

## ***Beschluss der Landesmitgliederversammlung***

**BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN Landesverband Hamburg**

**Samstag, 18. April 2026 Medienschule Wandsbek**

## ***Vision Zero in Hamburg***

Die Verkehrssicherheit in Hamburg hat sich in den vergangenen Jahren insgesamt positiv entwickelt. Nach einem Anstieg im Jahr 2024 ist die Zahl der Verkehrstoten im Jahr 2025 deutlich zurückgegangen und hat sich damit wieder in die langfristig rückläufige Entwicklung eingeordnet. Auch die Zahl der Verletzten befindet sich – abgesehen von Sondereffekten in den Pandemie Jahren – auf einem historisch niedrigen Niveau.

Gleichzeitig zeigen die aktuellen Zahlen, dass weiterhin erheblicher Handlungsbedarf besteht. Im Jahr 2025 kamen in Hamburg 21 Menschen bei Verkehrsunfällen ums Leben, zahlreiche weitere wurden schwer verletzt. Klar ist: Jede getötete oder schwer verletzte Person ist eine zu viel. Besondere Herausforderungen bestehen weiterhin bei bestimmten Unfallkonstellationen und Risikogruppen, etwa bei Abbiegeunfällen, Vorfahrtsverstößen und unangepasster Geschwindigkeit sowie bei Unfällen mit Beteiligung von Radfahrenden, Kindern und Elektrokleinstfahrzeugen.

Vor diesem Hintergrund bleibt es notwendig, die Verkehrssicherheitsarbeit konsequent weiterzuentwickeln und gezielt dort anzusetzen, wo die größten Risiken bestehen.

Unser Ziel ist daher die konsequente Umsetzung der Vision Zero, also die langfristige Vermeidung von Verkehrstoten und schweren Verletzungen. Erfahrungen aus anderen europäischen Städten zeigen, dass eine konsequente, datenbasierte Verkehrssicherheitsstrategie zu deutlichen Verbesserungen führen kann. Daran wollen wir anknüpfen.

Wir halten deshalb den Beitritt Hamburgs zur Initiative „Lebenswerte Städte und Gemeinden“ für sinnvoll. Gemeinsam mit Umweltverbänden wie BUND, ADFC und VCD und vielen Gemeinden treten wir weiter für eine Gesetzesänderung ein, die mehr Tempo 30 und somit mehr Verkehrssicherheit ermöglicht.

Um das Ziel der Vision Zero möglichst schnell zu erreichen, werden wir uns in Hamburg für folgende Maßnahmen einsetzen:

- Schaffung eines Verkehrssicherheitsprogramms zur Erreichung der Vision Zero, mit zuständigem Personal, kontinuierlicher Überwachung der Verkehrssicherheit und Erarbeitung von Verbesserungsmaßnahmen.
- Detaillierte Aufschlüsselung von Unfallursachen an Unfallschwerpunkten und Unfalldienststellen.
- Erfahrungsaustausch der zuständigen Verwaltungen, Staatsrät\*Innen und Senator\*Innen mit anderen Städten, die erfolgreich tödliche Verkehrsunfälle reduziert haben.
- Ausweitung von Tempo 30 auf Bezirksstraßen, auf denen der Rad- oder Fußverkehr besonders gefährdet ist
- Wir wollen den Radverkehr in Zukunft an Straßen mit hohem KFZ-Aufkommen möglichst getrennt vom Autoverkehr und vom Fußverkehr führen. Wo der Platz dafür nicht ausreicht, sollen die Führungsformen vermehrt angewandt werden, die einen möglichst hohen Zugewinn an Sicherheit für Rad- und Fußverkehr als besonders gefährdete Gruppen ermöglichen
- Wir wollen Kreuzungen mit hoher Gefahr für Radfahrer\*Innen und Fußgänger\*Innen zu sicheren Kreuzungen umbauen. Dafür bieten sich verschiedene maßgeschneiderte Lösungen wie geschützte Kreuzungen, der einspurig geschützte Kreisverkehr, Kreuzungen nach niederländischem Vorbild in Kombination mit Kopenhagener Radwegen oder die Aufpflasterung an. Dabei wollen wir bei Kreuzungen mit besonders vielen Unfällen anfangen.
- Schaffung vieler Schulstraßen und anderer innovativer Lösungen wie z.B. der Modelle Schulexpress (Walking Bus) und BiciBus.
- Präventive - auch bauliche - Maßnahmen gegen Dooring-Unfälle. Ausreichende Sicherheitstrennstreifen zwischen Radverkehrsanlagen und parkenden KFZ. Wir wollen, dass Anti-Dooring Assistenten regelmäßig in Autos verbaut werden.
- Erhöhung der Verkehrssicherheit als grundlegendes Prinzip bei der Übertragung der Vorschriften der StVO und der sie begleitenden Verwaltungsvorschriften in die Hamburger Verkehrsrichtlinien (HRVV)).
- Eine Kampagne für höhere Verkehrssicherheit, die die Autofahrer\*Innen für den Sicherheitsabstand von mindestens 1,5 Metern beim Überholen von Radfahrer\*Innen besonders im Mischverkehr bei Tempo 50 und vorsichtiges Öffnen der Türen mit dem holländischen Griff sensibilisiert.
- Kontrollen des Überholabstands von Autofahrer\*Innen gegenüber Radfahrer\*Innen an kritischen Stellen durch die Polizei
- Mehr Kontrollen der Schrittgeschwindigkeit beim Abbiegen mit Kraftfahrzeugen über 3,5 t zulässige Gesamtmasse. Hierbei sollen insbesondere auch innovative Technologien zum Einsatz kommen.
- Durchführung des Winterdienstes auf Gehwegen und Radverkehrsanlagen, wo die Stadt zuständig ist, und Durchsetzung des Winterdienstes, wo Anlieger\*innen zuständig sind

- Ausschöpfung der Möglichkeiten zur Anlage von Fußgängerüberwegen
- Reaktionstests für E-Scooter-Verleih zwischen 23.00 Uhr und 5.00 Uhr.
- Klare Zielvorgaben bei Baustelleneinrichtungen mit dem Ziel, Konflikte und Unfallgefahren noch besser als bisher zu vermeiden und durchgehend übersichtliche und sichere Wegeführungen für Rad- und Fußverkehr zu schaffen

Die Vision Zero bedeutet auch, mehr Platz fürs Rad- und Fußverkehr zu schaffen und Radfahren und Zufußgehen rundum sicher und angenehm zu machen. Der Großteil des Straßenraums in Hamburg ist zurzeit für den Autoverkehr reserviert. Wir werden den eingeschlagenen Weg **des** Bündnisses für den Fuß- und Radverkehr fortsetzen.

Im Bundesrat wollen wir uns für die Umsetzung folgender Maßnahmen auf Bundesebene einsetzen:

- Nachrüstungspflicht von Abbiegeassistenten und Notbremsassistenten für LKWs
- Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und der Straßenverkehrsordnung, um die Anordnung von Tempo 30 aufgrund der Erhöhung der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes weiter zu erleichtern
- Verpflichtung zur Nutzung des holländischen Griffs beim Öffnen der Autotüren zur Vermeidung von Dooring-Unfällen
- Entwicklung eines standardisierten Messverfahrens, mit dem man den Überholabstand Kfz-Rad messen kann

Diese Zahlen sind nicht hinnehmbar. Wir haben für Hamburg das Ziel Vision Zero, das heißt null Verkehrstote und null Schwerverletzte. Wir wollen, dass die Vision Zero in Hamburg eine sehr hohe Priorität in der Politik und Verwaltung bekommt. Helsinki und Paris gelten für uns diesbezüglich als Vorbilder. Die Gewissheit, sich sicher in ihrer Stadt bewegen zu können, ist eine Grundvoraussetzung für die aktive Teilnahme der Bürger\*innen am öffentlichen Leben. Wir halten deshalb den Beitritt Hamburgs zur Initiative „Lebenswerte Städte und Gemeinden“ für sinnvoll. Gemeinsam mit Umweltverbänden wie BUND, ADFC und VCD und vielen Gemeinden treten wir weiter für eine Gesetzesänderung ein, die langfristig Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in geschlossenen Ortschaften und somit mehr Verkehrssicherheit ermöglicht.

Um das Ziel der Vision Zero möglichst schnell zu erreichen, werden wir uns in Hamburg für folgende Maßnahmen einsetzen:

- Schaffung eines Verkehrssicherheitsprogramms zur Erreichung der Vision Zero, mit zuständigem Personal, kontinuierlicher Überwachung der Verkehrssicherheit und Erarbeitung von Verbesserungsmaßnahmen.
- Überprüfung der in den letzten Jahren vermehrt angewandten Führungen des Radverkehrs mit Radfahrstreifen, Kreisverkehren, Kopenhagener Radwegen und Protected Bike Lanes auf ihren Zugewinn an Sicherheit

- Detaillierte Aufschlüsselung von Unfallursachen an Unfallschwerpunkten und Unfalldüpfungsstellen. Erarbeitung eines „Steckbriefs“ für jede einzelne dieser Stellen unter Hinzuziehung von Sicherheitsauditor\*innen
- Erfahrungsaustausch der zuständigen Verwaltungen, Staatsrät\*Innen und Senator\*Innen mit anderen Städten, die erfolgreich tödliche Verkehrsunfälle reduziert haben.
- Ausweitung von Tempo 30 auf allen Bezirksstraßen, auf denen der Rad- oder Fußverkehr besonders gefährdet ist
- Wir wollen den Radverkehr in Zukunft an Straßen mit hohem KFZ-Aufkommen möglichst getrennt vom Autoverkehr und vom Fußverkehr führen (Protected Bike Lanes). Wo der Platz dafür nicht ausreicht, sollen die Führungsformen vermehrt angewandt werden, die einen möglichst hohen Zugewinn an Sicherheit für Rad- und Fußverkehr als besonders gefährdete Gruppen ermöglichen
- Wir wollen Kreuzungen mit hoher Gefahr für Radfahrer\*Innen und Fußgänger\*Innen zu sicheren Kreuzungen umbauen. Dafür bieten sich verschiedene maßgeschneiderte Lösungen wie geschützte Kreuzungen, der einspurig geschützte Kreisverkehr, Kreuzungen nach niederländischem Vorbild in Kombination mit Kopenhagener Radwegen oder die Aufpflasterung an. Dabei wollen wir bei Kreuzungen mit besonders vielen Unfällen anfangen.
- Schaffung vieler Schulstraßen und anderer innovativer Lösungen wie z.B. der Modelle Schulexpress (Walking Bus) und BiciBus.
- Präventive - auch bauliche - Maßnahmen gegen Dooring-Unfälle. Ausreichende Sicherheitstrennstreifen zwischen Radverkehrsanlagen und parkenden KFZ.
- Erhöhung der Verkehrssicherheit als grundlegendes Prinzip bei der Übertragung der Vorschriften der StVO und der sie begleitenden Verwaltungsvorschriften in die Hamburger Verkehrsrichtlinien (HRVV) besonders dann, wenn Abweichungen von der StVO vorgenommen werden. Ziel soll es dabei auch sein, Tempo 30 Anordnungen auf bezirklichen Straßen auch abseits von sensiblen Einrichtungen und ohne zeitliche Einschränkungen zu ermöglichen.
- Eine Kampagne für höhere Verkehrssicherheit, die die Autofahrer\*Innen für den Sicherheitsabstand von mindestens 1,5 Metern beim Überholen von Radfahrer\*Innen besonders im Mischverkehr bei Tempo 50 und vorsichtiges Öffnen der Türen mit dem holländischen Griff sensibilisiert.
- Kontrollen des Überholabstands von Autofahrer\*Innen gegenüber Radfahrer\*Innen an kritischen Stellen durch die Polizei
- Mehr Kontrollen der Schrittgeschwindigkeit beim Abbiegen mit Kraftfahrzeugen über 3,5 t zulässige Gesamtmasse
- Durchführung des Winterdienstes auf Gehwegen und Radverkehrsanlagen, wo die Stadt zuständig ist, und Durchsetzung des Winterdienstes, wo Anlieger\*innen zuständig sind
- Ausschöpfung der Möglichkeiten zur Anlage von Fußgängerüberwegen
- Reaktionstests für E-Scooter-Verleih zwischen 23.00 Uhr und 5.00 Uhr.

- Klare Zielvorgaben bei Baustelleneinrichtungen mit dem Ziel, Konflikte und Unfallgefahren noch besser als bisher zu vermeiden und durchgehend übersichtliche und sichere Wegeführungen für Rad- und Fußverkehr zu schaffen

Die Vision Zero bedeutet auch, mehr Platz fürs Rad- und Fußverkehr zu schaffen und Radfahren und Zufußgehen rundum sicher und angenehm zu machen. Der Großteil des Straßenraums in Hamburg ist zurzeit für den Autoverkehr reserviert. Damit das Ziel der Fahrradstadt Hamburg keine leere Floskel bleibt, müssen Verkehrsflächen zugunsten des Rad- und Fußverkehrs umverteilt werden.

Im Bundesrat wollen wir uns für die Umsetzung folgender Maßnahmen auf Bundesebene einsetzen:

- Nachrüstungspflicht von Abbiegeassistenten und Notbremsassistenten für LKWs
- Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und der Straßenverkehrsordnung, um die Anordnung von Tempo 30 aufgrund der Erhöhung der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes weiter zu erleichtern. – insbesondere auch für Hauptverkehrsstraßen bei besonderen Unfalllagen
- Verpflichtung zur Nutzung des holländischen Griffs beim Öffnen der Autotüren zur Vermeidung von Dooring-Unfällen.
- Entwicklung eines standardisierten Messverfahrens, mit dem man den Überholabstand Kfz-Rad messen kann

1 Broschüre innoRAD <https://www.adfc.de/artikel/projekt-innorad-innovative-radverkehrsloesungen-auf-deutschland-uebertragen>