

## **Schriftliche Kleine Anfrage**

des Abgeordneten Jörg Lühmann (GAL) vom 03.03.03

### **und Antwort des Senats**

**Betr.: Beschleunigung des Autoverkehrs – steigende Risiken für  
Fußgänger/innen und Radfahrer/innen**

*Der Senat verfolgt sein Ziel der Beschleunigung des Autoverkehrs in der Stadt mit verschiedenen Maßnahmen. Zunehmende Konflikte zwischen motorisierten und nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer/innen sind daher vermehrt zu beobachten.*

*Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat.*

Der Senat verfolgt das Ziel der Verbesserung und Beschleunigung des Verkehrsflusses und der Beseitigung von Verkehrsschikanen ebenso wie das Ziel der nachhaltigen Unfallbekämpfung in Hamburg. Die Umsetzung aller Maßnahmen in diesem Zusammenhang erfolgt unter sorgfältiger Prüfung und Abwägung aller zu berücksichtigenden Aspekte. Die unterschiedlichen Positionen und Interessen der verschiedenen Gruppen von Verkehrsteilnehmern werden dabei ebenso berücksichtigt wie die gegebenen äußeren Rahmenbedingungen. Der Senat teilt nicht die Auffassung des Fragestellers, dass infolge der Umsetzung der verkehrspolitischen Ziele des Senats zunehmende Konflikte zwischen motorisierten und nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmern zu beobachten seien.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen wie folgt.

#### **1. Grüner Pfeil**

*Der Senat hat in großem Umfang und mit großer Begeisterung den aus der DDR in die StVO übernommenen grünen Rechtsabbiegepfeil in Hamburg eingeführt. Bürgerinnen und Bürger berichten immer wieder von gefährlichen Situationen und Beinahe-Unfällen, wenn Autofahrer/innen trotz querenden Fuß- oder Radverkehrs nicht an der roten Ampel anhalten. Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) hat darauf hingewiesen, dass es vor allem durch die für Hamburg typischen abgesetzten Radwege, bei von rechts kommenden Radverkehr (Zwei-Richtungs-Radverkehr auf dem linken Radweg) und dort, wo häufig lange Lastzüge rechts abbiegen, zu erhöhten Konflikten an Grünpfeil-Kreuzungen kommt. Dies belegt auch eine Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen.*

Die Grünpfeil-Regelung ist eine nach § 37 Absatz 2 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) zur Abwicklung des Verkehrs an Lichtzeichenanlagen vorgesehene verkehrstechnische Lösung. Der Senat hat die Einführung des Grünpfeils zur Verbesserung des Verkehrsflusses und Reduzierung von Wartezeiten in Hamburg beschlossen. Vor diesem Hintergrund wurden alle Knotenpunktzufahrten an allen Lichtzeichenanlagen in Hamburg hinsichtlich ihrer Eignung zur Anordnung eines Grünpfeils überprüft. Dabei wurden die Vorgaben der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung und die Erkenntnisse aus einer Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen aus dem Jahre 1999 zur Grünpfeil-Regelung berücksichtigt.

1.1. *An welchen Kreuzungen ist der „Grüne Pfeil“ in Hamburg montiert worden? (Aufstellung bitte nach Bezirken gegliedert.)*

An folgenden Einmündungen und Kreuzungen sind Grünpfeile vorhanden:

Eine Aufstellung nach Bezirken war in der für die Beantwortung dieser umfangreichen Schriftlichen Kleinen Anfrage zur Verfügung stehenden Zeit mit vertretbarem Aufwand nicht möglich.

- Am Sandtorkai/Brooktorkai
- Brooktor/Am Grasbrookhafen
- Brooktor/Magedeburger Straße
- Bei den Mühren/Mattentwiete
- Glockengießerwall/Georgsplatz
- Großer Burstah/Adolphsplatz
- Messberg
- Mönckebergstraße/Steintorwall
- Ost-West-Straße/Kleiner Burstah
- Steinstraße/Ida-Ehre-Platz
- Steinstraße/Klosterwall
- Steinstraße/Lange Mühren
- Bei den St. Pauli Landungsbrücken/  
Helgoländer Allee
- Johannisbollwerk/Dietmar-Koel-Straße
- Caffamacherreihe/Dammtorwall
- Caffamacherreihe/Valentinskamp
- Gorch-Fock-Wall/Jungiusstraße
- Jungiusstraße/Bei den Kirchhöfen
- Vorsetzen/Neustädter Neuer Weg
- St. Pauli Hafensstraße/Davidstraße
- Neuer Pferdemarkt/Schanzenstraße
- Adenauerallee/Kreuzweg
- Lübeckertordamm/Lohmühlenstraße
- Ernst-Merck-Straße/Holzdam
- Ausschläger Weg/Wendenstraße
- Amsinckstraße/Nagelsweg
- Ausschläger Weg/Süderstraße
- Hammerbrookstraße/Spaldingstraße
- Heidenkampsweg/Grüner Deich
- Heidenkampsweg/Süderstraße
- Bürgerweide/Alfredstraße
- Borgfelder Straße/Ausschläger Weg
- Eiffestraße/Ausschläger Weg
- Hammer Steindamm/Carl-Petersen-Straße
- Sievekingsallee/Saling
- Eiffestraße/Borstelmannsweg
- Hammer Landstraße/Diagonalstraße
- Eiffestraße/Luisenweg
- Grevenweg/Wendenstraße
- Horner Landstraße/Bauerberg
- Horner Rampe/Horner Brückenweg
- Manshardtstraße/Legienstraße
- Schiffbeker Weg/Manshardtstraße
- Billhorer Röhrendamm/Billhorer Mühlenweg
- Großmannstraße/Ausschläger Billdeich
- Vierländer Damm/Billhorer Deich
- Billstraße/Billhorer Deich
- Großmannstraße/Billstraße
- Großmannstraße/Gustav-Kunst-Straße
- Breite Straße/Pepermöhlenbek
- Holstenstraße/Thadenstraße
- Jessenstraße/Virchowstraße
- Max-Brauer-Allee/Große Bergstraße
- Max-Brauer-Allee/Goetheallee
- Max-Brauer-Allee/Julius-Leber-Straße
- Max-Brauer-Allee/Lippmannstraße
- Julius-Leber-Straße/Goetheallee
- Barnerstraße/Bahrenfelder Straße
- Bernadottestraße/Fischers Allee
- Klausstraße/Bahrenfelder Straße
- Holstenkamp/Große Bahnstraße
- Bornkampsweg/Boschstraße
- Leunastraße/Ruhrstraße
- Osdorfer Weg/Theodorstraße
- Stresemannstraße/Schützenstraße
- Bahrenfelder Chaussee/Lutherhöhe
- Friedensallee/Bahrenfelder Kirchenweg
- Holstenkamp/Rondenbarg
- Holstenkamp/Ruhrstraße
- Schnackenburgsallee/Winsberggring
- Reventlowstraße/Klein Flottbeker Weg
- Halbmondsweg/Bernadottestraße
- Heinrich-Plett-Straße/Hemmingstedter Weg
- Rugenbarg/Flurstraße
- Rugenfeld/Am Osdorfer Born
- Farnhornweg/Langbargheide
- Sülldorfer Landstraße/Hasenhöhe
- Sülldorfer Landstraße/Sieversstücken
- Fruchttallee/Eimsbüttler Marktplatz
- Schulterblatt/Amandastraße
- Fruchttallee/Emilienstraße
- Mittelweg/Tesdorpfstraße
- Rothenbaumchaussee/Hansastraße
- Hochallee/Innocentiastraße
- Oderfelder Straße/Isestraße
- Rothenbaumchaussee/Oberstraße
- Rothenbaumchaussee/Johnsallee
- Rothenbaumchaussee/Moorweidenstraße
- Koppelstraße/Lokstedter Grenzstraße
- Koppelstraße/Hagenbeckstraße
- Garstedter Weg/Hainholz
- Friedrich-Ebert-Straße/Hadermannsweg
- Oldesloer Straße/Viehlohweg
- Frohmestraße/Wendlohstraße
- Holsteiner Chaussee/Schleswiger Damm
- Holsteiner Chaussee/Rungwisch
- Oldesloer Straße/Wunderbrunnen
- Kieler Straße/Große Bahnstraße
- Binsbarg/Ottensener Straße
- Lehmweg/Löwenstraße
- Weg beim Jäger/Sportallee
- Borsteler Chaussee/Warnckesweg
- Bebelallee/Carl-Cohn-Straße
- Alsterkrugchaussee/Sportallee
- Rathenaustraße/Wilhelm-Metzger-Straße
- Rathenaustraße/Alsterdorfer Damm
- Jahnbrücke/Rübenkamp
- Braamkamp/Krochmannstraße
- Saarlandstraße/Alte Wöhr
- Saarlandstraße/Jarrestraße
- Maria-Louisen-Straße/Willistraße
- Barmbeker Straße/Gertigstraße
- Bachstraße/Herderstraße
- Hamburger Straße/Wagnerstraße
- Bramfelder Straße/Habichtstraße
- Bramfelder Straße/Drosselstraße
- Habichtsplatz
- Habichtstraße/Steilshooper Straße
- Fuhlsbüttler Straße/Hebebrandstraße
- Rübenkamp/Hellbrookstraße
- Steilshooper Straße/Elligerweg
- Hufnerstraße/Reesestraße
- Nordschleswiger Straße/Alter Teichweg
- Alsterkrugchaussee/Etzestraße
- Alsterkrugchaussee/Preetzer Straße
- Langenhorner Chaussee/Erdkampsweg
- Krohnstieg/Niendorfer Straße
- Niendorfer Straße/Zu- und Abfahrt UFU
- Gehlengraben/Willersweg
- Langenhorner Chaussee/Beim Schäferhof
- Langenhorner Chaussee/Käkenflur
- Wandsbeker Chaussee/Maxstraße
- Eilenau/Wagnerstraße
- Friedrich-Ebert-Damm/Holzmühlenstraße
- Friedrich-Ebert-Damm/Lesserstraße
- Wandsbeker Marktstraße/Hammer Straße
- Ahrensburger Straße/Kedenburgstraße
- Wandsbeker Zollstraße/Holzmühlenstraße
- Wandsbeker Zollstraße/Rüterstraße
- Straßburger Straße/Eulenkamp
- Ahrensburger Straße/Luetskensallee
- Efftingestraße/Am Neumarkt
- Lesserstraße/Tilsiter Straße
- Lesserstraße/ vor U-Bhf. W-Gartenstadt
- Walddorferstraße/Kedenburgstraße
- Ahrensburger Straße/Holstenhofweg
- Rennbahnstraße/Jüthornstraße
- Hammer Straße/Pappelallee
- Ahrensburger Straße/Nordmarkstraße

- Ahrensburger Straße/Jenfelder Straße
- Jenfelder Allee/Rahlau
- August-Krogmann-Straße/Neusurenland
- Berner Heerweg/Berner Brücke
- Bramfelder Chaussee/Moosrosenweg
- Bramfelder Chaussee/Trittauer Amtsweg
- Bramfelder Chaussee/Wandsbeker Straße
- Steilshooper Allee/Haldesdorfer Straße
- Gründgensstraße/Ruhwoldweg
- Saseler Chaussee/Farmsener Weg
- Saseler Chaussee/Frahmredder
- Stadtbahnstraße/Frahmredder
- Harksheider Straße/Sandkuhlenkoppel
- Lemsahler Landstraße/Kuhredder
- Bargtheider Straße/Boytinstraße
- Bargtheider Straße/Wolliner Straße
- Berner Heerweg/Stargarder Straße
- Höltigbaum/Eichberg
- Rahlstedter Straße/Mecklenburger Straße
- Meiendorfer Straße/Saseler Straße
- Rahlstedter Straße/Ellerneck
- Saseler Straße/Bargkoppelweg
- Spitzbergenweg/Nordlandweg
- Stein-Hardenberg-Straße/Am Pulverhof
- Rahlstedter Straße/Schweriner Straße
- Bergedorfer Straße/Billwerder Straße
- Reinbeker Redder/Havighorster Weg
- Reinbeker Redder/Mendelstraße
- Reinbeker Redder/Korachstraße
- Oberer Landweg/Nettelburger Landweg
- Sander Damm/Kurt-A.-Körber-Chaussee
- Sander Damm/Vierlandenstraße
- Sander Damm/Ludwig-Rosenberg-Ring
- Curslacke Neuer Deich/Neuer Weg
- Brennerhof/Moorfleeter Deich
- Andreas-Meyer-Straße/Moorfleeter Deich
- Alter Postweg/Bissingstraße
- Knoopstraße/Harburger Rathausplatz
- Knoopstraße/Julius-Ludowieg-Straße
- Seehafenbrücke Süd
- Hannoversche Straße/Bahnhofsvorplatz Harburg
- Hannoversche Straße/Nartenstraße
- Neuländer Straße/Neuländer Weg
- Großmoordamm/Harburger Umgehung
- Buxtehuder Straße/Moorburger Straße
- Denickestraße/Weusthoffstraße
- Heimfelder Straße/Eißendorfer Pferdeweg
- Milchgrund/Heimfelder Straße
- Stader Straße/Milchgrund
- Georg-Wilhelm-Straße/Fährstraße
- Georg-Wilhelm-Straße/Trettaustraße
- Georg-Wilhelm-Straße/Vogelhüttendeich
- Neuenfelder Straße/Dratelstraße
- Kornweide/B4-B75-Westrampe
- Veringstraße/Neuhöfer Straße
- Georgswerder Bogen/Niedergeorgswerder Deich
- Kornweide/B4-B75-Ostrampe
- Kornweide/Otto-Brenner-Straße
- Otto-Brenner-Straße/Karl-Arnold-Ring
- Otto-Brenner-Straße/Stübenhofer Weg
- Waltershofer Straße/Dradenauer Deichweg
- Georg-Heyken-Straße/Heykenaukamp
- Cuxhavener Straße/Bauernweide
- Süderelbebogen/Ackerweg

1.2. *An welchen Kreuzungen ist der „Grüne Pfeil“ in Hamburg wieder demontiert worden? (Aufstellung bitte nach Bezirken gegliedert.)*

An folgenden Kreuzungen wurden (einzelne) Grünpfeile demontiert:

- Nordschleswiger Straße/Eulenkamp
- Herderstraße/Bachstraße
- Max-Brauer-Allee/Julius-Leber-Straße
- Georg-Wilhelm-Straße/Trettaustraße
- Kirchenallee/Ernst-Merck-Straße
- Adenauerallee/Kreuzweg
- Holstenstraße/Thadenstraße
- Buxtehuder Straße/Moorburger Straße
- Holstenstraße/Louise-Schröder-Straße
- Hebebrandstraße/Rübenkamp
- Schnackenburgallee/Ottensener Straße
- Steinstraße/Kattrepel
- Frohmestraße/Heidlohstraße
- Eppendorfer Landstraße/Kümmellstraße
- Hammerbrookstraße/Nordkanalstraße
- Heidenkampsweg/Wendenstraße
- Volksparkstraße/Randstraße
- Feldstraße/Glacischaussee
- Max-Brauer-Allee/Lippmannstraße
- Bargetheider Straße/Scharbeutzer Straße
- Brahmsallee/Heinrich-Barth-Straße
- Moorfleeter Straße/Brennerhof
- Alsterkrugchaussee/Hornkamp
- Friedensallee / Daimlerstraße
- Rissener Landstraße/Wedeler Landstraße
- Meiendorfer Straße/Saseler Straße
- Lesserstraße/Tilsiter Straße
- Koppelstraße/Hagenbeckstraße
- Spitzbergenweg/Nordlandweg

1.3. *Wenn der „Grüne Pfeil“ wieder demontiert wurde, welches waren die Gründe dafür? Sind an diesen Stellen Unfälle registriert worden, die auf den „Grünen Pfeil“ zurückgeführt wurden? Sind dort Gefährdungen von Fußgänger/innen und Radfahrer/innen beobachtet bzw. gemeldet worden?*

Die Gründe für den Abbau der Grünpfeile waren jeweils einzeln oder unter mehreren Gesichtspunkten:

- die Signalisierung an der Einmündung oder Kreuzung wurde geändert, so dass eine Grünpfeilregelung nicht mehr zulässig war,
- die Fußgängerfurt am Grünpfeil wurde ergänzend dem Schulweg einer nahegelegenen Grundschule zugerechnet,
- Verkehrsbeobachtungen ergaben, dass Radwege tatsächlich regelmäßig in zwei Richtungen benutzt wurden,
- es traten dauerhafte Sichtbehinderungen durch Recycling-Container oder Anpflanzungen auf,
- es war – trotz intensiver Überwachung – keine Regeltreue erzielbar,
- es bestand zeitweise eine Sonderschaltung für Fußgänger,
- es blockierten regelmäßig Lkw die Furt,
- die Fußgängerfurt am Grünpfeil wurde regelmäßig von sehbehinderten bzw. blinden Menschen benutzt,
- es gab Probleme mit der rechtzeitigen Erkennbarkeit von schnellfahrenden Radfahrern,
- es kam im Bereich der betreffenden Knotenpunktzufahrt häufig zu Wendefahrten.

Lediglich an *einer* der unter 1.2. genannten Kreuzungen hat sich *ein* Unfall im Zusammenhang mit der Grünpfeil-Regelung ereignet. Der Unfall war jedoch nicht der maßgebliche Grund für die Demontage des Grünpfeils. Die Demontage von Grünpfeilen erfolgte zum Teil auch nach Hinweisen von Fußgängern und Radfahrern.

- 1.4. *Sind dem Senat Berichte der Polizei bekannt, nach denen an Knotenpunkten mit dem „Grünen Pfeil“ vermehrt gefährliche oder problematische Situationen beobachtet wurden?*
  - 1.4.1. *Wenn ja, wo und welche Konsequenzen beabsichtigt der Senat daraus zu ziehen?*
- 1.5. *Sind dem Senat Berichte von Bürgerinnen und Bürgern an die Polizei bzw. die Orts- und Bezirksämter über Gefährdungen von Fußgänger/innen und Radfahrer/innen an Kreuzungen mit dem „Grünen Pfeil“ bekannt?*
  - 1.5.1. *Wenn ja, wo und welche Konsequenzen beabsichtigt der Senat daraus zu ziehen?*

Es gehen vereinzelt Hinweise zu Grünpfeil-Regelungen ein. Derartige Hinweise werden unverzüglich überprüft. Im Einzelfall kann es dazu kommen, dass ein Grünpfeil demontiert wird, wenn andere Maßnahmen keinen Erfolg versprechen. Berichte, nach denen vermehrt problematische oder gefährliche Situationen insbesondere für Fußgänger oder Radfahrer beobachtet wurden, sind der zuständigen Behörde bisher nicht bekannt geworden.

- 1.6. *Sind dem Senat Berichte von Bürger/innen, der Polizei, den Orts- oder Bezirksämtern bzw. der Presse bekannt, denen zufolge an Kreuzungen mit dem „Grünen Pfeil“ Nötigungen oder gar Bedrohung gegenüber Verkehrsteilnehmer/innen beobachtet wurden, die trotz des „Grünen Pfeils“ nicht bei Rot abbiegen?*
  - 1.6.1. *Wenn ja, wo und welche Konsequenzen beabsichtigt der Senat daraus zu ziehen?*

Es ist bislang nur ein solcher Fall aus dem Bezirk Harburg bekannt, der zu einer Strafanzeige geführt hat.

- 1.7. *Der Senat hat in seiner Antwort auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Kienschurf (Drucksache 17/705) ausgeführt, dass an Kreuzungen, die häufig von seh- oder gehbehinderten Menschen überquert werden, der „Grüne Pfeil“ nicht eingeführt werde. Sind an Kreuzungen, an denen der „Grüne Pfeil“ eingeführt wurde, Konflikte mit seh- oder gehbehinderten Menschen beobachtet worden?*
  - 1.7.1. *Wenn ja, wo und welche Konsequenzen zieht der Senat daraus?*

Es sind bislang keine Konflikte mit sehbehinderten oder gehbehinderten Menschen an Grünpfeilkreuzungen beobachtet worden. Sofern entsprechende Hinweise bei der Straßenverkehrsbehörde eingehen, erfolgt unverzüglich eine Überprüfung. In zwei Fällen wurden Grünpfeile an Furten, die regelmäßig von Blinden benutzt wurden, vorsorglich demontiert.

- 1.8. *Hat sich die Unfalllage nach Einführung des Grünpfeils an den betreffenden Kreuzungen und Einmündungen verändert?*
  - 1.8.1. *Wenn ja, wie? (Bitte mit genauen Angaben der „auffälligen“ Kreuzungen bzw. Einmündungen.)*

Als Ergebnis der sorgfältigen Überprüfung und Auswahl der Standorte bleibt in einer ersten Zwischenbilanz festzuhalten, dass das Unfallgeschehen – gerade auch im Hinblick auf die vermeintlich stärker gefährdeten Gruppen der Fußgänger und Radfahrer – keine signifikanten Veränderungen aufweist.

- 1.9. *Werden aktuell Prüfungen durchgeführt, an weiteren Kreuzungen den „Grünen Pfeil“ zu montieren?*
  - 1.9.1. *Wenn ja, wo genau?*

Nein.

- 1.10. *Werden aktuell Prüfungen durchgeführt, an Kreuzungen den „Grünen Pfeil“ wieder zu demontieren?*
  - 1.10.1. *Wenn ja, wo genau?*

Nein.

## **2. Tempo 60**

*Der Senat hat in seiner Antwort auf die Große Anfrage Drucksache 17/1976 erklärt, dass für den Straßenzug Stein-Hardenberg-Straße/Bargtheider Straße/Meiendorfer Straße die Anhebung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 60 bereits beschlossen sei. Darüber hinaus befänden sich noch „andere“ Straßen in der Prüfung für eine Anhebung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h. In derselben Antwort behauptet der Senat, dass über die Zahl der Wohnungen und Einwohner an den betroffenen Straßen keine Statistiken geführt würden und er somit die Zahl der betroffenen Anwohner nicht quantifizieren könne. Seit April 2000 liegt der Umweltbehörde eine „Geräuschbelastungsuntersuchung für das Hamburger Hauptverkehrsstraßennetz“ vor, in der abschnittsweise für Tempo 50 errechnet wurde, wie viele Menschen tagsüber unter gesundheitsgefährdendem Lärm leiden und wie viele Menschen nachts durch Verkehrslärm um den Schlaf gebracht werden.*

Die in Bezug genommene „Geräuschbelastungsuntersuchung für das Hamburger Hauptverkehrsstraßennetz“ ist in den Jahren 1999 bis 2000 im Auftrag der damaligen Umweltbehörde im Zusammen-

hang mit der Verkehrsentwicklungsplanung des damaligen Senats angefertigt worden. Es handelte sich um eine Betroffenheitsanalyse, bei der nicht die tatsächlich Gesundheitsgefährdeten und Schlafgestörten ermittelt worden sind. Unter pauschalisierten Annahmen wurde durch Modellrechnungen die Zahl der potenziell Gesundheitsgefährdeten und Schlafgestörten an den untersuchten Hauptverkehrsstraßen geschätzt. Aussagen über Quantitäten tatsächlich betroffener Personen sind somit auf der Grundlage dieser Untersuchung nicht möglich.

Die Ergebnisse dieser Untersuchung haben im Übrigen keine Aussagekraft im Zusammenhang mit der Anhebung der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 60 km/h, da die Frage, wie sich eine derartige Veränderung auf die Belastung der Wohnbevölkerung auswirkt, nicht Gegenstand der Untersuchung war. Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass eine Erhöhung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 60 km/h die Lärmpegel (gerechnet) um etwa 1 dB(A) erhöhen wird. Dies ist eine für das menschliche Ohr nicht wahrnehmbare Geräuschsteigerung.

2.1. *Für welche Straßen bzw. Straßenabschnitte werden Prüfungen durchgeführt, um dort die Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 60 zu erhöhen?*

Die Straßenverkehrsbehörde überprüft unter Abwägung von Sicherheitsaspekten und Emissionsgesichtspunkten, auf welchen der nachfolgend aufgeführten Hauptverkehrsstraßen bzw. Streckenabschnitten eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h angeordnet werden kann.

Alsenstraße – Doormannsweg – Schulweg – Im Gehölz – Gärtnerstraße – Breitenfelder Straße – Tarpenbekstraße – Rosenbrook
Deelböge – Braamkamp – Jahnring – Jahnbrücke – Lauensteinstraße – Barmbeker-Ring-Brücke – Dennerstraße – Habichtplatz – Habichtstraße
Nordschleswiger Straße – Wandsbeker Allee – Robert-Schuman-Brücke – Rennbahnstraße – Pagenfelder Platz
Bahrenfelder Chaussee – Von-Sauer-Straße – Bahrenfelder Marktplatz – Osdorfer Weg – Osdorfer Landstraße – Sülldorfer Landstraße – Wedeler Landstraße
Bahrenfelder Chaussee – Luruper Chaussee – Luruper Hauptstraße
Schröderstiftstraße – Schäferkampsallee – Eimsbütteler Marktplatz – Fruchttallee – Holstenkamp
Bornkampsweg – Schnackenburgallee
Kieler Straße
Lokstedter Steindamm – Kollaustraße – Niendorfer Marktplatz – Friedrich-Ebert-Straße – Frohmestraße – Schleswiger Damm – Marek-James-Straße
Binsberg – Volksparkstraße – Sportplatzring – Koppelstraße – Julius-Vosseler-Straße – Behrmannplatz – Vogt-Wells-Straße – Siemersplatz – Osterfeldstraße – Lokstedter Weg
Alsterkrugchaussee – Langenhorner Chaussee
Adolph-Schönfelder-Straße – Biedermannplatz – Schleidenstraße – Saarlandstraße
Sydneystraße – Überseering – Hebebrandstraße – Nordheimstraße – Steilshooper Allee
Fuhlsbüttler Straße
Brombeerweg – Alte Landstraße
Bramfelder Chaussee – Saseler Chaussee
Friedrich-Ebert-Damm – Berner Heerweg
Lübecker Straße – Wandsbeker Chaussee – Wandsbeker Marktstraße – Rüter-Straße – Wandsbeker Zollstraße – Ahrensburger Straße
Stein-Hardenberg-Straße – Bargtheider Straße – Meendorfer Straße
Jüthornstraße – Rodigallee
Bürgerweide – Sievekingsallee
Borgfelder Straße – Hammer Landstraße – Horner Landstraße – Billstedter Hauptstraße
Ludwig-Ehrhardt-Straße – Ost-West-Straße – Deichtortunnel – Nordkanalbrücke – Nordkanalstraße – Spaldingstraße – Eiffestraße
Jenfelder Allee – Schiffbeker Weg – Gelbe Brücke – Moorfleeter Straße
Holstenhofweg
Buxtehuder Straße – Stader Straße – Cuxhavener Straße
Rugenfeld – Rugenbarg
Gehlengraben – Poppenbütteler Weg – Saseler Damm – Stadtbahnstraße
Holstenwall – Gorch-Fock-Wall – Esplanade – Lombardsbrücke – Wallringtunnel – Glockengießerwall – Steintorwall – Klosterwall

Die Straßenverkehrsbehörde überprüft derzeit sukzessive alle in der Tabelle aufgeführten Straßen. Wo Tempo 50 weiterhin gelten wird, steht erst nach Abschluss der Prüfungen fest.

2.2. *Können aufgrund des Standes der Prüfungen bereits Aussagen gemacht werden, für welche Straßen demnächst Tempo 60 als Höchstgeschwindigkeit gelten soll?*

2.2.1. *Wenn ja, welche Straßen bzw. Straßenabschnitte sind dies?*

Vgl. Antwort des Senats zu 1. auf die Schriftliche Kleine Anfrage Drucksache 17/2310.

- 2.3. *Können aufgrund des Standes der Prüfungen bereits Aussagen gemacht werden, für welche Straßen demnächst weiterhin Tempo 50 als Höchstgeschwindigkeit gelten soll?*
- 2.3.1. *Wenn ja, welche Straßen bzw. Straßenabschnitte sind dies und welche Gründe führten dazu, hier nicht Tempo 60 einzuführen?*

Siehe Antwort zu 2.1.

- 2.4. *Wie viele Menschen leben an den Straßen bzw. Straßenabschnitten, an denen Tempo 60 als maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit eingeführt werden soll?*

Hierzu liegen keine Erkenntnisse vor.

- 2.5. *Wie viele Menschen leiden an diesen Straßen schon bei Tempo 50 unter mehr als 65 dB(A) tagsüber und mehr als 45 dB(A) nachts? (Angaben bitte jeweils für die einzelnen Straßen bzw. Straßenabschnitte.)*

Siehe Vorbemerkung zu Abschnitt 2.

- 2.6. *Wie viele Menschen werden nach einer Einführung von Tempo 60 an diesen Straßen unter mehr als 65 dB(A) tagsüber und mehr als 45 dB(A) nachts leiden? (Angaben bitte jeweils für die einzelnen Straßen bzw. Straßenabschnitte.)*

Siehe Antwort zu 2.4.

### **3. Verkehrsleitsystem**

*Die Bürgerschaft hat in der Sitzung vom 19. Februar den Bericht des Bau- und Verkehrsausschusses über die Drucksache 17/1531 „Verbesserung des Verkehrsflusses auf den Hauptverkehrsstraßen unter Einsatz computergestützter Verkehrsleitsysteme bei der Steuerung der Lichtsignalanlagen (Grüne Welle)“ zur Kenntnis genommen.*

- 3.1. *Wo genau soll dieses Verkehrsleitsystem in Hamburg erprobt werden?*

Die „Verkehrsadaptive Netzsteuerung“ wird im Bereich Barmbek in dem Straßenzug Bramfelder Straße/Bramfelder Chaussee von Fuhlsbüttler Straße bis Fabriciusstraße, in der Habichtstraße (Ring 2) von Steilshooper Straße bis Lämmersieth und in der Steilshooper Straße von Bramfelder Straße bis Habichtstraße erprobt werden.

- 3.2. *Wann soll diese Erprobungsphase beginnen und wie lange soll die Erprobungsphase dauern?*

Die Vorbereitung des Pilotprojektes ist bereits angelaufen. Erste Ergebnisse werden voraussichtlich in einem Jahr vorliegen.

- 3.3. *Wer wird die Auswertung des Probetriebes vornehmen?*

Die Auswertung wird die zuständige Behörde in Zusammenarbeit mit einem Ingenieur-Büro vornehmen.

- 3.4. *Wird der Senat vor einer Ausweitung des Verkehrsleitsystems die gewonnenen Erfahrungen und die vorgenommenen Bewertungen der Bürgerschaft bzw. seinen Fachausschüssen vorstellen?*

Ja.

- 3.5. *Werden in die Auswertung auch die Erfahrungen der Fußgänger/innen und Radfahrer/innen eingehen, die infolge der „progressiven Fußgängersteuerung“ auf Mittelinseln vermehrt Wartezeiten in Kauf nehmen müssen?*

Im Rahmen der Auswertung wird versucht werden, signifikante Änderungen festzustellen. Dies gilt grundsätzlich für alle Verkehrsteilnehmer.

- 3.6. *Würde die Auswertung des Erprobungsbetriebes negativ beeinflusst, wenn eine Zunahme von Unfällen oder Gefährdungssituationen mit Fußgänger/innen und Radfahrer/innen registriert würde, die eventuell versuchen könnten, die Straßen doch in einem Zuge zu überqueren?*

- 3.6.1. *Wenn ja, welche Auswirkungen hätten diese Erkenntnisse für die Ausweitung des Verkehrsleitsystems bzw. der „progressiven Fußgängersteuerung“?*

Zu spekulativen Fragen nimmt der Senat aus grundsätzlichen Erwägungen keine Stellung.

- 3.7. *Auf welchen Straßen, Straßenabschnitten oder in welchen Bereichen beabsichtigt der Senat das neue Verkehrsleitsystem nach erfolgter Erprobungsphase ebenfalls anzuwenden? (Angaben bitte nach Bezirken gegliedert.)*

## 3.8. Wann genau soll diese Ausweitung des Verkehrsleitsystems jeweils erfolgen?

Die räumliche Ausweitung und eine Terminierung sind derzeit noch nicht festgelegt worden und sind abhängig vom Ergebnis der Erprobungsphase.

**4. Abbau von Absperrelementen**

*In der Antwort des Senats auf die Kleine Anfrage „Gefährdung der Verkehrssicherheit infolge der Entfernung von Absperrelementen“ (Drucksache 17/1705) vom 22. November 2002 wird erklärt, dass mit Stand vom 31. Oktober 2002 in Hamburg für 465 000 Euro Absperrelemente entfernt wurden. Die Maßnahmen konzentrierten sich damals fast ausschließlich auf den Bezirk Hamburg-Mitte. Dort wurde in der Folge des Abbaus der Absperrelemente vermehrt beobachtet, dass Geh- und Radwege, aber auch Grünflächen als Kfz-Abstellplätze missbraucht wurden.*

## 4.1. An welchen Straßen oder Plätzen wurden Absperrelemente entfernt? (Angaben bitte nach Bezirken gegliedert.)

Es liegt derzeit keine aktuelle Statistik zur Beantwortung der Fragestellung vor. Ob über die in der Antwort zu 1. in der Drucksache 17/1705 genannten Örtlichkeiten hinaus zwischenzeitlich Absperrelemente entfernt wurden, konnte in der für die Beantwortung einer Schriftlichen Kleinen Anfrage zur Verfügung stehenden Zeit von der zuständigen Behörde mit vertretbarem Verwaltungsaufwand nicht ermittelt werden.

## 4.2. Wo schützen bis zu ihrem Abbau wie viele Absperrelemente Geh- und Radwege bzw. Grünflächen vor der Zweckentfremdung als Kfz-Abstellplatz? (Angaben bitte nach Nutzungsarten gegliedert.)

## 4.3. Wo schützen bis zu ihrem Abbau wie viele Absperrelemente Bäume?

Es werden keine Statistiken bzw. Aufzeichnungen im Sinne Fragestellungen geführt.

## 4.4. Gibt es Proteste von Anwohner/innen, die ihre Situation infolge des Abbaus von Absperrelementen verschlechtert sehen?

## 4.4.1. Wenn ja, wo?

Zum Abbau bzw. dem geplanten Abbau von entbehrlichen Absperrelementen gibt es allgemein sowohl zustimmende als auch kritische Reaktionen in vielfältiger Form. Aufzeichnungen, die als Grundlage zur Beantwortung der Frage 4.4.1 dienen könnten, werden nicht geführt.

## 4.5. Wird im Zusammenhang mit dem Abbau von Absperrelementen die Überwachung des „ruhenden Verkehrs“ verstärkt?

## 4.5.1. Wenn ja, mit welchem Ergebnis?

## 4.5.2. Wenn nein, warum nicht?

Sofern nach dem Abbau von entbehrlichen Absperrelementen Verstöße gegen die StVO durch ordnungswidrig abgestellte Fahrzeuge festgestellt werden, wird die Polizei im Rahmen ihrer personellen Möglichkeiten und nach fachlichen Prioritäten in geeigneter Form einschreiten.

## 4.6. Wie viele neue illegale, wie viele neue legale Stellplätze sind durch den Abbau von Absperrelementen wo geschaffen worden?

Durch die Überprüfungen der örtlichen Straßenverkehrsbehörden wurde bisher die Möglichkeit zur Schaffung von 935 neuen Stellplätzen festgestellt. Die Einrichtung der entsprechenden Stellplätze wurde bei den Bezirksämtern angeregt.

Gesicherte Erkenntnisse über die Anzahl der bereits geschaffenen Stellplätze liegen nicht vor. Die Beseitigung von Absperrelementen hat nicht zum Ziel, illegale Stellplätze zu schaffen.

## 4.7. Auf welche Gesamthöhe belaufen sich die Kosten des Abbaus von Absperrelementen mittlerweile?

Für Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Abbau von Absperreinrichtungen wurden den Bezirken mittlerweile (Stand 6. März 2003) folgende Mittel zur Verfügung gestellt:

- rund 1 362 000 Euro Kassenmittel und
- 236 000 Euro Verpflichtungsermächtigungen.

Hierin sind die Mittel für die Herrichtung der „entpollerten“ Flächen entsprechend ihrer künftigen Nutzung enthalten.

## 4.8. Welche Kosten sind den Bezirken mittlerweile für Reparaturarbeiten infolge der missbräuchlichen Nutzung von Geh- und Radwegen oder Grünflächen entstanden?

## 4.9. Welche Kosten werden den Bezirken weiterhin für Reparaturarbeiten infolge der missbräuchlichen Nutzung von Geh- und Radwegen oder Grünflächen entstehen?

## 4.10. Haben die Bezirke daraus resultierende finanzielle Ausgleichsforderungen gegenüber der Stadt Hamburg als Veranlasserin des Abbaus der Absperrelemente geltend gemacht?

- 4.10.1. *Wenn nein, wurden solche Forderungen eventuell bisher angekündigt, aber noch nicht konkret erhoben?*
- 4.10.2. *Wenn ja, wie stellt sich der Senat zu diesen Forderungen?*

Angaben im Sinne der Fragestellung waren in der für die Beantwortung einer Schriftlichen Kleinen Anfrage zur Verfügung stehenden Zeit mit vertretbarem Verwaltungsaufwand nicht ermittelbar.

- 4.11. *Werden Absperrerelemente erneut dort aufgestellt, wo die Verkehrssicherheit auf Geh- und Radwegen bzw. der Schutz von Grünflächen offenkundig nicht mehr gewährleistet sind?*
- 4.11.1. *Wenn ja, welche Kosten werden für die erneute Aufstellung zuvor entfernter Absperrerelemente veranschlagt?*
- 4.11.2. *Wenn nein, wie beabsichtigt der Senat diese Missstände auf anderem Wege dauerhaft zu beheben?*

Es werden grundsätzlich nur entbehrliche Absperrerelemente demontiert. Insofern ist ein erneuter Aufbau von Pollern grundsätzlich nicht erforderlich. Missstände sind durch die Entfernung von Absperrerelementen bisher nicht erkennbar.

### **5. Stationäre und mobile Geschwindigkeits- bzw. Rotlichtüberwachungsanlagen**

*Der Senat hat mehrfach öffentlichkeitswirksam stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen abgebaut und deren weitere Reduzierung angekündigt. Presseberichten und Antworten des Senats zufolge wird diesbezüglich eine Änderung der Haltung des Senats erkennbar.*

- 5.1. *Wo befinden sich stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen? (Angaben bitte nach Bezirken gegliedert.)*

<b>Bezirk</b>	<b>Standort</b>
Hamburg-Mitte	Neue Elbbrücke (linker + rechter Fahrbahnrand) - B 4/ B 75
Altona	Osdorfer Landstr in Höhe Stiller Weg - B 431
	Osdorfer Landstr. In Höhe Hausnr. 366 - B 431
	Stresemannstraße in Höhe Hausnr. 70 - B 4
	Stresemannstraße in Höhe Hausnr. 147 - B 4
Eimsbüttel	Kollaustraße in Höhe Papenreye - B 447
Hamburg-Nord	Jahnring (West) ggü. Hausnr. 21 - Ring 2
	Jahnring (Ost) in Höhe Lichtmast 49 - Ring 2
	Braamkamp vor Deelböge - Ring 2
	Langenhorner Chaussee in Höhe Oehleckerring- B 433
	Osterfeldstraße in Höhe Hausnr. 50-70
Wandsbek	Bramfelder Chaussee in Höhe Hausnr. 423 - B 434
	Robert-Schuman-Brücke ohne Nr. - Ring 2
Bergedorf	Bergedorfer Str. ggü Lichtmast 107 - B 5
	Bergedorfer Str. in Höhe Hausnr.18 (Heckkatzenweg)- B 5
Harburg	Winsener Straße ggü. Hausnr. 218 - B 4
	Cuxhavener Str. in Höhe Hausnr. 267 a - B 73
	Stader Straße in Höhe Hausnr. 20 -22 - B 73

- 5.2. *Wo wurden wie viele stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen seit September 2001 demontiert? (Angaben bitte nach Bezirken gegliedert.)*

Siehe hierzu Antwort des Senats zu 3. und 4. auf die Schriftliche Kleine Anfrage, Drucksache 17/2310.

- 5.3. *Wo wurden wie viele stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen seit September 2001 installiert? (Angaben bitte nach Bezirken gegliedert.)*

<b>Bezirk</b>	<b>Standort</b>	<b>Inbetriebnahme</b>
Hamburg-Mitte	Neue Elbbrücke (linker + rechter Fahrbahnrand) - B 4/ B 75	12.12.2001
Altona	Stresemannstraße in Höhe Hausnr. 70 - B 4	04.07.2002
	Stresemannstraße in Höhe Hausnr. 147 - B 4	04.07.2002
Eimsbüttel	Kollaustraße in Höhe Papenreye - B 447	20.09.2001
Hamburg-Nord	Braamkamp vor Deelböge - Ring 2	20.09.2001
Harburg	Winsener Straße ggü. Hausnr. 218 - B 4	29.10.2001

5.4. *Wie viele mobile Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen werden in Hamburg eingesetzt?*

Die Polizei Hamburg verfügt über 53 technische Geräte zur mobilen Geschwindigkeitsüberwachung. Diese Gesamtzahl teilt sich wie folgt auf:

- Neun Radar- und drei ESO-Lichtschränkengeräte sind bei den Verkehrsstaffeln stationiert.
- Weiterhin verfügen die Verkehrsstaffeln über acht Provida- und zwei Police-Pilot-Anlagen. Diese sind in Kraftfahrzeugen eingebaut und dienen in erster Linie der Verfolgung von Verkehrsstraftaten und -ordnungswidrigkeiten im fließenden Verkehr (so genannte Aggressionsdelikte). Dabei werden auch die Fahrgeschwindigkeiten gemessen.
- Bei den Polizeikommissariaten / Wasserschutzpolizeikommissariaten sind 31 Handlasergeräte vorhanden.

5.5. *Wie viele Einsätze mobiler Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen sind in Hamburg durchgeführt worden?*

Im Jahre 2002 wurden 4075 Kontrollen mit Radar- und ESO-Lichtschränkengeräten durchgeführt (zum Vergleich: 5430 Kontrollen im Jahre 2001).

Über die Anzahl der übrigen Geschwindigkeitskontrollen mit den anderen mobilen technischen Geschwindigkeitsüberwachungsgeräten der Polizei werden keine Statistiken geführt. Angaben hierzu wären ggf. nur durch eine manuelle Auswertung vorhandener Unterlagen zur Personaleinsatzplanung bzw. der Fahrtenbücher ermittelbar; dieses ist mit vertretbarem Verwaltungsaufwand in der für die Beantwortung einer Schriftlichen Kleinen Anfrage zur Verfügung stehenden Zeit nicht durchführbar.

5.6. *Wurde die Anzahl stationärer oder mobiler Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen bzw. ihrer Einsätze im Vergleich zum September 2001 verändert?*

Veränderungen

- von stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen: Siehe Antworten zu 5.1. bis 5.3.
- von mobilen Geschwindigkeitsüberwachungsgeräten: Ja, die Polizei hat im Jahr 2002 ein zweites Police-Pilot-Gerät angeschafft.
- von Einsätzen (Kontrollen): Siehe Antwort zu 5.5. mit den darin aufgeführten Einschränkungen.

5.7. *Wo befinden sich Rotlichtüberwachungsanlagen? (Angaben bitte nach Bezirken gegliedert.)*

Bezirk	Standort (Kreuzung)
Hamburg-Mitte	Rödingsmarkt/Ost-West-Str.
	Wallstr./Bürgerweide
Altona	Max-Brauer-Allee/Holstenstr.
Eimsbüttel	Julius-Vosseler-Str./Koppelstr.
	Eimsbüttler Markt (Kieler Str./Holstenkamp)
	Kollaustraße / Papenreye
Wandsbek	Bramfelder Straße/Habichtstr.
	Jenfelder Allee/Rodigallee
	Straßburger Str./Nordschleswiger Str.
	Oehlmühlenweg/Ahrensburger Str.

5.8. *Wo wurden wie viele Rotlichtüberwachungsanlagen seit September 2001 demonstert? (Angaben bitte nach Bezirken gegliedert.)*

Bezirk	Standort	Abbau
Hamburg-Mitte	An der Alster/Holzdam	04.02.2002
	Billhorner Brückenstr./Amsinckstr.	04.02.2002
	Billstedter Hauptstr./SchiffbekerWeg	04.02.2002
Altona	Osdorfer Weg/BAB-Rampe	04.02.2002
Eimsbüttel	Schleswiger Damm/BAB Auffahrt	04.02.2002
Hamburg-Nord	Dehnhaide/Krausestraße	Nov. 2001
Wandsbek	Wartenua/Eilenau	22.01.2003

5.9. *Wo wurden wie viele Rotlichtüberwachungsanlagen seit September 2001 installiert? (Angaben bitte nach Bezirken gegliedert.)*

Keine.

5.10. Sind Veränderungen bei der Höhe der Einnahmen aus geahndeten Geschwindigkeitsverstößen bzw. Rotlichtverstößen im o.g. Zeitraum aufgetreten?

5.10.1. Wenn ja, in welcher Art und welchem Umfang und worauf führt der Senat diese Entwicklung zurück?

Aus der Statistik der Ordnungswidrigkeitenverfahren ergeben sich die nachfolgend dargestellten Einnahmen aus Geschwindigkeits- bzw. Rotlichtverstößen (mobile und stationäre Überwachung). Die Angaben beziehen sich auf Verfahren, die in den jeweiligen Monaten abgeschlossen wurden. Nicht berücksichtigt sind Einnahmen, die aufgrund von Urteilen der Amtsgerichte erzielt wurden und nicht gesondert erfasst werden. Ebenfalls nicht berücksichtigt sind Einnahmen aus Rotlichtverstößen von Radfahrern und Fußgängern, da auch diese nicht gesondert erhoben werden.

Jahr/Monat	Einnahmen aus Geschwindigkeitsverstößen in Euro	Einnahmen aus Rotlichtverstößen in Euro
<b>2001</b> 1)		
September	608.247	82.443
Oktober	975.267	89.134
November	1.076.305	111.921
Dezember	670.937	87.831
<b>2002</b>		
Januar	808.912	110.421
Februar	832.221	122.228
März	917.147	115.638
April	790.515	108.886
Mai	870.735	115.084
Juni	855.623	111.733
Juli	878.279	103.681
August	713.242	69.907
September	909.331	85.749
Oktober	996.700	78.123
November	841.828	82.830
Dezember	766.555	69.389
<b>2003</b>		
Januar (Februar liegt noch nicht vor)	855.680	67.166

1) Die Angaben für 2001 beruhen auf umgerechneten DM-Beträgen. Im Zuge der Euro-Umstellung zum 1. Januar 2002 wurden die Verwarnungs- und Bußgelder auf glatte Beträge abgerundet und das Verwarnungsgeld auf 35 Euro begrenzt (vorher 75 DM).

Wie aus der obenstehenden Tabelle ersichtlich wird, schwanken die Einnahmen aus geahndeten Geschwindigkeits- bzw. Rotlichtverstößen zwischen den einzelnen Monaten, wobei in der Tendenz ein Rückgang der Einnahmen aus der Rotlichtüberwachung ab der zweiten Jahreshälfte 2002 und eine leichte Steigerung der Einnahmen aus der Geschwindigkeitsüberwachung (Mittelwert September bis Dezember 2001: 832 689 Euro, Jahresdurchschnitt 2002: 848 424 Euro) erkennbar wird.

Die Höhe der Einnahmen aus geahndeten Geschwindigkeits- bzw. Rotlichtverstößen ist generell von vielen Faktoren abhängig. Zu den Einflussfaktoren zählen unter anderem ein durch die Verkehrsüberwachung verändertes Verkehrsverhalten der Kraftfahrer, Schwankungen im Personaleinsatz bei den Verkehrsstaffeln sowie veränderte Prioritäten in der Aufgabenwahrnehmung durch wechselnde, zum Teil nicht planbare, allgemeinpolizeiliche Einsatzeinsätze. Als weitere Einflussgrößen sind zu nennen die Anzahl und die jeweilige Betriebsdauer der stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen (Bestückung mit Kameras), Ausfallzeiten durch Wartung und Reparaturen sowie Schäden durch Vandalismus.