



POLIZEI
Hamburg

VD 51, Postfach 60 02 80, 22202 Hamburg

Dienststelle

Verkehrsdirektion
VD 51
Bruno-Georges-Platz 1
22297 Hamburg

Bezirksversammlung Altona

Telefon 040 4286 - [REDACTED]
Fax 040 4286 - [REDACTED]
E-Mail VD51@Polizei.Hamburg.de
Sachbearbeiter [REDACTED]
Zimmer [REDACTED]

Datum 11.05.2021
Aktenzeichen **26561**

Beschluss der Bezirksversammlung Altona vom 25.03.2021, Drs. 21-1779, Mehr Tempo 30 in Altona ermöglichen – Wünsche aus der Bevölkerung beachten.

In Abstimmung mit dem örtlich zuständigen Polizeikommissariat (PK) 21, nimmt die Verkehrsdirektion (VD) 51 wie folgt Stellung:

Punkt 1:

In dem Beschluss wird um Überprüfung gebeten, inwieweit die Straßen Julius-Leber-Straße, Barnerstraße sowie die Unterführung als Verbindung beider Straßen („Lessing-Tunnel“) eine Tempo 30-Zone eingerichtet werden kann. Gemäß einer Vereinbarung der Staatsräte der Behörde für Inneres (jetzt BIS) und der Baubehörde (jetzt Verkehrsbehörde, BVM) vom 09.06.1992 übernimmt die Baubehörde (jetzt Verkehrsbehörde) die konzeptionelle Federführung und die Vertretung nach außen u.a. für folgenden Fall:

- Tempo 30-Zone

Wird also die Einrichtung einer Tempo 30-Zone angestrebt, also die Einbindung der Julius-Leber-Straße, und der Barnerstraße sowie die Unterführung als Verbindung beider Straßen („Lessing-Tunnel“) in die bestehende Tempo 30-Zonen, ist die die BVM zuständig.

Wird die Einrichtung von Tempo 30-Strecken gewünscht, sind diese nach gemäß § 45 Absatz 9 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) i.V.m. den Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO zu den Zeichen 325.1, Randziffer 1 ff.) im unmittelbaren Bereich von Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern möglich und ist in den Hamburger Richtlinien zur Anordnung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen (HRVV) geregelt. Hierfür müssen jedoch bestimmte Voraussetzungen für die Anordnung einer Tempo 30-Strecke vorliegen.

...

Mit der Regelung ist kein Automatismus verbunden, dass Tempo 30 vor den genannten Einrichtungen stets anzuordnen ist. Gemäß dem inhaltlich unveränderten § 45 Absatz 9 Satz 1 StVO, sind Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen weiterhin nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Dies gilt auch bei der Anordnung von Tempo 30 im unmittelbaren Bereich der in Rede stehenden Einrichtungen. Somit sind weiterhin auch in diesen Fällen jeweils eine Einzelfallprüfung und eine Gesamtabwägung notwendig. Auf Grundlage der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) zu § 46 Absatz 2 (Randnummer 149) wurden von der Behörde für Inneres und Sport als zuständige Oberste Landesbehörde Regelungen zur Konkretisierung der neuen Vorschriften und zur Sicherstellung einer einheitlichen Ermessensausübung durch die Straßenverkehrsbehörden getroffen.

In den genannten Straßen befinden sich, mit Ausnahme der Schule an der Julius-Leber-Straße/Max-Brauer-Allee, keine sozialen Einrichtungen der genannten Art. Bei der genannten Schule befindet sich der in der Vorschrift geforderte direkte Zugang in der Max-Brauer-Allee. Diese Tatsache ist ein Ausschlusskriterium i.S. der Vorschrift.

Dennoch wurden Daten zu Unfallhäufung für den genannten Bereich ausgewertet. Diese Auswertung ergab, dass sich im Auswertzeitraum vom 01.01.2018 bis zum 31.12.2020 sich auf der bewerteten Strecke, die werktäglich in der Julius-Leber-Straße von bis zu 15.000 und in der Barnerstraße von bis zu 20.000 Fahrzeugen genutzt wird, 161 Verkehrsunfälle (VU) ereigneten. Dabei wurden keine Personen getötet. Bei zwei VU wurden zwei Personen schwer verletzt. Bei weiteren 20 VU wurden 21 Personen leicht verletzt.

Mit 53 VU ist der Unfall im Längsverkehr der am häufigsten sich ereignete Verkehrsunfall. Die häufigste Hauptunfallursache war ein ungenügender Sicherheitsabstand und eine nicht angepasste Geschwindigkeit. Insgesamt ereigneten sich 27 Auffahrunfälle, die dem Unfalltyp „Unfall im Längsverkehr“ zugeordnet werden. Diese gehen i.d.R. mit den Ursachen „nicht angepasste Geschwindigkeit“ und „ungenügender Sicherheitsabstand“ einher. VU mit der Ursache „Nicht angepasste Geschwindigkeit mit Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit“, wurde in keinem Fall signiert. VU aufgrund nicht angepasster Geschwindigkeit in anderen Fällen, ohne Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, ereigneten sich in neun Fällen (achtmal Auffahren infolge Unachtsamkeit, eine Kollision mit einem Poller).

Innerhalb der Strecke befindet sich die Unfallhäufungsstelle (UHS) Bahrenfelder Straße / Barnerstraße. Die UHS wurde ausgelöst aufgrund von mindestens fünf VU mit verletzten Personen innerhalb von 36 Monaten und aufgrund von mindestens fünf VU gleichen Unfalltyps innerhalb von 36 Monaten. Innerhalb der UHS ereigneten sich zwei VU mit Rad fahrenden Personen. In einem Fall hielt ein Radfahrer nicht den erforderlichen Seitenabstand zu geparkten Fahrzeugen (Fzg.) ein und touchierte dabei ein geparktes Fzg. In einem weiteren Fall missachtete ein Radfahrer das Rotlicht und kollidierte mit einem querenden Kradfahrer. Der Krad- und der Radfahrer wurden durch die Kollision leicht verletzt. Fußgänger waren in der UHS an drei VU beteiligt.

Zusätzlich gab das PK 21 wunschgemäß einen Beitrag zu Punkt 1, welche in kursiv wiedergegeben wird: *Die aufgeführten Straßen gehören zum Netz der Hauptverkehrsstraßen der Freien und Hansestadt Hamburg. Es wurden dort für das Jahr 2019 DTV-Zahlen von durchschnittlich 15.000 Kraftfahrzeugen pro Tag erhoben. In diesen Straßen gilt die grundsätzlich gegebene zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 Km/h (unter den günstigsten Umständen). Rechtsgrundlagen zur Beschränkung (des Fließverkehrs) in dieser Hinsicht analog der Gegebenheiten des § 45 (1), (1c) sowie (9) der Straßenverkehrsordnung sind nicht ersichtlich.*

Punkt 2:

Hier wird auf die Antwort seitens A312 auf Drs. 21-9049 vom 31.03.2021 verwiesen, welche in kursiv dargestellt wird: *Die „Richtlinie zur Anordnung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen“ HRVV ist zurzeit in Bezug auf die Anordnung von Tempo 30 - Strecken vor sensiblen Einrichtungen in der Überarbeitung. Es ist beabsichtigt, in Kürze die Bearbeitung abzuschließen.*

Punkt 3 und 4:

Die baulichen Veränderungen im Bereich Julius-Leber-Straße und Harkortstraße/Präsident-Krahn-Straße, sowie Barnerstraße/Bahrenfelder Straße liegen planerisch bereits in der Zuständigkeit des LSBG und sind demzufolge dort anzufragen.

