

**Antwort der Verwaltung
Vorlage Nr.: 20193751**

Status: öffentlich

Datum: 08.01.2020

Verfasser/in: Olschowy, Matthias

Fachbereich: Tiefbauamt

Bezeichnung der Vorlage:

Dooring Unfälle

Bezug:

Anfrage der Fraktion Die Linke im Rat der Stadt Bochum in der Sitzung des Ausschusses für Infrastruktur und Mobilität am 10.09.2019 (TOP 6.2, Vorlage Nr. 20192751)

Beratungsfolge:

Gremien:

Ausschuss für Infrastruktur und Mobilität

Sitzungstermin:

14.01.2020

Zuständigkeit:

Kenntnisnahme

Wortlaut:

In der o.g. Sitzung wurde von der Fraktion Die Linke im Rat der Stadt Bochum wie folgt angefragt:

*Speziell von der Herner und der Dorstener Straße sind uns durch Presseberichte und durch persönliche Kontakte in den letzten Jahren immer wieder Unfälle von Radfahrer*innen bekannt geworden, die durch das plötzliche Öffnen von Türen geparkter Autos verschuldet wurden.*

Unser Antrag in der letzten Sitzung, die Sicherheitslage durch Verbreiterung des Radweges und Einzeichnen eines Sicherheitsstreifens zu den Parkstreifen zu verbessern, wurde von den Mehrheitsfraktionen abgelehnt.

Daher fragen wir an:

- 1. Wie viele Dooring-Unfälle hat die Polizei in den letzten beiden Jahren verzeichnet?*
- 2. Falls diese Unfallkategorie nicht erfasst wurde: Ist es möglich, dies ab sofort mit zu registrieren?*
- 3. Welche Handlungsempfehlung gibt die Verwaltung, um solche Unfälle zu vermeiden?*

Antwort der Verwaltung:

Die Polizei hat in den Jahren 2017 bis 2019 (bis 18.11.2019) insgesamt 36 Unfälle verzeichnet, die durch das gefährliche Öffnen von Türen beim Ein- und Aussteigen in und aus geparkten Kfz verursacht wurden (= Dooringunfälle).

2017 = 6 Unfälle

2018 = 12 Unfälle

2019 = 18 Unfälle (bisher)

Auffällig ist, dass die Unfallzahlen über die letzten drei Jahre hinweg deutlich angestiegen sind. Eine Erklärung dafür ist, dass vermutlich mehr Radfahrende auf Bochums Straßen unterwegs sind, was sich auch in den allgemein gestiegenen Unfallzahlen mit Radverkehrsbe- teiligung widerspiegelt.

Abgesehen von den eindeutig als Dooringunfälle erfassten Vorkommnissen entstehen wei- tere Unfälle auf Radfahr- und Schutzstreifen, die durch falsches Ein- und Ausparken sowie durch Halten und Parken auf diesen Radverkehrsinfrastrukturen verursacht werden.

Während Radfahrenden geraten werden kann, gerade stattfindende Ein- und Ausparkvor- gänge zu beobachten, wird in den meisten Fällen kaum zu erkennen sein, dass absehbar eine Tür geöffnet werden kann. Radfahrende müssen daher grundsätzlich 1,00 Meter Ab- stand zu parkenden Kfz halten, wenn sie nicht Gefahr laufen wollen, dass ihnen vor Gericht bei einem Dooringunfall eine Teilschuld zugesprochen wird. Dieses Maß wird vom Ende des Lenkers aus gemessen, nicht von der Radachse aus. Bei einer Lenkerbreite von ca. 60cm befindet sich die linke Lenkerseite damit bereits bei mindestens 1,60m Entfernung vom Fahrbahnrand bzw. von parkenden Kfz. Radfahrende sollten sich also eher links in Radfahr- und Schutzstreifen orientieren. Auch zu Radfahrenden auf Radfahr- und Schutzstreifen müs- sen mindestens 1,5m Überholabstand eingehalten werden. Autofahrende fahren allerdings häufig illegal nah und damit gefährdend an Radfahrenden vorbei. Um die Radinfrastruktur in voller Breite tatsächlich sicher nutzbar zu machen, sollten Sicherheitstrennstreifen also mög- lichst breit angelegt werden.

Vor dem Gesichtspunkt der gegenwärtig vorhandenen Infrastruktur und des tatsächlich ver- fügbaren Platzes muss sich der wichtigere Appell zum Verhalten daher an Autofahrende richten. Autofahrende haben im Straßenverkehr aufgrund der Gefährlichkeit ihres Verkehrs- mittels eine besondere Sorgfaltspflicht. Gerade beim Ein- und Ausparken sowie beim Ein- und Aussteigen muss auf den anderen Verkehr geachtet werden, wozu in besonderem Maße der Radverkehr zählt.

Anlagen: