

## **Mitteilung des Senats vom 8. Dezember 2020**

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

Die Fraktion der SPD hat unter Drucksache 20/340 S eine Kleine Anfrage an den Senat gerichtet.

Der Senat beantwortet die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Sind dem Senat Unfälle, bei denen Radfahrende durch plötzlich geöffnete Fahrzeurtüren geschädigt wurden, bekannt und – falls ja – wie häufig geschah das in den Jahren 2015 bis 2020?

Nach dem Unfallstatistikgesetz werden solche Verkehrsunfälle bundesweit nicht erfasst. Eine statistisch fundierte Anzahl kann deshalb nicht benannt werden. Eine aufgrund dieser Anfrage durchgeführte Sonderauswertung hat ergeben, dass sich vom 1. Januar 2015 bis einschließlich Oktober 2020 circa 263 Verkehrsunfälle solcher Art in der Stadt Bremen ereigneten. Bei dieser Auswertung haben sich keine Unfallbrennpunkte ergeben.

2. Hält der Senat eine Kennzeichnung der sogenannten „Dooring Zone“ für ein probates Mittel, diese Gefahrenquelle zu verringern?

Eine Kennzeichnung setzt voraus, dass Unfallhäufigkeitsstellen bekannt sind. Nach den derzeitigen Erkenntnissen liegen auf Basis der Verkehrsunfallstatistik des Landes Bremen keine solchen Stellen vor.

Für die Einrichtung von Sicherheitstrennstreifen in beiden Fahrtrichtungen werden in einer Straße zusätzlich 1,50 m im Querschnitt benötigt. In Bremen weisen viele Straßenräume beengte Verhältnisse im Querschnitt auf, in denen ein Sicherheitstrennstreifen nicht möglich ist. Die Alternative wäre dann, gänzlich auf Kfz-Parkstreifen oder den Fahrradschutzstreifen zu verzichten. Fahrradschutzstreifen und Fahrradstraßen besitzen aber Vorteile für die Führung des Radverkehrs, weil Sie den Kfz-Verkehr auf die Anwesenheit von Radfahrenden vorbereiten und das Verhalten der Kfz-Verkehrsteilnehmer diesbezüglich beeinflussen. Insofern ist abzuwägen, ob Sicherheitstrennstreifen für die Radverkehrsführung grundsätzlich und immer von Vorteil sind.

Am Beispiel der Münchener Straße im Stadtteil Findorff kann dies exemplarisch erläutert werden: Dort gab es vor der Neugestaltung dieser Verkehrsstraße keine Radwege, aber Parken in zweiter Reihe und zugeparkte Gehwegflächen. Nach dem ordnenden Umbau wurden dort zwei jeweils 1,50 m breite Fahrradschutzstreifen, Parkstreifen und Gehwege geschaffen. Eine Markierung von Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Kfz-Verkehr war nicht möglich.

Seit der Umgestaltung findet das ungeordnete Parken in der Münchener Straße nicht mehr statt und der Radverkehr ist in die Fahrbahn besser integriert als vorher ohne jegliche Maßnahmen. Kraftfahrzeugführende nehmen den Radverkehr auf dem neu geschaffenen Streifen nun besser wahr

und die Markierung des Schutzstreifens wirkt lenkend und als Orientierungshilfe beim Überholen der Radfahrenden.

Der Radverkehrsanteil hat in der Münchener Straße seit der Umgestaltung deutlich zugenommen. Häufungen von sogenannten Dooring-Unfällen sind nicht bekannt.

Anders verhält es sich in breiteren Straßenräumen, die zusätzlich zu den Fahrradschutzstreifen oder den Fahrbahnen von Fahrradstraßen den Platz für die Sicherheitstreifen vorhalten. Dort können solche Streifen relativ problemlos (je nach Untergrundbeschaffenheit) markiert werden, insbesondere dann, wenn das Unfallgeschehen beziehungsweise häufig auftretende Konflikte dies nahelegen. Beispielsweise wurden in der Fahrradstraße Parkallee und werden beim Umbau des Osterfeuerberger Rings Sicherheitstrennstreifen vorgesehen.



Foto: Fahrradstraße Parkallee.

Aus den in der Antwort zu 1. genannten Zahlen aus der Verkehrsunfallstatistik ergibt sich kein kurzfristiges Handlungserfordernis.

3. Hält der Senat einen Modellversuch in ausgewählten Straßenabschnitten mit solchen Schraffuren für sinnvoll? Falls ja – in welchen Straßen?

Sicherheitstrennstreifen sind in den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen enthalten. Ein Modellversuch wird daher nicht als erforderlich angesehen.

Sicherheitstrennstreifen zwischen Radverkehrsanlagen und Kfz-Parkstreifen werden in Bremen generell beim Neu- und Ausbau von Radverkehrsanlagen im Rahmen der räumlichen Möglichkeiten berücksichtigt. Es findet jedoch immer eine Abwägung statt, sodass keine Musterlösungen anhand eines Modellversuchs definiert werden können.

4. Welche Kosten würden ein solcher Modellversuch und seine Evaluierung verursachen und wäre eine Finanzierung aus dem laufenden Haushalt möglich?

Genaue Kosten können nicht genannt werden, da der Umsetzungs- und Evaluationsaufwand in verschiedenen Straßen unterschiedlich ausfallen würde.