

Kleine Anfrage der Fraktion der SPD

„Dooring Zone“ für mehr Verkehrssicherheit kennzeichnen – hält eine Schraffur, was sie verspricht?

Angesichts der klimatischen Veränderungen und des drohenden Verkehrskollapses in den Innenstädten rückt der Ausbau des Fahrradverkehrs immer weiter in den Fokus von Stadt- und Verkehrsplanung. Und Bremen befindet sich mit der Planung und dem kontinuierlichen Ausbau von Radschnellwegen und der Sanierung vorhandener Fahrradstrecken bereits auf einem guten Weg.

Allerdings birgt auch die zunehmende Nutzung von Fahrrädern, Lastenrädern, Pedelecs, E-Bikes und E-Scootern Gefahren für Radelnde, Fußgehende und auch für den Autoverkehr. Besonders ältere Radfahrende fühlen sich auf viel befahrenen Premiumrouten zunehmend unsicher. Und während in ausgewiesenen Fahrradstraßen der motorisierte Verkehr bereits nachrangig ist, ist auf Strecken, die sich Radelnde und Pkw-Fahrende gleichberechtigt teilen müssen, die Unfallgefahr – zumindest subjektiv – nicht unerheblich. Besonders die notwendigen Abstände zwischen ruhendem beziehungsweise rollendem Pkw-Verkehr und Radelnden werden häufig nicht eingehalten. Eine Untersuchung der Goethe-Universität Frankfurt/Main am Beispiel der Verkehrsströme in der hessischen Stadt Offenbach (Projekt Bike Offenbach) hat nun ergeben, dass durch farbige Schraffuren die Sicherheitsabstände zwischen ruhendem Verkehr und Fahrradverkehr („Dooring Zones“) kenntlicher gemacht werden können und somit für mehr Sicherheit sorgen können. Das kann insbesondere Unfälle von Radelnden durch plötzlich und unerwartet geöffnete Pkw-Türen verhindern helfen. Somit könnte eine nicht zu unterschätzende Gefahrenquelle gemindert werden.

Wir fragen den Senat:

1. Sind dem Senat Unfälle, bei denen Radfahrende durch plötzlich geöffnete Fahrzeugh Türen geschädigt wurden, bekannt, und falls ja, wie häufig geschah das in den Jahren 2015 bis 2020?
2. Hält der Senat eine Kennzeichnung der „Dooring Zones“ für ein probates Mittel, diese Gefahrenquelle zu verringern?
3. Hält der Senat einen Modellversuch in ausgewählten Straßenabschnitten mit solchen Schraffuren für sinnvoll? Falls ja, in welchen Straßen?
4. Welche Kosten würden ein solcher Modellversuch und seine Evaluierung verursachen, und wäre eine Finanzierung aus dem laufenden Haushalt möglich?

Anja Schiemann, Mustafa Güngör und Fraktion der SPD