

Antrag

**der Abgeordneten Dorothee Martin, Lars Pochnicht, Ole Thorben Buschhüter,
Matthias Czech, Gert Kekstadt, Martina Koeppen, Frank Schmitt,
Henriette von Enckevort (SPD) und Fraktion**

und

**der Abgeordneten Martin Bill, Phyliss Demirel, Mareike Engels, Anna Gallina,
Antje Möller, Farid Müller, Dr. Carola Timm, Dr. Anjes Tjarks
(GRÜNE) und Fraktion**

Betr.: Verkehrssicherheit für Rad Fahrende erhöhen: Abbiegeassistenzsysteme einführen und vermehrt Aufstellflächen schaffen

Abbiegeunfälle zwischen Lkws auf der einen sowie Rad Fahrenden und zu Fuß Gehenden auf der anderen Seite führen auch in Hamburg in trauriger Regelmäßigkeit zu schweren Verletzungen oder gar zum Tod von Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern. Etwa 40 Prozent aller Unfälle mit Rad Fahrenden sind Abbiegeunfälle und etwa jeder fünfte tödlich verunglückte Rad Fahrende oder zu Fuß Gehende fällt einem Lkw zum Opfer.

Hauptgrund dieser Art der Unfälle ist der tote Winkel, in dem die Fahrerin beziehungsweise der Fahrer des Lkws beim Abbiegen Rad Fahrende und zu Fuß Gehende nicht sehen kann. Bereits seit 2007 müssen deshalb bundesweit Nutzfahrzeuge über 3,5 Tonnen mit zusätzlichen Weitwinkel-Spiegeln ausgerüstet sein, welche den toten Winkel besser einsehbar machen. Dennoch kommt es immer wieder zu schweren Unfällen, da Spiegel nicht korrekt eingestellt sind oder beim Abbiegen keine zuverlässigen Ergebnisse liefern.

Dabei ist längst bekannt: Rund 60 Prozent solcher Unfälle könnten durch Abbiegeassistenzsysteme verhindert werden. Zu diesem Ergebnis kommt die Unfallforschung der Versicherer. Die Hamburgische Bürgerschaft hat bereits im April 2017 auf Initiative von Rot-Grün mit Drs. 21/8470 den Senat ersucht, sich auf Bundesebene für eine verpflichtende Einführung von Abbiegeassistenten für alle neu zugelassenen Lkws einzusetzen und dieses Thema auf der Verkehrsministerkonferenz vorzubringen. Mit der Stellungnahme des Senats (Drs. 21/12746) wird dokumentiert, dass das Bundesland Hamburg bundesweit treibende Kraft für die Einführung solcher Assistenzsysteme ist. Unter dem Vorsitz Hamburgs forderte die Verkehrsministerkonferenz die Bundesregierung auf, ihre Aktivitäten zu intensivieren, um zukünftig EU-weit solche Systeme für Fahrzeuge zur Güterbeförderung mit einer zulässigen Gesamtmasse ab 3,5 Tonnen verpflichtend vorzuschreiben. Der Beschluss beinhaltete auch die Nachrüstung von Bestandsfahrzeugen und forderte die Bundesregierung auf, dafür Fördermittel bereitzustellen.

Die Mehrheit der Länder folgt jedoch bislang nicht der Forderung Hamburgs, Abbiegeassistenten für die Fahrzeugklasse N2 und N3, also für Lkws ab 3,5 Tonnen, verpflichtend einzuführen. Auch über die Frage der Abschaltbarkeit der Abbiegeassistenten herrscht bislang kein Konsens.

Sollten die Bemühungen auf Bundesebene ergebnislos verlaufen, sollte Hamburg selbsttätig aktiv werden. In einem ersten Schritt sollte geprüft werden, wie die Fuhr-

parks der Freien und Hansestadt Hamburg und der städtischen Unternehmen für Nutzfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen mit Abbiegeassistenzsystemen ausgestattet werden könnte.

In der Radverkehrspolitik verfolgt der Senat schon lange das Ziel, Rad Fahrende im Straßenverkehr besser sichtbar zu machen. Dies ist vor allem auch in Kreuzungsbe-
reichen sinnvoll. Aufstellflächen für den Radverkehr wurden im rot-grünen Koalitions-
vertrag für Umbauten von Kreuzungen bereits festgelegt. Doch bis alle Kreuzungen
komplett umgebaut sein werden, wird noch viel Zeit vergehen. Daher sollten auch
provisorische bauliche Maßnahmen in Betracht kommen. Wie gut dies funktioniert,
zeigt sich zurzeit in der Caffamacherreihe. So sollen künftig vermehrt Aufstellflächen
für Rad Fahrende an Kreuzungen und Haltelinien geschaffen werden. Diese sollen so
angeordnet sein, dass die Rad Fahrenden vor dem motorisierten Verkehr stehen und
damit deutlich besser sichtbar sind.

Die Bürgerschaft möge beschließen:

Der Senat wird ersucht,

1. sich gemäß der Bürgerschaftsdrs. 21/8470 und 21/12746 weiterhin auf Bundes-
ebene für die EU-weit verpflichtende Einführung von Abbiegeassistenzsystemen
für alle Nutzfahrzeuge ab 3,5 Tonnen Gesamtmasse (Klassen N2 und N3) einzu-
setzen;
2. zu prüfen, inwieweit schon vor der verpflichtenden Einführung von Abbiegeassis-
tenzsystemen die Fuhrparks der Freien und Hansestadt Hamburg und von städti-
schen Unternehmen durch Nachrüstung und Neubeschaffung so ausgestattet
werden können, dass dort alle Nutzfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse
von mehr als 3,5 Tonnen mit Abbiegeassistenzsystemen versehen sind, die Rad
fahrende und zu Fuß gehende Personen beim Abbiegen erkennen, die Fahrerin
oder den Fahrer auf die Gefahr aufmerksam machen und bei ausbleibender
Reaktion selbstständig den Bremsvorgang einleiten;
3. zu gewährleisten, dass bei Neuanschaffungen zukünftig alle Nutzfahrzeuge der
Freien und Hansestadt Hamburg, der städtischen Unternehmen und Einrichtun-
gen mit Abbiegeassistenzsystemen ausgestattet sind;
4. für die bessere Sichtbarkeit von Rad Fahrenden im Straßenverkehr zum Beispiel
Aufstellflächen und Vorbeifahrstreifen an Kreuzungen und Einmündungen vor
dem motorisierten Verkehr zu schaffen und die sichere Führung des Radverkehrs
bezüglich der Abbiegeradien zu überprüfen; dies auch, ohne die gesamte Kreuz-
ung im Rahmen einer Grundinstandsetzung umzuplanen;
5. im Forum Verkehrssicherheit gemeinsam mit den dort vereinten Institutionen und
Verbänden sowie mit dem Verein Hamburger Spediteure e.V. Wege abzustim-
men, wie bereits vor gesetzlichen Regelungen auf eine freiwillige Nutzung von
Abbiegeassistenzsystemen hingewirkt werden kann, und
6. der Bürgerschaft bis zum 30.09.2018 zu berichten.