



Freie und Hansestadt Hamburg

Bezirksversammlung Altona

A/BVG/123.30-01

Drucksache 21-4571B

Datum 30.11.2023

Beschluss

Mehr Sicherheitsstandards für Lkw

Die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) regelt und lenkt den öffentlichen Verkehr. Oberstes Ziel ist dabei die Verkehrssicherheit. Hierbei ist die „Vision Zero“ (keine Verkehrsunfälle mit Todesfolge oder schweren Personenschäden) Grundlage aller verkehrlichen Maßnahmen.

Grundlage zur Umsetzung der Vision ZERO-Strategie und zur Unfallverhütung bildet das STOP-Prinzip. Durch Substitution von Ursachen wird ein hohes Schutzniveau erreicht. Technische Maßnahmen werden ergriffen, wenn Substitution nicht möglich ist. Organisatorische Maßnahmen sind sehr vielfältig. Persönliche Schutzausrüstung kann Unfallfolgen abmildern.

Die Verkehrsdirektion hat unter dem Motto Perspektivwechsel am 16.11.2023 in der Holstenstraße an der Kreuzung Max-Brauer-Allee unter realistischen Bedingungen verdeutlicht, wie leicht es ist, von einem abbiegenden Lkw-Fahrer übersehen zu werden, wenn man die Nebenflächen nutzt und Spiegel nicht entsprechend der gesetzlichen Vorgaben eingestellt sind.

Für die korrekte Einstellung von Spiegeln ist bei der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation (BG-Verkehr) eine Plane erhältlich (Anlage 2).

Im laufenden Jahr ereigneten sich bereits zehn tödliche Abbiegeunfälle. Es ist unklar, warum die Kraftfahrzeugführenden die Opfer nicht sahen. Fußgänger:innen und Radfahrende sind ähnlich oft von Abbiegeunfällen betroffen. Am 29.08.2023 wurde ein 15-Jähriger in der Osdorfer Landstraße in Groß Flottbek von einem abbiegenden Lkw-Fahrer getötet. Am 18.11.2023 wurde ein 33-Jähriger in der Kurt-Schumacher-Allee von einem abbiegenden Busfahrer getötet. In beiden Fällen war das Abbiegen mittels Verkehrszeichen verboten.

Ein Rechtsgutachten vom 15.01.2019 kommt zu dem Ergebnis, dass unsichere Lkw in besonders gefährdeten Gebieten von der Teilnahme am Verkehr ausgeschlossen werden können: „Als Ergebnis der straßenverkehrsrechtlichen Prüfung bleibt festzuhalten, dass es rechtlich möglich ist, die Durchfahrt von Lkw ohne Abbiegesicherheitssysteme auf der Grundlage von § 45 Abs. 1 S. 1 StVO einzuschränken, sofern eine situative Gefährdungslage vorliegt. [...] Ob eine erhebliche Risikoüberschreitung nach § 45 Abs. 9 StVO bezüglich bestimmter Straßenzüge oder Ortsteile vorliegt, bedarf einer entsprechenden Sachverhaltsermittlung, die auch zu dokumentieren und in der Begründung heranzuziehen ist.“

In London müssen seit dem 01.03.2021 alle Lkw über zwölf Tonnen bei der Einfahrt in die Stadt den Direct Vision Standard für gute Sichtverhältnisse in der Fahrer:innenkabine erfüllen und eine HGV (heavy goods vehicles) Safety Permit für schwere Nutzfahrzeuge haben. Das gilt auch für Fahrzeuge aus dem Ausland. Die HGV Safety Permit bescheinigt die Sicherheitsstandards. Unsichere Lkw mit schlechten Sichtverhältnissen konnten übergangsweise nachgerüstet werden, um eine Genehmigung zu erhalten. Ab Oktober 2024

müssen Lkw mindestens ein Direct Vision Rating von 3 erreichen, um in London fahren zu dürfen. Entscheidend für das Rating ist die direkte Sicht aus dem Lkw. Untersuchungen haben gezeigt, dass sich seit Einführung des Direct Vision Standards die Zahl der tödlichen Lkw-Unfälle, bei denen schlechte Sicht eine Rolle spielte, um 75 % reduzierte.

In Hamburg ist die Behörde für Inneres und Sport für die Anwendung der StVO und Verbesserung der Verkehrssicherheit auf den Straßen als oberste Landesbehörde zuständig.

Die Bezirksversammlung Altona empfiehlt daher der Behörde für Inneres und Sport (BIS) gemäß § 27 BezVG,

- 1. nach dem Vorbild von London einen Direct Vision Standard und ein einfaches wie wirksames Sicherheitsrating zu definieren. Hierbei soll eine verpflichtende Umsetzung realisiert werden, um die Zahl der tödlichen und schweren Abbiegeunfälle in Hamburg und im Bezirk Altona signifikant zu reduzieren mit dem Ziel: keine Verkehrsunfälle mit Todesfolge oder schweren Personenschäden (Vision ZERO);**
- 2. im Rahmen der Präventionsarbeit zu Abbiegeunfällen auch die technische Ausstattung von Lkw wie die korrekte fahrerspezifische Spiegeleinstellung und das Verhalten beim Abbiegen in den Fokus zu nehmen.**

Anlagen:

Anlage 1: Das STOP-Prinzip

Anlage 2: Spiegeleinstellpläne

Anlage 3: Direct Vision Standard und HGV Rating



Hohes Schutzniveau

Niedriges Schutzniveau

Abbildung: gemeinfrei

Anlage 2: Spiegeleinstellpläne



Foto: BG Verkehr

Für neue Spiegelsysteme ist nach der UNECE Regel Nr. 46 ein „größeres Sichtfeld“ vorgesehen. Deswegen wurde die Fläche in Magenta bei den Einstellplänen ergänzt.

Bei einer Kontrolle der österreichischen Unfallversicherung waren rund ein Viertel der Spiegel nicht nach den Vorgaben eingestellt. Den Fahrerinnen und Fahrern war zwar bewusst, dass besonders der rechte Weitwinkelspiegel eine zentrale Funktion beim Rechtsabbiegen hat. Aber ausgerechnet den hatte nur etwa jede/r Zweite (52 Prozent) richtig eingestellt.

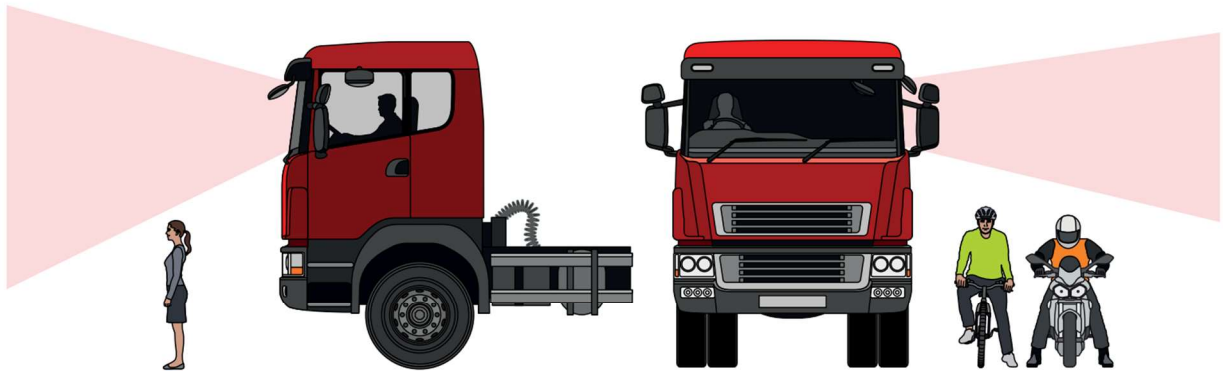
Pressemitteilung der BG Verkehr vom 26.08.2021

Anlage 3: Direct Vision Standard und HGV Rating

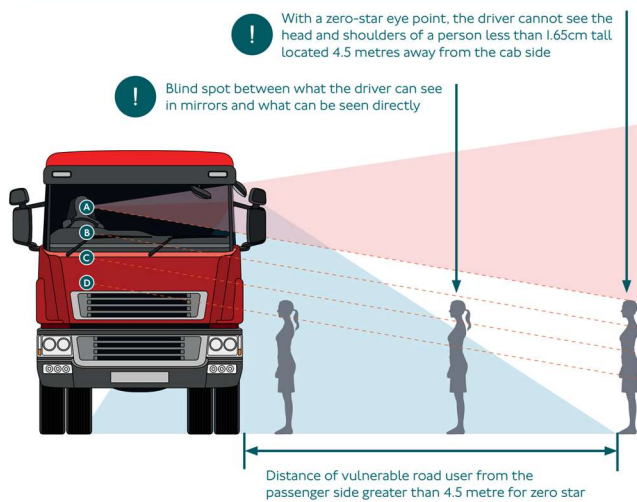
Good direct vision



Limited direct vision



HGV star rating boundaries



Transport for London September 2023, Direct Vision Standard: Guidance for operators

| Sight line | Description |
|------------|----------------------|
| A | Zero-star eye point |
| B | One-star eye point |
| C | Three-star eye point |
| D | Five-star eye point |