

Unfalltyp Dooring

Erkenntnisse aus der Studie

„Radfahren im Längsverkehr neben haltenden und parkenden Fahrzeugen“
im Auftrag des Kuratoriums für Verkehrssicherheit (KFV)

Dipl.-Ing. Michael Szeiler, MAS

Dipl.-Ing. Michael Skoric



- 10 Erhebungsstandorte österreichweit
- Radfahren im Mischverkehr mit Kfz, neben Parkstreifen
- Videobeobachtung (Σ 300 Stunden):
Erhebung der objektiven Verkehrssicherheit
- Befragungen (Σ 1.100 Interviews):
Erhebung der subjektiven Verkehrssicherheit



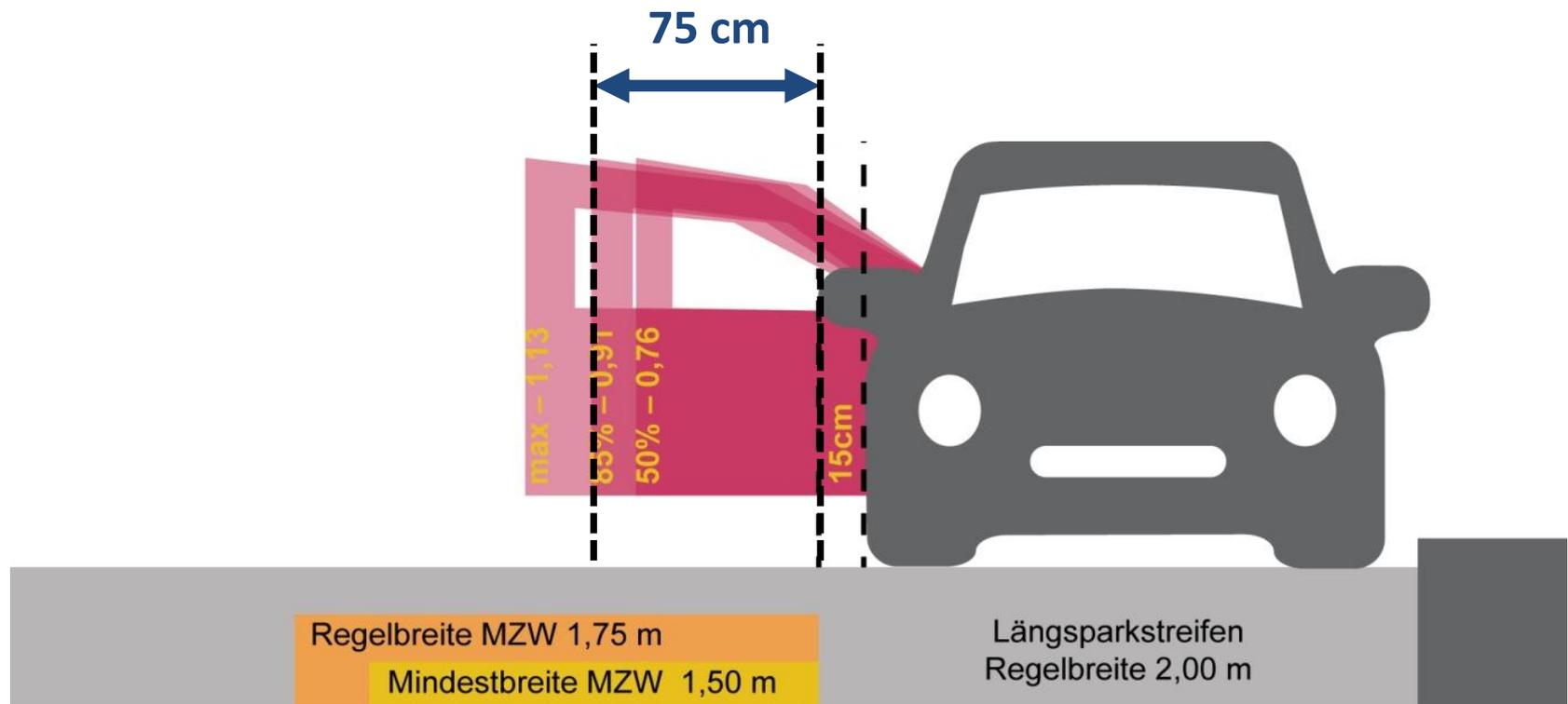
→ ~ 5 % aller gemeldeten Unfälle mit Personenschaden und Radfahrer-Beteiligung sind Dooring-Unfälle (+ hohe Dunkelziffer)



- An **4 der 10** untersuchten Standorte wurden in den Jahren 2012 bis 2015 Dooring-Unfälle verzeichnet
- **Drei Viertel (!)** der interviewten RadfahrerInnen geben an, schon einmal in einen Unfall oder eine kritische Situation mit einer plötzlich aufgehenden Fahrzeurtüre verwickelt worden zu sein

Türöffnungsbreite (Dooring Zone)

- reale Türöffnungsbreite (\neq fahrzeugtechnisch maximal mögliche)
- die Breite der Dooring-Zone beträgt ca. 75 cm



Seitenabstand von der Fahrlinie des Radfahrers zur Begrenzung des Parkstreifens ohne Verletzung des Rechtsfahrgebotes: 1,2 bis 1,8 m (entspricht einem lichten Abstand von **0,8 bis 1,4 m**)

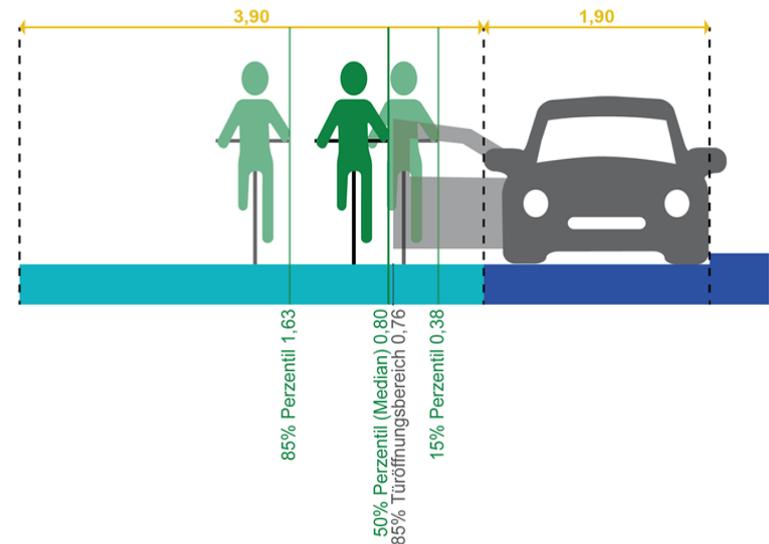
(VGW-031/022/7714/2016 vom 14.09.2016)

Sicherheitsabstand eines überholenden Fahrzeuges bei 30 km/h (lichter Abstand): **1,3 m** (mind. 1,5 m?)

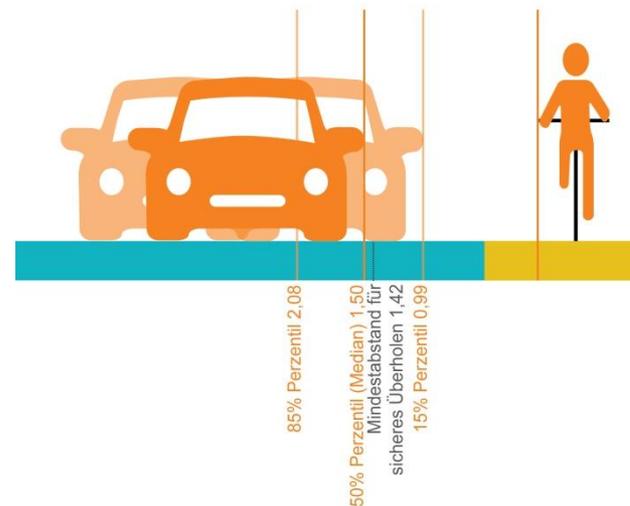


Seitenabstände gemessen

→ im Mittel über alle zehn Standorte fahren **drei Viertel** aller RadfahrerInnen innerhalb der Dooring Zone



→ Bei **80 %** der Überholvorgänge wird der erforderliche Sicherheitsabstand (ca. 1,30 bis 1,50 m) nicht eingehalten!

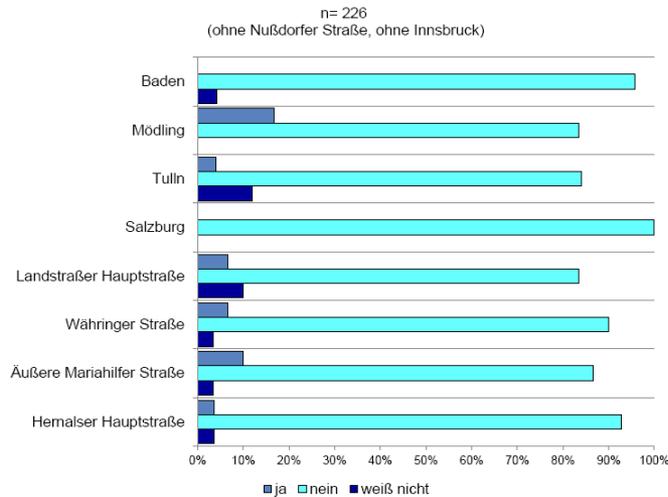


Subjektives Sicherheitsgefühl

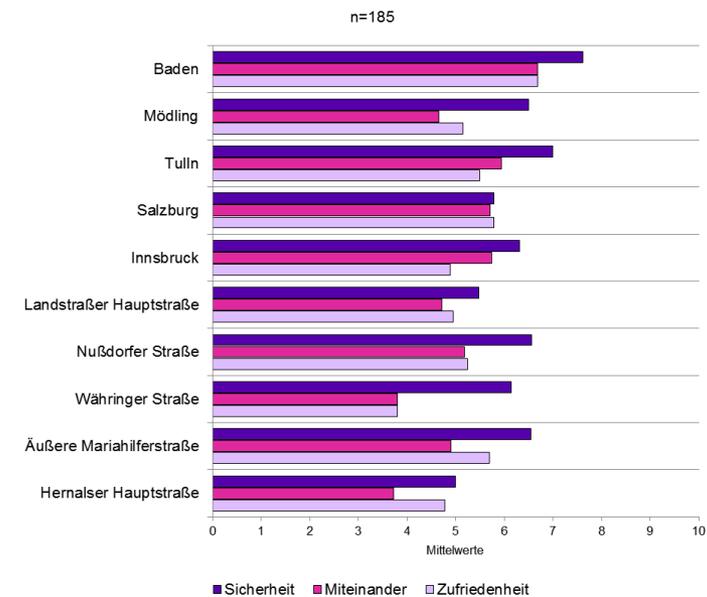
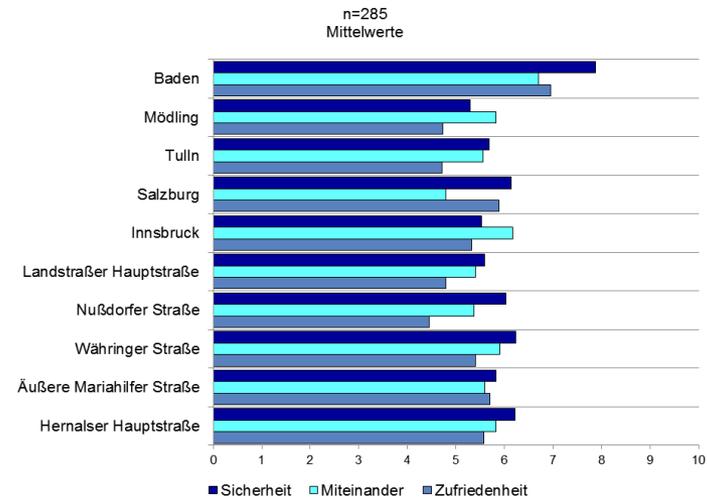
G05 Wäre es hier ohne Markierung sicherer?

Frage 09:

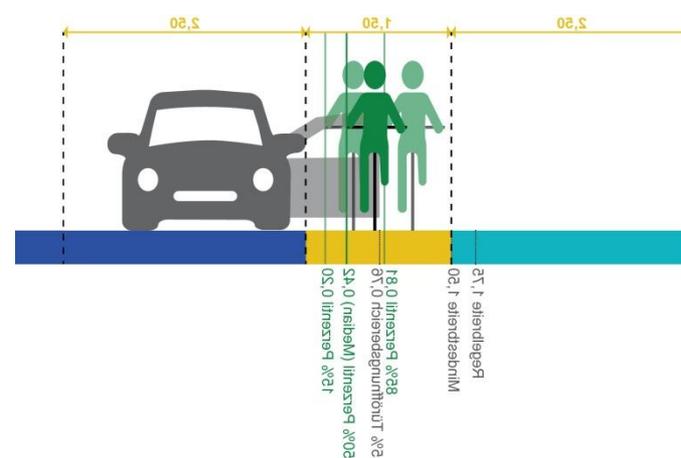
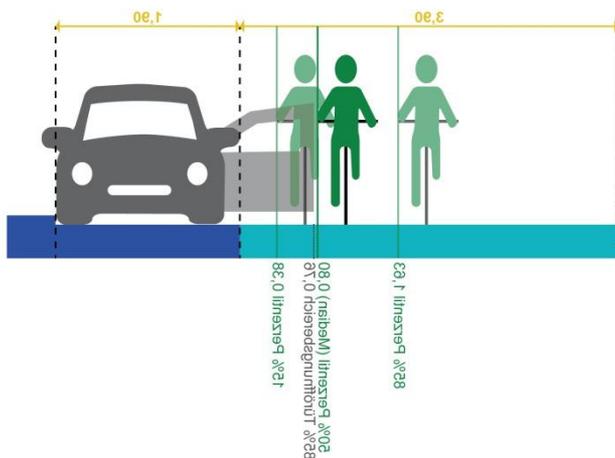
Wäre diese Straße Ihrer Meinung nach ohne Radfahrstreifen / Mehrzweckstreifen / Piktogramme sicherer?



- RadfahrerInnen befürworten das Vorhandensein von Bodenmarkierungen
- Gleichzeitig fühlen sich RadfahrerInnen ebenso wie Kfz-LenkerInnen aber nur mäßig sicher



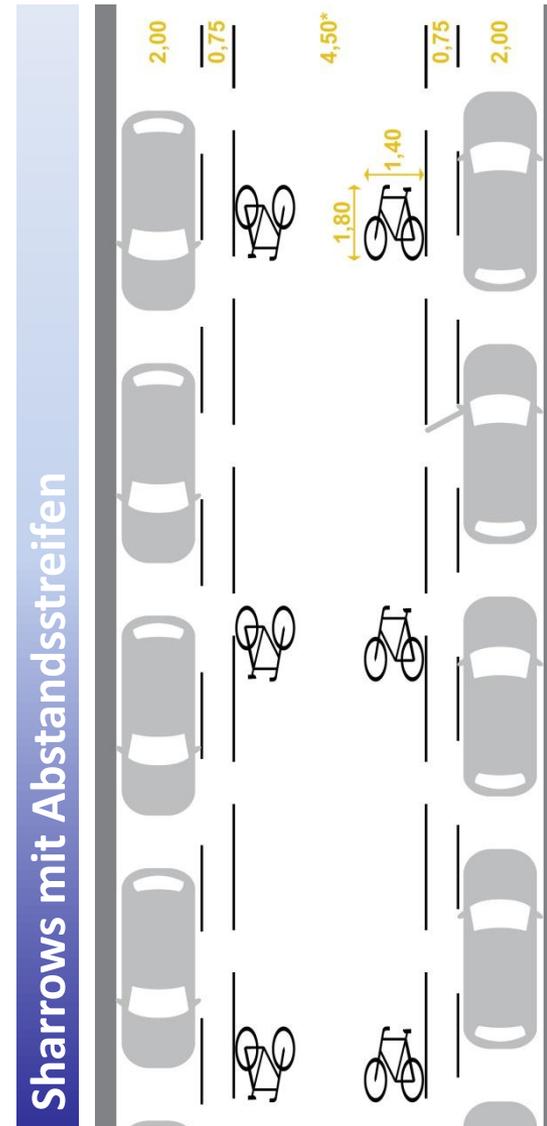
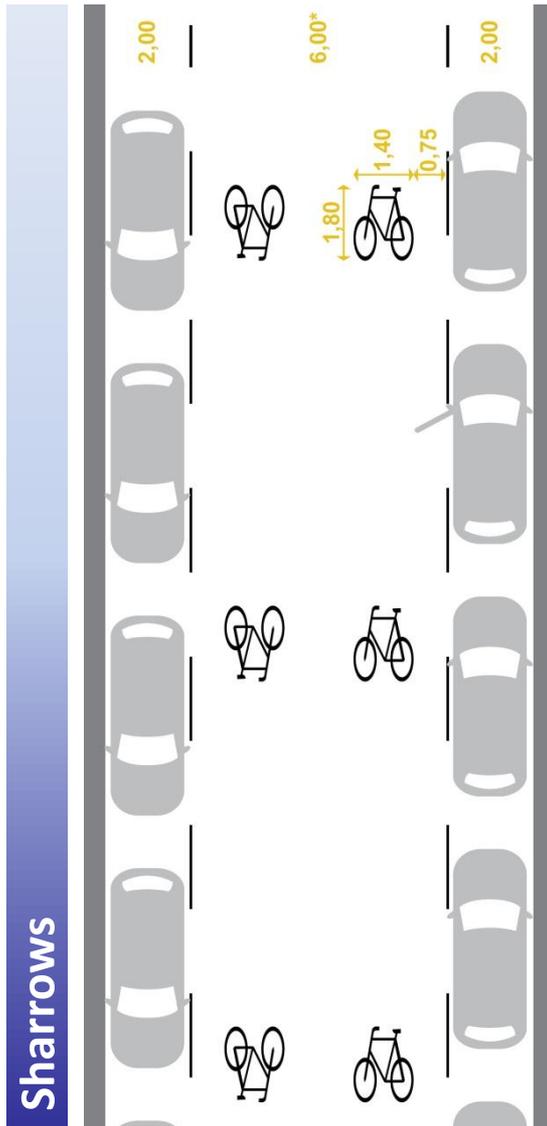
- RadfahrerInnen orientieren sich sehr stark an Längsmarkierungen (Leitlinie etc.)
- Piktogramme beeinflussen ebenfalls die Fahrlinienwahl
- **Längsmarkierungen bewirken eine Zonierung der Fahrbahn, mit folgenden Effekten:**
 - RadfahrerInnen fahren in der Mitte „ihres Fahrstreifens“ → Gefährdung durch Dooring
 - Kfz-LenkerInnen wird ausreichend Platz für ein scheinbar sicheres Überholen signalisiert



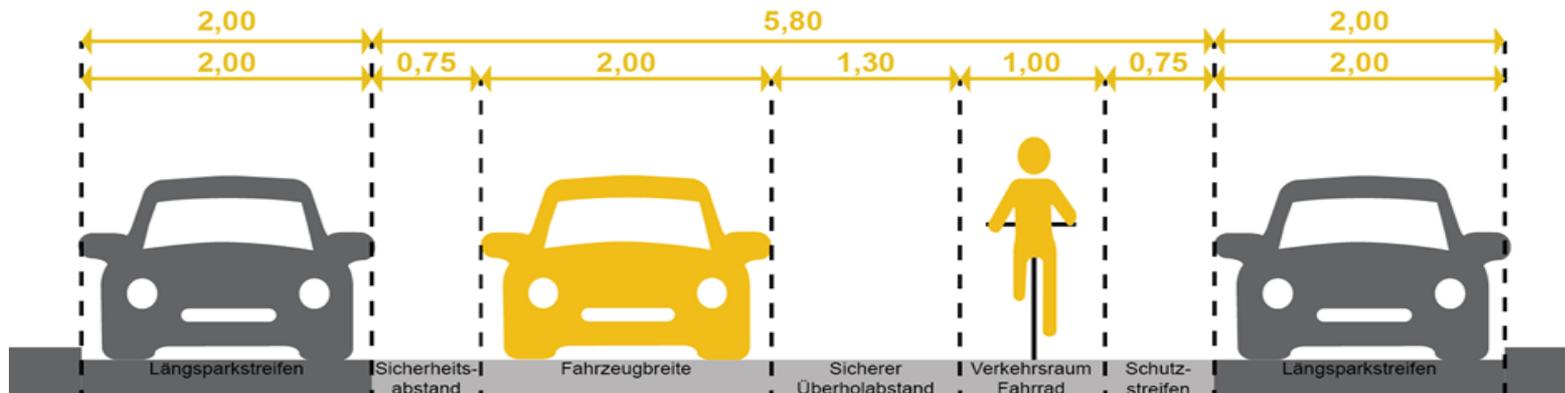
- Bei der Mindestbreite von Mehrzweckstreifen gem. RVS (1,50 m) bewegt sich der Radfahrer unweigerlich in der Dooring Zone
- Die Regelbreite von Mehrzweckstreifen gem. RVS (1,75 m) ermöglicht RadfahrerInnen gerade noch das Fahren außerhalb der Dooring Zone
- Die Zonierung der Fahrbahn führt zu Überholmanövern mit deutlich zu geringem Sicherheitsabstand
- **Ein (schmäler) Mehrzweckstreifen ist ein Sicherheitsrisiko für RadfahrerInnen**



Alternativen zum Mehrzweckstreifen



Erforderliche Fahrbahnbreite für das Überholen eines Radfahrers durch ein Kfz bei Einhaltung aller erforderlichen Sicherheitsabstände (in einer Einbahn, bei Tempo 30): **5,80 m (!)**



- In Einbahnen kann – bei üblichen Querschnitten – kein sicheres Überholen gewährleistet werden
- **In Einbahnen muss das Überholen bestmöglich unterbunden werden**
- In Fahrbahnen mit Gegenverkehr ist ein sicheres Überholen dann möglich, wenn gerade kein Fahrzeug entgegen kommt