

Die Verkehrserziehungswoche in Hamburg

Von Regierungsrat VÖLCKER
Leiter der Verkehrspolizei in Hamburg

Hamburg hat vom 9. bis 16. Oktober seine Verkehrserziehungswoche gehabt. Um es gleich vorweg zu nehmen: Sie ist ein erzieherischer Erfolg geworden.

Alle Versuche der Polizeibehörde, durch häufige Belehrungen und Mahnungen in den Tageszeitungen die Verkehrsdisziplin zu bessern und damit gleichzeitig zur Verhütung von Verkehrsunfällen beizutragen, waren ohne nachhaltige Wirkung geblieben. Die Klagen über das unnötige Hupen, über das Knattern der Motorräder und Lieferkarren und über das verkehrswidrige Verhalten von Radfahrern und Fußgängern wollten nicht verstummen; ihre Berechtigung war nicht zu leugnen. Die Zahl der Unfälle stieg mit der Zunahme des Kraftfahrzeugverkehrs beträchtlich, obwohl die steigende Motorisierung des Verkehrs durchaus nicht ein zahlenmäßiges Anwachsen der Verkehrsunfälle zur Folge zu haben braucht. Es kann nicht oft genug betont werden, daß sich bei Wahrung der Verkehrsdisziplin fast alle Verkehrsunfälle vermeiden lassen. Es war also eine Verkehrserziehung nötig geworden, die Fahrer und Fußgänger unmittelbar bei ihren Verkehrssünden erfaßte.

Bei der Durchführung der Verkehrserziehungswoche haben die hamburgische Tagespresse und der Rundfunk durch eine großzügige Aufklärungs- und Werbearbeit und das NSKK durch tägliche Bereitstellung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrern die Polizei tatkräftig unterstützt. Sie haben damit wesentlich zu dem erzieherischen Erfolge beigetragen. Die Zeitungen haben schon vor Beginn der Verkehrserziehungswoche an auffälliger Stelle auf die bevorstehenden Maßnahmen der Polizeibehörde hingewiesen und täglich wichtige Verkehrsvorschriften für Kraftfahrer, Radfahrer und Fußgänger veröffentlicht. Hamburg war also bei Beginn der Verkehrserziehungswoche genügend vorbereitet. Der Polizei stand eine schwere Arbeit bevor. Es liegt auf der Hand, daß für eine so großzügige polizeiliche Verkehrserziehung die übliche Zahl von Verkehrsposten und Streifen nicht ausreichen konnte. Die Ordnungspolizei hat denn auch täglich etwa 170 Beamte für die Zwecke der Verkehrserziehung besonders aufbieten müssen. Daneben wurden Kraftwagenstreifen in stark vermehrter Zahl eingesetzt.

Die Verkehrserziehung erstreckte sich auf alle Verstöße gegen Verkehrsvorschriften. Sollte sie Erfolg haben, war das Druckmittel einer Geldbuße nicht zu entbehren. Es war um so unbedenklicher, als jeder durch die Aufklärungsarbeit der Presse genügend vorbereitet sein mußte. Zweck hat

Bußgeldes hinausgehen mußte. Außerdem wurde sein Fall in der polizeilichen Strafliste vermerkt, was auch sonst bei Übertretungsstrafen geschieht.

Das Hamburger Straßenbild stand während der acht Tage völlig unter dem Zeichen der Verkehrserziehung, deren Wirkung schon am ersten Tage zu spüren war. Das Hupen und Knattern hatte fast aufgehört, Radfahrer und Fußgänger befeißigten sich besonders an Straßenkreuzungen einer anerkennenswerten Verkehrsdisziplin. Wenn dennoch insgesamt rd. 30500 Übertretungen festgestellt wurden, so ist das in einer Stadt mit 1,15 Mill. Einwohnern bei einem so starken Polizeieinsatz nicht verwunderlich. Die erzieherische Wirkung wird besonders deutlich, wenn man die Zahlen des ersten Tages mit denen des letzten Tages vergleicht. Bußbeträge wurden erhoben von Fußgängern am ersten Tage in 2532 Fällen, am letzten Tage in 1878 Fällen; von Radfahrern 730 gegen 286, von Kraftfahrern 687 gegen 507. Der Einsatz der Polizeikräfte war am letzten Tage der gleiche wie zu Beginn der Verkehrserziehungswoche. Daß die Fußgänger am meisten bei Übertretungen betroffen wurden, ist nicht verwunderlich. Sie sind weitaus am zahlreichsten und den Beamten am leichtesten greifbar.

Ein weiterer wichtiger Erfolg der Verkehrserziehungswoche ist der starke Rückgang der Unfälle: Eine Bestätigung des eingangs ausgesprochenen Satzes, daß sich bei strengster Wahrung der Verkehrsdisziplin fast alle Unfälle vermeiden lassen. Im Jahre 1932 ereigneten sich täglich im Durchschnitt 21 Unfälle. Im September 1933 betrug die Tagesdurchschnittszahl der Verkehrsunfälle 26. Für die acht Tage der Verkehrserziehungswoche ist sie auf 14 gesunken. An den insgesamt 114 Unfällen in der Verkehrserziehungswoche waren nur 27 Fußgänger beteiligt. Die Zahl der tödlichen Verkehrsunfälle stellt sich im Jahr 1932 auf durchschnittlich 2 in der Woche, im September 1933 auf 3 in der Woche. In der Verkehrserziehungswoche hat sich überhaupt kein tödlicher Unfall ereignet. Die Zahl der Verletzten ist gegen den Septemburdurchschnitt fast um $\frac{2}{3}$ zurückgegangen. Während der tägliche Durchschnitt 1932 15 Verletzte ausmachte, war die Zahl im September 1933 auf 20 gestiegen. In der Verkehrserziehungswoche ist sie auf 8 herabgesunken.

Von 30500 festgestellten Übertretungsfällen wurden 24300 sofort durch Bezahlung der Buße erledigt. In 6200 Fällen waren wegen Zahlungsunfähigkeit oder Zahlungsverweigerung Meldungen erforderlich. An Bußgeldern sind insgesamt rd. 37000 RM eingenommen worden. Da der Zweck der Verkehrswoche Erziehung, nicht Bestrafung war, hat der Hamburgische Senat auf Vorschlag des Senators für die innere Verwaltung diesen Betrag je zur Hälfte dem Winterhilfswerk und dem Luftschutz zur Verfügung gestellt.

Für die Polizeibehörde kommt es jetzt darauf an, den zweifellos starken erzieherischen Erfolg der Verkehrswoche zu erhalten. Würde die Polizei nun wieder alles beim alten sein lassen, dann würden mit der Verkehrserziehungswoche auch sehr bald ihre günstigen Auswirkungen der Vergangenheit angehören. Das muß auf alle Fälle vermieden werden. Auf der anderen Seite ist es natürlich unmöglich, dauernd Verkehrserziehung mit einem so starken Aufgebot von Polizeikräften zu betreiben. In Zukunft muß sie dem gewöhnlichen Streifendienst überlassen bleiben. Um sie aber wirksam zu erhalten, sollen die Polizeibeamten im Rahmen ihres üblichen Straßendienstes auf bestimmte Verkehrssünden wöchentlich wechselnd besonders fahnden. Es soll beispielsweise in der einen Woche auf die Sauberkeit der Straßen besonders geachtet, in der nächsten Woche auf unnötiges Hupen gefahndet werden, dann wird sich die Erziehung wieder auf Radfahrer und Fußgänger erstrecken. Auf diese Weise soll dauernd das Interesse für Verkehrsdisziplin wachgehalten werden, ohne daß die Polizeikräfte übermäßig in Anspruch genommen werden. Um auch diesen Maßnahmen den Charakter der Verkehrserziehung zu erhalten, wird rechtzeitig durch die Tageszeitungen bekannt gegeben werden, auf welche Verkehrssünden die Polizei in der nächsten Woche ihr besonderes Augenmerk richten wird. Für diese Übertretungen soll die sofortige Erhebung eines Bußgeldes, die sich in der Verkehrserziehungswoche bewährt hat, beibehalten werden. Daß daneben auch alle anderen Übertretungen von Verkehrsvorschriften nicht unbeachtet bleiben, ist selbstverständlich. Für sie bleibt es aber bei dem gewöhnlichen polizeilichen Strafverfahren (Strafverfügung).

Die Polizeibehörde Hamburg

Serie I A

Empfangsbescheinigung № 893897 *

Eine RM

wegen Übertretung der Bestimmungen über Fußgängerverkehr

VON

(Vor- und Zuname und Anschrift)

erhalten.

Hamburg, den 193....

(Unterschrift, Amtsbezeichnung und Dienststelle)

Bild 1 — Empfangsbescheinigung für eine dem Fußgänger auferlegte Geldbuße ($\frac{3}{4}$ nat. Größe)

gerade bei solchen Anlässen nur eine Geldbuße, die auf der Stelle zu entrichten ist. Die Polizeibeamten erhielten daher Quittungsblocks, um die Geldbußen sofort einzuziehen zu können (Bild 1). Fußgänger hatten ihre Verkehrssünden mit 1 RM zu bezahlen; Radfahrer mußten 2 RM, Kraftfahrer und Führer von Fuhrwerken 3 RM Lehrgeld geben. Zur Erleichterung für die Beamten waren die Quittungen über die einzelnen Beträge verschiedenfarbig gehalten.

Eine Durchschrift der Quittung blieb zu Kontrollzwecken im Block. Nur wenn der Bußbetrag nicht gezahlt werden konnte oder die Zahlung ausdrücklich verweigert wurde, mußten die Beamten die übliche Meldung über die Übertretung machen. Der Verkehrssünder hat dann eine Strafverfügung erhalten, deren Höhe allerdings über die ermäßigten Sätze des

Das nächste Heft erscheint als
Sonderheft

„Der Nahverkehr im neuen Staat“

am 8. Dezember 1933