

# Sichere Straßen für Wien: Risiko Lkw

Vorschlagspapier der Radlobby Wien, 10.6.2016



2016 sind bereits 5 Tote durch Lkw-Unfälle in Wien zu beklagen. Ein 6-jähriges Kind kam knapp mit leichten Verletzungen davon. Kollisionen zwischen Lastkraftwägen und nichtmotorisierten StraßenbenutzerInnen haben meist schwere oder **schwerste Verletzungen** zur Folge. Zudem sind Schwerfahrzeuge in der Unfallstatistik überrepräsentiert. Sie stellen also eine überdurchschnittlich große Gefahr für Menschen zu Fuß und am Rad dar.

Die Stadt Wien verfolgt nach eigenen Angaben die **Vision Zero** – das Ziel von Null Verkehrstoten. Dazu fasst die Radlobby hier wertungsfrei wichtige Aspekte zusammen und beschreibt fünf notwendige Handlungsfelder für mehr Verkehrssicherheit. Grundlegend dafür ist das Österreichische **Verkehrssicherheitsprogramm 2020**. Es definiert strategische Leitprinzipien für mehr Verkehrssicherheit und orientiert sich am Konzept der „**Sustainable Safety**“ aus den Niederlanden, die in Punkt zwei festhält:

**Große Massenunterschiede sind zu vermeiden. Daher sind eine räumliche oder zeitliche Trennung von Lkws und Rad- und Fußverkehr und sicheres Kreuzungsdesign nötig.**

## 1. Kreuzungsdesign: Sicherheit durch Umgestaltung

- Evaluierung aller bestehenden Kreuzungen mit Schwerlastverkehr (Radwegsicherheit, Haltelinien)
- Darauffolgend Umbau aller Problemstellen (u.a. auch mit Brücken, Unterführungen)
- Konsequente Prüfung neuer Bauvorhaben in Hinblick auf Lkw-Risiken
- Ausschöpfung aller Möglichkeiten durch Ampelschaltungen (Vor-Grün, getrennte Ampelphasen)
- Programm zur raschen Nachrüstung von Sicherheitselementen wie Schutzinseln, Rad-Bypass, angepasste Haltelinien
- Evaluierung der Wiener Verkehrsmaßnahmen der letzten zehn Jahre in Hinblick auf die strategischen Leitprinzipien des Verkehrssicherheitsprogrammes

## 2. Kampagnen: Bewusstseinsbildung bei allen Zielgruppen

- Breite Informationskampagne zielgruppenspezifisch an Lkw-LenkerInnen und Frächter, RadfahrerInnen, FußgängerInnen etc.

## 3. Gesetzliche Änderungen:

- Getrennte Abwicklung von Hauptverkehrsströmen unterschiedlicher Geschwindigkeiten und Massen durch temporäre Fahrverbote für Schwerfahrzeuge (z.B. in den Spitzenstunden oder zu Schulwegzeiten)
- Einschränkungen für gefährliche Fahrzeuge ohne die notwendige Sicherheitsausstattung – Beispiel „Safer Lorries Scheme“ in London, seit September 2015 in Kraft
- Fahrverbote für Fahrzeuge >3,5 t in dicht bebauten Wohngebieten und Auslieferung durch Kleintransporter und Lastenräder (z.B. auch in Fußgängerzonen und Begegnungszonen)

## 4. Ausbildung von KraftfahrerInnen

- Zum Perspektivenwechsel Radfahr-Stunden im Führerscheinerwerb verpflichtend einführen
- Bei Weiterbildung Modul „Sicherer Stadtverkehr“ in der Fahrerqualifizierung einführen

## 5. Ausstattung der Fahrzeuge

- Vermehrter Einsatz von Fahrzeugkabinen mit guter Rundumsicht. Die direkte Sicht ist der indirekten Sicht über Spiegel vorzuziehen. Vorreiterrolle bei stadt-eigenen Fahrzeugen.
- Spiegel und Seitenverkleidung: rasche Ausrüstung und Nachrüstung von Schwerfahrzeugen gemäß dem Stand der Technik und EU-Richtlinien. (Siehe z.B. CLOCS-Projekt)
- Assistenzsysteme (Akustikwarnung, Toter-Winkel-Kamera und Notbremsassistent) oder Beifahrer
- Schwerpunktkontrollen mit dem Aspekt der Fahrzeugausstattung