

Lkw-Unfälle

Die Gefahr in der Kurve

Nach mehreren tödlichen Unfällen will Hamburg all seine Lkw mit Abbiegeassistenten ausrüsten und investiert Millionen. Doch warum erst jetzt?

Von **Annika Lasarzik**

22. Januar 2020, 20:09 Uhr / [70 Kommentare](#)



Die Gefahr in der Kurve © Klaus-Dietmar Gabbert

Hamburg geht in die Offensive. Nachdem vergangene Woche ein 76-Jähriger in Hamburg-Wandsbek von einem rechtsabbiegenden Lkw überrollt worden war – nicht der erste Unfall dieser Art – will die Stadt nun die komplette städtische Flotte mit Abbiegeassistenten ausstatten. Laut Studien aus der Unfallforschung könnten mit solchen Systemen über die Hälfte der tödlichen Abbiegeunfälle verhindert werden. Es ist ein Schritt, der überfällig scheint, dem allerdings ein langer Prozess vorausging. Die wichtigsten Fragen und Antworten im Überblick.

Welche Fahrzeuge werden aufgerüstet?

Alle 2.000 städtischen Lastwagen mit mehr als 3,5 Tonnen sollen bis Ende 2020 mit Abbiegeassistenten ausgestattet werden. Begonnen werden soll in diesen Tagen mit jenen Lkw, die schwerer als 7,5 Tonnen sind. Das städtische Unternehmen mit der bei weitem größten Lkw-Flotte ist die Hamburger Stadtreinigung: 80 der insgesamt 500 Lastwagen haben bereits einen Abbiegeassistenten, 407 weitere aus dem Altbestand sollen bis Jahresende

nachgerüstet werden. Bei Neuanschaffungen will Hamburg ab jetzt nur noch Fahrzeuge mit Abbiegeassistent bestellen.

Ist das alles?

Der öffentliche Fuhrpark macht nur einen kleinen Teil des Schwerlastverkehrs auf Hamburgs Straßen aus. Die Stadt bemüht sich daher um einen Schulterchluss mit der Privatwirtschaft: 1.300 Unternehmen hat die Verkehrsbehörde nach eigener Angabe angeschrieben und aufgefordert, ihre Lkw auf freiwilliger Basis ebenfalls nachzurüsten. "Sehr viele" hätten positiv reagiert, sagt die Behörde. Genaue Zahlen liegen nicht vor, sicher ist nur das grobe Ziel, das sich die Stadt gesetzt hat: Insgesamt 8.000 städtische und private Lkw sollen bis Jahresende mit Abbiegesystemen fahren. Auch jene Entsorgungsfirma, deren Fahrer vergangene Woche an einem tödlichen Unfall beteiligt war, macht mit.

Wie viel kostet die Offensive – und wer zahlt?

2.000 bis 3.000 Euro kostet ein Abbiegeassistent im Schnitt. Hamburg investiert, grob geschätzt, sechs Millionen Euro in den Umbau des eigenen Fuhrparks. Die Unternehmen müssen auf eigene Mittel zurückgreifen, könnten aber auch von einem neuen, zehn Millionen Euro schweren Fördertopf des Bundes profitieren. Vergangenes Jahr waren die Gelder allerdings binnen kurzer Zeit vergeben – diesmal wird es kaum anders sein. Die Betriebe müssen sich also beeilen.

Warum erst jetzt?

"Wir haben uns ja schon viel früher auf den Weg gemacht", antwortet Innensenator Andy Grote auf diese Frage. Ende 2018 habe die Stadt zunächst den Markt erkundet, 2019 dann drei verschiedene Assistenzmodelle an 18 städtischen und privaten Fahrzeugen mehrere Monate lang getestet. Zunächst habe es wenige zugelassene Modelle auf dem Markt gegeben. Erst jetzt sei es der Stadt möglich, Geräte in größeren Mengen zu bestellen.

Schwierig wird es bei den Bussen

Was ist mit den Bussen?

Auch rechtsabbiegende Busse können zur Gefahr für Radfahrer werden, das hat ein tödlicher Unfall in Berlin gerade erst gezeigt: Am Sonntag wurde eine 35-Jährige von einem BVG-Linienbus überrollt, der Fahrer hatte sie offenbar übersehen. Die Radfahrerin starb noch am Unfallort. Eine Kamera hatte das Geschehen rechts vom Fahrzeug zwar auf einen kleinen Bildschirm im

Fahrerhaus übertragen, eine Notbremsfunktion oder ein akustisches Warnsignal sah das System jedoch nicht vor. Die Hamburger Busse fahren ohne Assistenzsysteme. Auch das soll sich demnächst ändern, laut Verkehrsbehörde läuft dazu gerade eine Testphase. Das Problem ist nur: Die Notfallsysteme in Bussen gelten als komplex. Sie reagieren sensibel, lösen mitunter schon bei einzeln herumstehenden Mülleimern eine Notbremsung aus, weswegen die BVG bislang darauf verzichtete – keine Notbremse ist aber ganz offensichtlich auch keine Option.

Könnte Hamburg noch mehr tun?

Über eine gesetzliche Pflicht für Abbiegeassistenten wird seit Jahren diskutiert. Hamburg pocht darauf, bei dem Thema stets eine Vorreiterrolle eingenommen zu haben und verweist zugleich auf den beschränkten Handlungsspielraum der Stadt: Ab 2022 sollen innerhalb der EU nur noch Lastwagen und Busse mit verbauten Assistenzsystemen zugelassen werden. Ab 2024 wird die neue Technologie zur Pflicht – allerdings auch dann nur für Neufahrzeuge. Ein "deutscher Alleingang", also ein Fahrverbot auf nationaler Ebene, sei darüber hinaus nicht möglich, wie Hamburgs Verkehrssenator Michael Westhagemann betont. Auch ein stadtweites Fahrverbot für Lkw ohne Assistenzsysteme lehnt die Behörde dementsprechend ab. Jegliche Fragen zur Fahrzeugzulassung seien auf EU-Ebene auszuhandeln. Statt auf ein Verbot will Hamburg nun auf wirtschaftlichen Druck setzen: Aufträge will die Stadt künftig nur noch an Betriebe vergeben, die Fahrzeuge mit Abbiegeassistenten nutzen.

In der Debatte gibt es aber auch Vorschläge, die weiter reichen. Der Fahrradclub ADFC regt zum Beispiel einen Umbau des Straßenverkehrs an: Abbiegeassistenten seien nur eine Maßnahme von vielen, ebenso wichtig sei eine sichere Infrastruktur für Radfahrer in der Stadt. Angebracht seien zudem Ampelschaltungen, die Radfahrern an Kreuzungen zuerst Grün gewähren. Die Verkehrsbehörde verweist darauf, dass es bereits einzelne solcher Ampelschaltungen in der Hamburg gebe – zum Beispiel nahe der Universität. Nun soll immer wieder überprüft werden, ob Schaltung an besonders gefährlichen Kreuzungen angepasst werden müssen.

Sicher ist: Hamburg kann Impulse setzen, wird aber auch durch eine millionenschwere Sicherheitsoffensive keine weiteren Unfälle ausschließen können. Wie auch? Die Stadt sei "keine Insel, sondern eine internationale Logistikkreuzung", so Westhagemann. "Wir können anderen Ländern ja nicht vorschreiben, die Abbiegeassistentensysteme einzusetzen."