in 2017 gesteigert werden. Damit ergibt sich eine prozentuale Steigerung von 46,1 Prozent im Vergleich zu 2014 und damit eine effektive Erhöhung der Kontrollen.

Die angezeigten Verstöße verteilen sich wie folgt auf die erfolgten Überwachungsmaßnahmen:

Anzahl der Anzeigen der Bußgeldstelle	2014	2015	2016	2017	2018*)
Geschwindigkeitsverstöße	437.790	437.204	486.227	639.724	393.501
- davon stationäre Anlagen	188.852	225.982	265.768	458.299	261.195
- davon mobile Kontrollen	248.938	211.222	220.459	181.425	132.306

*) bis einschließlich 30. Juni 2018

Mit mobilen Überwachungsmaßnahmen kann sehr flexibel und situationsangepasst auf kurzfristige Entwicklungen in einem bestimmten Bereich reagiert werden. Mit den hochmobilen Überwachungskomponenten kann darüber hinaus gezielt gegen besonders gefährliches Fahrverhalten in Verbindung mit überhöhter Geschwindigkeit vorgegangen werden.

Allerdings binden die mobilen Überwachungsmaßnahmen in erheblichem Umfang personelle Ressourcen. Die Polizei Hamburg hat daher gemeinsam mit dem LBV nach Möglichkeiten gesucht, die Möglichkeiten der Geschwindigkeitsüberwachung mit mobilen Anlagen weiter zu steigern. Hierzu wurden im Rahmen einer mehrwöchigen Testphase in den letzten Monaten zwei neue mobile anhängerbasierte Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen erprobt. Diese Anhänger können über einen längeren Zeitraum ohne personelle Begleitung an einem Ort eingesetzt werden. Sie vereinen die Flexibilität, Standorte zu wechseln, mit der Möglichkeit, auch über mehrere Tage an einem Standort eingesetzt zu werden. Hiermit soll auch die Anzahl der Messungen zur Nachtzeit und am Wochenende spürbar erhöht werden.

Für die Testphase der neuen mobilen anhängerbasierten Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen wurden jeweils ein Anhänger des Herstellers Vitronic und des Herstellers JenOptic für zwei Monate

gemietet. Die neue mobile Überwachung wurde am 28. Mai 2018 begonnen und dauerte bis zum 6. Juli 2018 (Vitronic) beziehungsweise bis zum 13. Juli 2018 (JenOptic). Jedes Gerät war pro Woche an zwei bis vier Standorten, auch über mehrere Tage hinweg, einschließlich der Überwachung bei Nacht eingesetzt. Bis zu vier Tagen wurde durchgehend an einem Ort gemessen. Unterbrochen wurden die Einsätze nur durch maximal eintägige Lade- und Wartungsvorgänge.

Die Einsatzorte für die Geschwindigkeitsüberwachung wurden von der Polizei festgelegt und die Anlagen in den Anhängern durch den LBV aufgestellt. Während der Testphase wurde insgesamt an 36 wechselnden Standorten gemessen. Insgesamt wurden Messungen über knapp 1.893 Stunden durchgeführt, dies entspricht fast 79 Tagen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Messungen in zwei Fahrrichtungen getrennt – also doppelt – gezählt wurden. Mit dem Gerät des Herstellers JenOptic wurde an sieben Standorten in beide Fahrrichtungen gemessen. Die Geräte wurden während der Testphase 30.580 Mal ausgelöst. Es wurde nur bei Überschreitungen ab 9 km/h über der zulässigen Geschwindigkeit geblitzt. Die Anhänger sind danach wieder an die Hersteller zurückgegeben worden.

Nach Auswertung der Testphase ist die Beschaffung von sechs mobilen anhängerbasierten Ge-

schwindigkeitsüberwachungsanlagen eingeleitet worden.

Insgesamt wird mit den dargestellten Maßnahmen die Überwachung von Geschwindigkeitsverstößen weiter im Sinne der Verkehrssicherheit intensiviert.

2. Rotlichtverstöße:

Bei den festgestellten und angezeigten Rotlichtverstößen erfolgte eine Steigerung von 17.270 im

Jahre 2014 auf 21.512 im Jahre 2016. Im ersten Halbjahr 2018 wurden 7.160 Rotlichtverstöße angezeigt.

Trotz technisch bedingter Ausfälle zeigt sich auch hier im Gesamtvergleich über die Jahre eine Steigerung im Betrachtungszeitraum. Die angezeigten Verstöße verteilen sich wie folgt auf die erfolgten Überwachungsmaßnahmen:

Anzahl der Anzeigen der Bußgeldstelle	2014	2015	2016	2017	2018*)
Rotlichtverstöße	17.270	20.732	21.512	17.351	7.160
- davon stationäre Anlagen	7.778	8.694	10.960	9.457	2.690 ³⁾
- davon mobile Kontrollen	9.492	12.017	10.552	7.894	4.470

*) bis einschließlich 30. Juni 2018

³⁾ Der Rückgang der stationären Rotlichtüberwachung im Jahre 2018 erklärt sich durch technische Unzulänglichkeiten beim eingesetzten Gerätetyp, die bundesweit aufgetreten sind, nachdem durch die Physikalisch Technische Bundesanstalt (PTB) eine geringfügig veränderte Aufbauanleitung veröffentlicht wurde und die Eichdirektion die weitere Verwendung von sieben Rotlichtüberwachungsanlagen untersagt hat. Vier dieser Standorte werden mit einer neuen Anlage umgerüstet, ein Standort wird demnächst umgestaltet, ein Standort wird auf eine kombinierte Anlage (Rotlicht/Geschwindigkeit) aufgerüstet und ein weiterer Standort nach Umbau der Straße nicht mehr benötigt. Derzeit erfolgt die Rotlichtüberwachung sowohl an einer kombinierten Anlage, als auch an zwei Rotlichtüberwachungsanlagen.

Insgesamt wird mit den dargestellten Maßnahmen die Überwachung von Rotlichtverstößen weiter im Sinne der Verkehrssicherheit intensiviert.

3. Parkverstöße:

Die Verfolgung von Halt- und Parkverstößen, welches die Verkehrssicherheit beeinträchtigen, wird sowohl von der Polizei als auch vom Parkraum-Management des LBV gewährleistet. Hierbei ist der Zentrale Verkehrsordnungsdienst der Polizei schwerpunktmäßig beauftragt, besonders belastete Busstrecken, Haltestellen, Radfahrstreifen und Schutzstreifen sowie unmittelbar angrenzende Örtlichkeiten mobil zu überwachen. Bei den Busstrecken liegt der Überwachungsschwerpunkt ins-

besondere beim Parken in zweiter Reihe. Darüber hinaus sind alle Polizeivollzugsbeamtinnen und -beamten im Rahmen der allgemeinen Aufgabenerfüllung angehalten, auch Parkverstöße anzuzeigen.

Beim Parkraum-Management sind derzeit⁴⁾ 83,6 Vollzeitkräfte in verschiedenen Funktionen als Überwachungskräfte tätig, die diese Ordnungswidrigkeiten in ihrem Überwachungsgebiet ebenfalls verfolgen.

Durch die eingesetzten Kräfte von Polizei, LBV und Bußgeldabteilung konnten die Anzeige und Ahndung von Verstößen im ruhenden Verkehr, welche die Verkehrssicherheit beeinträchtigen, wie folgt gesteigert werden:

Anzahl der Anzeigen der Bußgeldstelle

	2014	2015	2016	2017	2018*)
Verstöße im ruhenden Verkehr (ohne Parkzeit-Verstöße)	461.166	445.081	507.376	517.148	271.340

*) bis einschließlich 30. Juni 2018

⁴⁾ Stichtag: 30. Juni 2018

Zu 1.3

Entwicklung eines Konzepts zur Schulwegsicherung

Die Verkehrssicherheit von Kindern besitzt in der Verkehrssicherheitsarbeit des Senats einen sehr hohen Stellenwert. Sie erfolgt durch eine enge Verzahnung und Kombination von straßenverkehrsbehördlichen und straßenbaulichen Maßnahmen, Verkehrsüberwachung sowie Verkehrserziehung und -aufklärung. Schulwegsicherung ist immanenter Teil dieser Daueraufgabe. Die Bürgernahen Beamtinnen und Beamten sind ständig im Kontakt mit den Schulverantwortlichen, um Gefahrenlagen gemeinsam zu erkennen, zu beheben und präventiv Sicherheitsdefizite zu vermeiden. Auf Grund der sehr unterschiedlichen Situationen im Umfeld von Schulen und den damit verbundenen Schulwegen sind jeweils individuelle Betrachtungen erforderlich. Ein Teil des Konzeptes sieht beispielsweise die regelmäßige Begehung durch die Wegewarte vor. Feststellungen werden von diesen gemeldet und gleichzeitig Sorge getragen, dass erkannte Mängel bzw. Gefahrenstellen beseitigt werden. Gleiches gilt sinngemäß für die öffentliche Beleuchtung. Ein Sonderbudget wird nach Prüfung der Sachlage aktuell nicht für erforderlich erachtet. Es sind ausreichend Finanzmittel vorhanden, um auch kurzfristig erkannte Mängel zu beseitigen, sofern die Vertragsfirmen über entsprechend freie Kapazitäten verfügen. Abgerundet wird das Schulwegsicherungskonzept durch Überwachungs- und Präventionsaktionen wie z.B. der Aktion „Verkehrsfuchs“ oder „Fahrradfuchs“, sowie Bilder-Wettbewerbe, Unterrichte der Polizeiverkehrslehrer oder die Aktion „Schultüte“ zum Schulanfang und die Aktion „Sicherer Schulweg – ohne Elterntaxi“, um nur einige der eingangs erwähnten Aktionen und Konzepte zu nennen. Im Übrigen siehe Drucksache 20/8997, 21/4500, 21/4902 und 21/8256.

Zu 1.4

Begleitung auf dem Gehweg Rad fahrenden Kinder

Eine Legalisierung der Begleitung von auf dem Gehweg fahrenden Kindern bis zum achten Lebensjahr durch Erwachsene ist im Rahmen der 1. Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vom 30. November 2016 umgesetzt worden. Seit dem 14. Dezember 2016 enthält die StVO in § 2 Absatz 5 Satz 3 bis 7 eine besondere Befugnisnorm. Hier darf ein Rad fahrendes Kind bis zum vollendeten achten Lebensjahr von einer geeigneten Aufsichtsperson auf dem Gehweg mit dem Fahrrad begleitet werden.

Diese nunmehr bestehende Möglichkeit geht auf einen Vorschlag Hamburgs zurück, der 2015 im Rahmen der Bund-Länder-AG „Mensch und Verkehr“ zur Umsetzung des Regierungsprogramms vorgestellt und danach von der Bundesregierung aufgegriffen wurde.

Zu 1.5

Überqueren der Straße in Tempo-30-Zonen

Am 19. Oktober 2017 ist die 53. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften in Kraft getreten. Hierin erfolgte eine Änderung des § 25 Absatz 3 Satz 1 StVO. Mit der Verordnung wird in § 25 Absatz 3 Satz 1 StVO (Fußgänger) der unbestimmte Rechtsbegriff „wenn es die Verkehrslage erfordert“ konkretisiert und somit ermöglicht, dass für zu Fuß Gehende abseits der Hauptverkehrsstraßen in der Regel ein Queren der Fahrbahn auf dem kürzesten Weg auch im Straßenverlauf zulässig ist.

Auch diese Änderung zur Stärkung der Rechte der zu Fuß Gehenden in § 25 Absatz 3 Satz 1 StVO beim Überqueren der Fahrbahn geht auf eine Hamburger Initiative zurück. Die Forderung, die Fußgängerrechte zu stärken, indem nunmehr grundsätzlich in Tempo-30-Zonen überall die Fahrbahn durch zu Fuß Gehende überschritten werden darf, ist damit umgesetzt.

Zu 1.6

Maßnahmen zur wirksamen Unfallbekämpfung an 20 Knotenpunkten mit besonders hoher Unfallbelastung

Bei Unfallhäufungen wird gemäß dem von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen erstellten „Merkblatt zur örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen“ bundeseinheitlich zwischen Unfallhäufungsstellen (UHS) und Unfallhäufungslinien (UHL) unterschieden. Standardmäßig werden volle Kalenderjahre für die Feststellung verwendet. Zur Bestimmung einer UHS oder UHL gelten unterschiedlichste Schwellwerte und Einschränkungen. Näheres dazu siehe Drucksache 20/5300.

Für das Kalenderjahr 2015 ist eine Feststellung der 20 wichtigsten Unfallhäufungsstellen (UHS) an Knotenpunkten in Hamburg durch die Unfallkommission vorgenommen worden. Als Kriterium für die Auswahl der UHS wurde dabei der volkswirtschaftliche Gesamtschaden betrachtet.

Folgende 20 Knotenpunkte wurden dabei auf Grund einer besonders hohen Unfallbelastung identifiziert:

	Örtlichkeit	Anzahl der VU	Verletzte gesamt	Jährliche Unfallkosten in Tsd. EUR
1	Theodor-Heuss-Platz	477	96	3.325
2	Hamburger Straße/Mundsburger Damm/Oberaltenallee/Winterhuder Weg	300	40	1.989
3	Alsterglaciis/Alsterufer/Kennedybrücke/ Neuer Jungfernstieg	272	33	1.869
4	Finkenwerder Straße, zwischen BAB und Vollhöfener Weiden	262	12	1.629
5	Kreisverteiler Horn/Sievekingsallee	161	47	1.425
6	Finkenwerder Straße, zwischen Vollhöfener Weiden und BAB-Brücke	214	19	1.415
7	Wandsbeker Marktstraße/Wandsbeker Allee/Robert-Schuman-Brücke	146	37	1.323
8	Anckelmannplatz	127	62	1.237
9	Ballindamm/Ferdinandstor/Lombardsbrücke Nebenfahrbahn	101	68	1.196
10	Deichtorplatz	132	28	1.137
11	Holstenstraße/Kieler Straße/Stresemannstraße	119	22	1.065
12	Wandsbeker Marktstraße/Schloßstraße/Wandsbeker Königstraße	132	22	1.063
13	Stephansplatz	101	57	1.021
14	Alsenstraße/Holstenplatz/Stresemannstraße	116	25	1.012
15	Max-Brauer-Allee/Stresemannstraße	136	8	995
16	Nordschleswiger Straße/Straßburger Straße	95	25	992
17	Wandsbeker Marktstraße/Wandsbeker Chaussee/Brauhausstraße/Hammer Straße	133	19	936
18	Bramfelder Straße/Habichtstraße	126	23	931
19	Wandsbeker Marktstraße zw. Hammer Straße/Brauhausstraße und Wandsbeker Königstraße	105	14	921
20	Friedrich-Schütter-Platz/Schürbeker Bogen/Schürbeker Straße	142	7	892

Die Polizei Hamburg hat an den 20 Knotenpunkten mit besonders hoher Unfallbelastung durch die örtlich zuständigen Polizeikommissariate Maßnahmen ergriffen, um die Unfallbelastung und die Anzahl bekannter Unfallbrennpunkte zu reduzieren. Die durchführbaren Maßnahmen sind hierbei vielfältig und werden anhand der Erkenntnisse aus der Unfallanalyse ergriffen. Beispielfähig reichen diese nach Abwägung aller Kriterien von der Instandsetzung der bestehenden Fahrbahnmarkierung, einer Abstimmung der Schaltphasen der Lichtzeichenanlage, die Errichtung einer Geschwindigkeitsüberwachungsanlage bis zur Neuüberplanung und baulichen Umgestaltung des betreffenden Straßenabschnittes oder Knotens. Um belastbare Aussagen zur Wirksamkeit der ergriffenen Maßnahmen treffen zu können, werden die Maßnahmen unter Betrachtung ihres jeweiligen Realisierungszeitpunktes über einen Zeitraum von drei Jahren evaluiert. Eine abschließende Bewertung erfolgt daher frühestens Anfang 2019.

Darüber hinaus findet durch die jährliche Betrachtung aller Straßenverkehrsunfälle in Hamburg im Rahmen der Prioritätensetzung und Bewertung der Einzelursachen eine kontinuierliche Bekämpfung aller weiteren aktuellen Unfallhäufungsstellen und -linien statt.

Zu 1.7

Beauftragung einer unabhängigen Stelle der Unfallforschung

Eine wichtige Institution der Verkehrssicherheitsarbeit in Hamburg ist die Unfallkommission. Die Zentrale Unfallkommission setzt sich aus Vertretern der Behörde für Inneres und Sport (BIS | Oberste Landesbehörde, sowie Polizei/Straßenverkehrsbehörde) und der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI | Straßenbaubehörde) zusammen. Anlassbezogen werden weitere Beteiligte, z.B. Verkehrsbetriebe, Baudienststellen der Bezirke oder bei besonderen Problemlagen auch unabhängige Stellen wie externe Ingenieurbüros einbezogen. Darüber hinaus wurden im Einzelfall gezielte Forschungsaufträge vergeben (z.B. Grindelallee, Finkenwerder Knoten).

Die Zentrale Unfallkommission wird tätig, wenn es Anhaltspunkte für strukturelle Defizite im Verkehrsraum oder in der Verkehrsregelung gibt, die Unfallgeschehen begünstigen und in aller Regel nur mit größerem baulichen, verkehrstechnischem und finanziellem Aufwand beseitigt werden können (siehe hierzu auch III.1.6). Die Unfallforschung ist dabei wichtiger Bestandteil in der Unfallkommissionsarbeit. Im Wesentlichen wird die Arbeit der Unfallkommission an den von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen erstellten Merkblättern ausgerichtet. Insofern werden die anerkannten Regeln berücksichtigt

und die Beauftragung einer weiteren Stelle der Unfallforschung als zurzeit nicht erforderlich angesehen.

Zu 1.8

Planung und Durchführung von Sanierungsmaßnahmen im Straßenraum unter Berücksichtigung der bestehenden Unfalllage

Die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) gibt zum § 44 StVO vor, dass zur Bekämpfung der Verkehrsunfälle die Straßenverkehrsbehörde und Straßenbaubehörde eng zusammenzuarbeiten zu haben, um zu ermitteln, wo sich die Unfälle häufen, worauf diese zurückzuführen sind und welche Maßnahmen ergriffen werden müssen, um unfallbegünstigende Besonderheiten zu beseitigen. In Hamburg gehört es daher zum standardmäßigen Vorgehen aller Baulasträger im Zuge einer jeden Planung, verkehrssicherheitsrelevante Aspekte zu berücksichtigen und Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zu ergreifen. Grundlage dafür ist auch die Prüfung der bestehenden Unfalllage. Die dafür zuständigen Dienststellen (Polizeikommissariate, Verkehrsdirektion) werden in Vorgesprächen und/oder der Planverschickung durch die planenden Dienststellen eingebunden.

Die Neuordnung der Regelwerke des Straßenwesens in Hamburg ist darüber hinaus abgeschlossen und die neuen Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen (ReStra) sind zum 1. November 2017 eingeführt worden. Hierbei baut die ReStra im Wesentlichen auf den Regelwerken der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) auf, wobei Maßnahmen zur Förderung der Verkehrssicherheit und bauliche Maßnahmen zur Herstellung einer Barrierefreiheit standardisiert berücksichtigt werden. Eine weitere Beteiligung hinsichtlich des Aspektes der Barrierefreiheit wird durch die Beteiligung der anerkannten Verbände, die die Interessen von mobilitätseingeschränkten Personen vertreten, im Zuge der Planverschickung erreicht.

Zu 1.9

Ergänzung oder Ausweitung von Tempo-30-Zonen

Eine Prüfung von Tempo-30-Strecken und der Ergänzung oder Ausweitung von Tempo-30-Zonen erfolgt nach den rechtlichen Voraussetzungen der StVO und wird bereits im Einzelfall durch die zuständigen Dienststellen anhand vorhandener Kriterien durchgeführt. Dabei werden bezirkliche Vorschläge berücksichtigt. Zudem erfolgt die Umsetzung dieser Maßnahmen in den Bezirken.

Für die Darstellung des Zusammenspiels aller beteiligten Behörden (BWVI, LSBG, BIS, Polizei und zwei Bezirksämter) und der Verknüpfung der unter-

schiedlichsten Regelungsanlässe wird beispielhaft die Situation im Eppendorfer Weg angeführt. Für die Entscheidung, dort zukünftig nahezu im gesamten Straßenverlauf eine Geschwindigkeit von Tempo 30 gelten zu lassen, werden Aspekte der Unfallbekämpfung als sofortige Reaktion auf einen tragischen Verkehrsunfall, Maßnahmen zur Steigerung des Sicherheitsempfindens an schutzwürdigen Einrichtungen, Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs im Zuge des Ausbaus der Veloroute 13 im Bezirksamtsbereich Eimsbüttel und einer Ausweitung einer bestehenden Tempo-30-Zone im Bezirksamtsbereich Hamburg-Nord aufeinander abgestimmt und miteinander verwoben. Bei der laufenden Prüfung von Tempo 30 vor sensiblen Einrichtungen werden zudem vorliegende Anregungen zu konkreten schutzbedürftigen Einrichtungen aus den Bezirksamtern berücksichtigt und bevorrechtigt geprüft.

Zu 1.10

Tempo 30 vor Schulen und weiteren schutzbedürftigen Einrichtungen

Am 14. Dezember 2016 ist die Erste Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vom 30. November 2016 (BGBl. I S. 2848) in Kraft getreten. Gemäß § 45 Absatz 9 Satz 4 Ziffer 6 StVO können nunmehr bundesweit innerörtlich streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) oder auf weiteren Vorfahrtstraßen im unmittelbaren Bereich von insbesondere an diesen Straßen gelegenen allgemeinbildenden Schulen und Förderschulen und auch weiteren schutzbedürftigen Einrichtungen angeordnet werden, ohne dass auf Grund besonderer örtlicher Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung von Rechtsgütern nach § 45 Absatz 9 Satz 3 StVO erheblich übersteigt. Die bis dahin in § 45 Absatz 9 StVO geregelte hohe Anordnungshürde, insbesondere für Beschränkungen des fließenden Verkehrs (zum Beispiel Nachweis eines Unfallschwerpunktes zum Beleg einer hinreichenden Gefahrenlage), wurde damit teilweise abgesenkt. Zusätzlich ist neben zahlreichen anderen Änderungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) am 30. Mai 2017 eine entsprechende Ergänzung der Verwaltungsvorschrift „Zu Zeichen 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit“ in Kraft getreten. Die neue Randnummer 13 (siehe Bundesanzeiger Amtlicher Teil (AT) vom 29. Mai 2017) regelt Einzelheiten zur Umsetzung der Neuregelung durch die örtlich zuständigen Behörden.

Der Neuregelung vorausgegangen war ein Beschluss der Verkehrsministerkonferenz vom April 2015 zur Einrichtung einer Arbeitsgruppe, um bundes-

einheitliche Kriterien zur Einführung von Tempo-30-Strecken u.a. vor Schulen zu entwickeln.

Hamburg hat sich in die Arbeitsgruppe eingebracht und hierbei insbesondere die positiven Erfahrungswerte der bereits seit 1994 in Hamburg bewährten Praxis, Tempo-30-Strecken vor Schulen unter bestimmten Voraussetzungen einzurichten, Bund und Ländern vermittelt. Im Ergebnis wurde die Hamburger Praxis durch die Neuregelung bundesweit aufgegriffen und erweitert.

Zu Sicherstellung einer zügigen und am Gebot der Verhältnismäßigkeit ausgerichteten Umsetzung der bundesgesetzlichen Neuregelungen durch die Straßenverkehrsbehörden bei der Polizei hat die Behörde für Inneres und Sport nach Abstimmung mit den anderen betroffenen Fachbehörden am 30. April 2018 in den Hamburger Richtlinien zur Anordnung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen (HRVV) zum Kapitel „§ 45 Absatz 9 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) – Tempo 30 im unmittelbaren Bereich von Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern“ weitere Einzelheiten für die straßenverkehrsbehördliche Prüfung und Umsetzung z.B. zur Beschilderung, zur Lage der betroffenen Einrichtungen u.v.m. geregelt und im Transparenzportal veröffentlicht.⁵⁾ Mit Stand 30. Juni 2018 sind bereits 50 straßenverkehrsbehördliche Anordnungen erlassen worden, die Überprüfung dauert an. Ergänzend zu den Überprüfungen der behördlichen Listen werden alle Hinweise/Anträge aus der Bevölkerung, der Einrichtungen selbst sowie von parlamentarischen Gremien der Bezirke in die Überprüfung einbezogen. Die entsprechende Umsetzung in Form der Beschilderung erfolgt durch den zuständigen Straßenbaulastträger.

Zu 2.1

Grundgedanke der „Vision Zero – Null Verkehrstote“ als Teil der Verkehrssicherheitsstrategie der Polizei

Seitens der Polizei wird das Ziel verfolgt, den öffentlichen Verkehrsraum stetig zu verbessern und die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen. Dabei ist es Hauptziel, die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten und Schwerverletzten kontinuierlich zu senken (Vision Zero).

Seit 2007 ist die Strategie Vision Zero insbesondere Basis des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR), dessen Mitglied auch die Freie und Hansestadt Hamburg, vertreten durch die Behörde für Inneres und Sport, ist.

⁵⁾ http://daten.transparenz.hamburg.de/Dataport.HmbTG.ZS.Webservice.GetRessource100/GetRessource100.svc/10c3c4b1-4d71-4e97-8b17-2f6b7fb16a25/Akte_751.20-32-00006.pdf

Die Verkehrssicherheitsarbeit gehört zu den unverzichtbaren Kernaufgaben der Polizei, die im Rahmen ihrer umfassenden Zuständigkeiten ein hohes Maß an Fachkompetenz bündelt. Die präventiven und repressiven Maßnahmen der Polizei orientieren sich an den verkehrssicherheitsrelevanten, sozialen und umweltpolitischen Rahmenbedingungen und wirken nachhaltig auf das Verantwortungsbewusstsein und die gegenseitige Rücksichtnahme der am Verkehr Teilnehmenden ein. Verfolgungsdruck und Präventionsarbeit sind entscheidende Faktoren für eine nachhaltige Wirkung.

Die zu priorisierenden Maßnahmen orientieren sich an der aktuellen Lageentwicklung. Entsprechend ist die fortgesetzte Erstellung von Lagebildern zwingend erforderlich, um die zur Verfügung stehenden Ressourcen zielgerichtet einsetzen zu können. Hervorzuheben sind indes nach wie vor Alkohol am Steuer, fehlendes Angurten und überhöhte/nicht angepasste Geschwindigkeit als drei bedeutsame Ursachen, die zu Schwerstverletzungen und Toten bei Unfallgeschehen im Straßenverkehr führen und denen die Polizei durch priorisierte Maßnahmen besonders begegnet. Aber auch andere Ursachen werden auf Grund entsprechender Lageentwicklungen priorisiert. So ist in der konzeptionellen Ausrichtung vorgesehen, das Thema „Ablenkung“ mit in den Fokus von Verkehrssicherheitsaktionen zu stellen.

Neben dem technischen und medizinischen Fortschritt ist auch die Einhaltung rechtlicher Regelungen im Straßenverkehr für die insgesamt positive Entwicklung der Verkehrssicherheit von wesentlicher Bedeutung.

Unter Berücksichtigung der beschriebenen Rahmenbedingungen gliedert sich die polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit unter strategischen Gesichtspunkten in die Bereiche

- Verkehrsunfallaufnahme und -analyse
- Verkehrsüberwachung
- Prävention und Öffentlichkeitsarbeit
- Verkehrsraumgestaltung und -management.

Damit greift die Verkehrssicherheitsstrategie der Polizei Hamburg alle relevanten Handlungsfelder auf, wie sie auch für die Umsetzung der „Vision Zero“ durch den Deutschen Verkehrssicherheitsrat handlungsleitend sind. Zusätzlich erfolgt eine enge, gemeinsame Zusammenarbeit mit vielen anderen Institutionen zur Steigerung der Verkehrssicherheit wie Bezirksämtern, BWVI, BSB, dem ADAC und ADFC, DVR, Überwachungsorganisationen und vielen anderen. Dies folgt dem Leitgedanken, dass Verkehrssicherheit ein gesamtgesellschaftliches Ziel ist.

Zu 2.2

Kampagnen und vergleichbare Maßnahmen des „Forum Verkehrssicherheit Hamburg“

Die Verkehrssicherheitsarbeit ist für den Senat von hoher Bedeutung. Im „Forum Verkehrssicherheit“ sind in Hamburg seit Mitte 2008 Behörden, Verbände und Firmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in Hamburg vernetzt. Zur Optimierung und strategischen Verbesserung wurde 2015 im Zuge des Aufbaus des neuen Fachgebietes Verkehrs-Management die Verkehrssicherheitsarbeit beim LBV angesiedelt und in das Sachgebiet Verkehrsentwicklung und -sicherheit integriert.

Der Schwerpunkt der Arbeit des „Forums Verkehrssicherheit“ liegt auf der Einrichtung und Fortführung der thematischen Arbeitskreise, welche besondere Zielgruppen der am Verkehr Teilnehmenden in den Blick nehmen. Hierdurch sollen insbesondere die Kontinuität bewährter Verkehrssicherheitsaktionen gewährleistet und ein adressatengerechter Themenausbau erreicht werden. Um die Arbeit des „Forums Verkehrssicherheit“ fortführen und ausbauen zu können, wurde 2017 eine zusätzliche Mitarbeiterin beim LBV eingestellt. Durch die neu gewonnenen personellen Ressourcen können die Arbeitskreise verstärkt koordiniert und organisiert, aber auch konzeptionelle Ausarbeitungen realisiert werden.

In den Arbeitskreisen des Forums Verkehrssicherheit werden regelmäßig Aufklärungs- und Schulungsmaßnahmen für am Verkehr Teilnehmende geplant und durchgeführt, aber auch evaluiert und verbessert. Es werden Impulse von Bürgerinnen und Bürgern, Institutionen und Behörden aufgegriffen und finden anschließend Umsetzung in Aktionen, Veranstaltungen und Publikationen. Demnach ist es den Arbeitskreisen des Forums Verkehrssicherheit ein Anliegen, Bewährtes weiterzuführen, aber auch durch Neuerungen eine stetige Verbesserung der Aufklärungs- und Schulungsmaßnahmen für am Verkehr Teilnehmenden zu erreichen.

Zu den Aktivitäten bis zum Jahresbeginn 2016 siehe Drucksache 21/1586 und Drucksache 21/3358.

Die Arbeit orientiert sich zielgruppengerichtet am Alter der am Verkehr Teilnehmenden und der Art der Verkehrsteilnahme. Folgende Arbeitskreise sind tätig:

1. Kinder

Für die Zielgruppe Kinder gibt es die behördenübergreifende Kampagne „Rücksicht auf Kinder“. Unter der Leitung der Behörde für Schule und Berufsbildung (BSB) wurde darüber hinaus zum Schulanfang (BSB) wurde darüber hinaus zum Schulanfang die sogenannte „Schultütenaktion“ durchgeführt, bei der Auto Fahrer*innen darauf aufmerksam gemacht werden, dass Schulanfang ist.

In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass Kraftfahrzeuge in der Umgebung von Schulen besonders aufmerksam gefahren werden müssen und die Schülerinnen und Schüler werden mit der Thematik „Sicherheit auf dem Schulweg“ vertraut gemacht. Darüber hinaus gab bzw. gibt es unter der Leitung der BSB Kampagnen zu der Thematik „Zu Fuß zur Schule“. Im Jahr 2018 wurden zwei Aktionswochen zum Thema „Elterntaxi“ an verschiedenen Grundschulen in Hamburg durchgeführt.

2. Fahrrad

Für die Zielgruppe Rad Fahrenden besteht seit Jahren die Kampagne „Schon gecheckt“, welche unter diesem Titel zuletzt in Form einer Fahrradsicherheitsaktion im Juni 2016 durchgeführt wurde. Der inhaltliche Schwerpunkt lag anfangs primär bei der richtigen Ausstattung von Rädern, später zunehmend auf der richtigen Nutzung von Radverkehrsanlagen. Die Aktion richtete sich nicht nur an Rad Fahrende sondern auch an Kraftfahrzeug Führende, um diese für die Gefahren durch das Falschparken auf Radverkehrsanlagen zu sensibilisieren. Teil der Kampagne waren darüber hinaus Postkarten, Werbung auf Linienbussen des Öffentlichen Personennahverkehrs, Hinweise auf Plakaten, das Verteilen von Warnwesten und die Internetseite www.schon-gecheckt.de. Genutzt wurde auch Informationsmaterial der Kampagne „Runter vom Gas“ des Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und des DVR.

Im Jahr 2017 wurde in abgewandelter Form die Kampagne „Hab dich im Blick“ mit dem Schwerpunkt auf Abbiegeunfälle durchgeführt.

Im Jahr 2018 wurde die Kampagne „Hab dich im Blick“ ebenfalls in abgewandelter Form zum Thema „Geisterradler“ durchgeführt. Es wurde ein Aktionstag an der Hamburger Universität durchgeführt und bei der Fahrradsternfahrt Hamburg ebenfalls auf die Thematik aufmerksam gemacht. Derzeit wird eine umfangreiche Kampagne zur Verkehrssicherheit von Rad Fahrenden vorbereitet, die eng mit der geplanten Fahrradmarketingkampagne der BWVI (siehe Drucksache 21/3312) verzahnt werden soll. Die Ausschreibung ist abgeschlossen; die Ausarbeitung des Detailkonzepts für einen sog. 360° Marketingmix (online und offline) läuft. Die Laufzeit beider Kampagnen ist von Frühjahr 2019 bis einschließlich 2021 vorgesehen,

3. Motorrad

Die bundesweite Kampagne „Runter vom Gas“ vom DVR wurde vom „Forum Verkehrssicherheit“ genutzt, um beispielsweise bei Motorradgottes-

diensten auf die Thematik Verkehrssicherheit aufmerksam zu machen. Mit einem Arbeitskreis „Dachkampagne“ des Forums werden aktuell Gespräche geführt und Ideen entwickelt, wobei unter anderem die Nutzung neuer Medien (social media) und das Verhältnis zur nationalen Kampagne „Runter vom Gas“ thematisiert wird. Darüber hinaus war das „Forum Verkehrssicherheit“ bei Aktionen am „Zollenspieker“ vertreten, um am Anfang einer Motorradsaison auf Verkehrssicherheit hinzuweisen. In zwei Jahren wurden Großflächenplakate im Stadtgebiet aufgestellt.

4. Senioren

Die Zielgruppe der Senioren wurde durch die Kampagne „Einfach mobil bleiben“ angesprochen. In einem Alter, in dem Reaktion und Wahrnehmung nachlassen, andererseits aber Routine und Erfahrung vorhanden sind, gilt es, die eigenen Fähigkeiten richtig einzuschätzen und für sich individuell die richtigen Lösungen zu finden. Durch freiwillige individuelle Fahrer-Fitness-Checks können sich Senioren ein Bild über ihre Fahrtüchtigkeit verschaffen. Seniorenberater der Polizei informieren und beraten im Rahmen des besonderen Fußstreifenendienstes (BFS) rund um das sichere Verhalten als Teilnehmende am Hamburger Straßenverkehr. Themen wie „sehen und gesehen werden“ und das richtige Verhalten in verschiedenen Verkehrssituationen werden dabei ebenso erläutert wie Fragen, die sich aus einer altersbedingten Einschränkung der Mobilität ergeben können. Das Thema Mobilität im Alter wurde zudem intensiv im Mobilitätsbeirat Ende 2017 erörtert.

5. Junge Fahrende

Für die Zielgruppe der jungen Fahrenden bietet die Kampagne „Mobil? Aber sicher!“ einen geeigneten Rahmen. Unter diesem Motto informieren verschiedene Hamburger Organisationen und Behörden über die Themen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr. Neben einer breiten Information der Öffentlichkeit durch diese Kampagne steht u.a. der Dialog mit jungen Fahrenden im Rahmen des sog. „Peer-Projektes“ (Peer = Gleichaltrige) an Hamburgs Fahrschulen im Mittelpunkt. Neben den Aktivitäten der Hamburger Polizei gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr ist seit September 2017 auch die Kontrollgruppe Autoposer im Einsatz, welche sich der Tuning- und Cruiserszene mit ihren überwiegend jungen Fahrenden widmet.

6. Fußgänger

Das Forum Verkehrssicherheit nahm 2017 auch die Zielgruppe der zu Fuß Gehenden in den Blick, indem die Aktion „Rote Karte“ durchgeführt wurde,

in der die zu Fuß Gehenden auf Sicherheit und Sichtbarkeit im Straßenverkehr aufmerksam gemacht wurden. Im Dezember 2017 wurden zu dieser Thematik 550 Plakate in den Stadtinformati-onsanlagen ausgehängt.

Die vermehrte Nutzung auch neuer Medien zur Vermittlung von Inhalten der Verkehrssicherheit ist eines der erklärten Ziele des Forums Verkehrssicherheit. Im Rahmen einer Ausschreibung zum Thema Fahrradsicherheit soll auch ein „Claim“ und „Hashtag“ für das Forum Verkehrssicherheit entwickelt werden. Hintergrund ist die Erfahrung, dass einzelne Kampagnen und (Werbe-) Materialien einen Wiedererkennungswert benötigen. Dies wird mittels eines sog. „Claims“ erzielt werden, der mit einem „Hashtag“ ergänzt wird, welcher auch in den sozialen Medien nutzbar ist. Hierdurch soll die eindeutige Zuordnung von einzelnen Themen zur Verkehrssicherheitsarbeit verdeutlicht und eine Einheitlichkeit in der Darstellung des Forums Verkehrssicherheit gewährleistet werden. Das Forum Verkehrssicherheit hat ab dem 3. Quartal 2018 mit einem Twitterkanal begonnen und wird somit in Zukunft auch in den sozialen Medien vertreten sein.

Für den Bereich social media ist im von Seiten des Forums Verkehrssicherheit zudem beabsichtigt, eine weiterführende Strategie zu entwickeln und zeitgemäß umzusetzen. Dabei wurde auch der Internetauftritt des Forums Verkehrssicherheit vom LBV und hamburg.de 2018 überarbeitet und wird fortlaufend aktualisiert. Der Internetauftritt mit den unterschiedlichen Angeboten und Aktionen des „Forums Verkehrssicherheit“ findet sich unter <http://www.hamburg.de/sicherheit-verkehr/>.

Darüber hinaus arbeitet das Forum Verkehrssicherheit mit dem DVR zusammen. Durch die Teilnahme bei Veranstaltungen wie beispielsweise dem Runden Tisch der Länder können Entwicklungen, Kampagnen und Aktionen mit anderen Bundesländern diskutiert und konzipiert werden. Das Forum Verkehrssicherheit profitiert hierbei von den Ergebnissen, die der DVR für verschiedene Verkehrssicherheitsaktionen entwickelt hat und bindet diese in die eigene Arbeit ein. Weitergehend besitzen die Mitglieder des Forums Verkehrssicherheit zwei Multimedia-Säulen, die bei Aktionen eingesetzt werden und somit auch über Medien wie Videos oder interaktive Spiele Inhalte vermitteln können.

Auch nutzt Hamburg Aktivitäten aus dem Bund. Initiatoren der Kampagne „Runter vom Gas“ sind das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR). Mit einer emotionalen Ansprache sensibilisiert die Aktion „Runter vom Gas“

seit 2008 für Risiken im Straßenverkehr aller Altersgruppen und Verkehrsarten, sowie eine Vielzahl von Unfallursachen und will damit für mehr Sicherheit auf deutschen Straßen sorgen.

Zu 2.3

Vorgehen durch präventive Maßnahmen und Kontrollen gegen Alkohol- und Drogenkonsum im Straßenverkehr sowie illegale Autorennen

1. Alkohol- und Drogenkonsum im Straßenverkehr:

Im Rahmen der polizeilichen Öffentlichkeitsarbeit wird die bewährte Präventionsarbeit fortgeführt, zum Beispiel auf Verkehrssicherheitstagen, Tagen der offenen Tür sowie auf Messen und an Informationsständen, auch in Zusammenarbeit mit externen Trägern der Verkehrssicherheitsarbeit.

Seit 2005 verfügt die Polizei Hamburg über einen Fahrsimulator, mit dem Fahrten unter Alkoholeinfluss simuliert werden können. Die Fahrt mit dem Simulator soll Autofahrern ihre eingeschränkte Wahrnehmung und Reaktionsfähigkeit unter Alkohol verdeutlichen und dient als Einstieg, um über die Gefahren von Alkohol am Steuer ins Gespräch zu kommen. Vor allem die Zielgruppe „Junge Erwachsene“ wird hierdurch adäquat angesprochen, da diese aktiv erfahren können, welche Auswirkungen Alkohol am Steuer hat. Der Fahrsimulator wird auch bei der vom Büro für Suchtprävention geleiteten Kampagne „DRUGSTOP“ eingesetzt. 2017 fand hierzu ein Aktionstag an der Gewerbeschule für Kraftfahrzeugtechnik statt. Ziel dieser von der Polizei unterstützten Kampagne ist es, durch Öffentlichkeitsarbeit und den Einsatz von Peers (Gleichaltrigen) junge Erwachsene über die Gefahren und Folgen von Drogen und Alkohol im Straßenverkehr zu informieren.

Neben diesen präventiven Aktivitäten ist ein Schwerpunkt bei der Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei Hamburg die repressive Verfolgung von Fahrzeugführenden unter Alkohol- und Drogeneinfluss im Straßenverkehr. 2017 sind hierfür 1.691, im ersten Halbjahr 2018 1.010 zielgerichtete Kontrollen durchgeführt worden. Für den täglichen Dienst stehen an den Dienststellen besonders geschulte Drogenerkennung zur Verfügung. Durch Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Verkehrsdirektion werden täglich gezielte Alkohol- und Drogenstreifen durchgeführt. An den Polizeikommissariaten finden die Kontrollen im Rahmen der täglichen Streifen statt. Des Weiteren sind Polizeibeamtinnen und -beamte für standardisierte Fahrtüchtigkeitstests (SFT) fortgebildet worden. Bei den SFT handelt es sich um ein Testverfahren, das eine Beein-

trächtigung des Fahrzeug Führenden durch Alkohol, Medikamente, illegale Drogen, andere berauschende Mittel oder Erkrankungen nahezu beweisicher ermöglicht. Voraussetzung ist eine intensive Fortbildung und eine standardisierte Durchführung der Testverfahren. Dieses Verfahren wurde mehrere Jahre in Deutschland erprobt, wissenschaftlich begleitet und validiert. Zwei Mal jährlich finden europaweite Großkontrollen mit allen hierfür verfügbaren personellen Ressourcen statt. In Hamburg gibt es darüber hinaus verschiedene größere Schwerpunkteinsätze und zielgerichtete Kontrollen zu diesem Thema. Auch bei Einsätzen im Straßenverkehr mit anderen Schwerpunkten, zum Beispiel bei Verkehrskontrollen zur Bekämpfung der Einbruchskriminalität, werden Drogenerkener mit eingesetzt. Einmal im Jahr findet die so genannte DIS-Woche statt. An dieser dreitägigen Veranstaltung nehmen Drogenerkener der Polizeien aus ganz Deutschland teil. Neben einem intensiven Erfahrungsaustausch und gezielter Fortbildung werden große Standkontrollen durchgeführt, die von mobilen Streifen im gesamten Hamburger Stadtgebiet begleitet werden. Im Übrigen siehe Drucksache 21/10956.

2. Vorgehen gegen illegale Autorennen:

Auf Grund von polizeilichen Feststellungen und einer erhöhten Beschwerdelage wurde in der Verkehrsdirektion der Polizei am 5. September 2017 die Kontrollgruppe „Autoposer“ mit neun Polizeibeamtinnen und -beamten eingerichtet, die neben unzulässigen technischen Manipulationen und

Lärmverstößen durch Kraftfahrzeugführende auch am Verkehr Teilnehmende sanktioniert, die durch hohe Geschwindigkeitsverstöße auffallen oder illegale Autorennen durchführen. Erkenntnisse werden durch die Polizei ausgewertet und Schwerpunkteinsätze durchgeführt. Neben einer starken Präsenz vor bekannten Szene-Treffpunkten finden im erweiterten Umfeld flankierend Geschwindigkeitsüberwachungen und Aufklärungsmaßnahmen durch Kräfte der Verkehrsdirektion und Zivilfahnder statt. Zudem wurde am Jungfernstieg eine Geschwindigkeitsüberwachungsanlage installiert. Verstöße werden niedrigschwellig geahndet, Gefahrenmomente frühzeitig erkannt und durch geeignete Maßnahmen verhindert. Darüber hinaus wird die entsprechende Personengruppe unmittelbar angesprochen. Polizeiliche Maßnahmen werden transparent vermittelt und Anliegen der Bürgerinnen und Bürger und Beschwerdeführerinnen und Beschwerdeführer verdeutlicht.

Seit dem 1. Februar 2018 ist die Kontrollgruppe Autoposer auf 13 Kräfte verstärkt worden; drei Mitarbeiter/innen alleine zur Entlastung bei den umfangreichen Ermittlungstätigkeiten im Zusammenhang mit festgestellten Verstößen.

Die Maßnahmen der Kontrollgruppe erzielen bisher ein erhebliches und durchweg positives Echo in der Bevölkerung und den Medien und führten zu einer Vielzahl von Hinweisen aus der Bevölkerung und der Polizei.

Bis zum Stichtag 17. Juli 2018 hat die Kontrollgruppe folgende Maßnahmen getroffen:

Maßnahmen	Anzahl
Überprüfte Kraftfahrzeuge	2.220
Ordnungswidrigkeitenverfahren wegen unzulässigem Lärm	271
Festgestellte erhebliche Geschwindigkeitsverstöße (mit Fahrverbot)	89
Verkehrsstrafanzeigen	106
Fahren unter Alkohol-/ Drogeneinfluss	39
Vorgänge wegen erloschener Betriebserlaubnis	594
Kraftfahrzeugsicherstellungen zur Begutachtung	263

IV.

Fazit

Der Grundgedanke der „Vision Zero“ ist schon jetzt Teil der Verkehrssicherheitsstrategie des Senats. In Übereinstimmung mit den europäischen Beschlüs-

sen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit (Vision Zero) verfolgt der Senat dabei ein klares Ziel: Die Minimierung der Anzahl der Verkehrsunfälle mit schweren Folgen. Die Ausrichtung an einer „Vision Zero“ bedeutet im Kern, dass im Falle eines Zielkonfliktes die Verkehrssicherheit im Vordergrund steht.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass erforderliche Gesetzesinitiativen umgesetzt und wesentliche präventive wie repressive Maßnahmen durchgeführt wurden, um eine Reduzierung der Verunglücktenzahlen und damit insbesondere die der getöteten Personen im Straßenverkehr herbeizuführen. Eine Weiterentwicklung der Maßnahmen wird konsequent verfolgt.

V.

Petition

Der Senat beantragt, die Bürgerschaft wolle von den Ausführungen in dieser Drucksache Kenntnis nehmen.