

Gefahr durch Autotüren

Mit neuen Radfahrstreifen gegen Unfälle in der „Dooringzone“ / Genügend Abstand kann Stürze vermeiden

Von Michaela Luster

WIESBADEN. „Ich bin in gemütlichem Tempo mit dem Rad die Rüdeshheimer Straße entlang gefahren, als auf einmal die Tür eines Mini Coopers auffliegt“, berichtet der Architekt Elmar Krebber, der viel mit dem Fahrrad unterwegs ist. Weil er immer mit so etwas rechne, habe er schnell reagiert und im letzten Moment ausweichen können. Dennoch habe er angehalten und den Autofahrer auf die Gefährlichkeit der Situation hingewiesen.

Denn immer wieder gibt es Unfälle in der „Dooringzone“, wie sie genannt werden (von englisch „door“ = Tür). Ende August ist in Frankfurt eine Radfahrerin nach der Kollision mit einer Autotür sogar gestorben. Bei dem Unfall auf der Taunusanlage hatte die 60-Jährige schwere Kopfverletzungen erlitten. Sie war auf dem Radschutzstreifen gefahren, allerdings ohne Helm.

Laut Polizeisprecherin Michaela Plock haben sich in Wiesbaden zwischen Januar 2015 und Dezember 2021 aufgrund eines „verkehrswidrigen Verhaltens beim Ein- oder Aussteigen oder Be- oder Entladen“ insgesamt 62 Unfälle mit beteiligten Pedelec- oder Radfahrern ereignet. „Im Jahr 2020 und im Jahr 2021 kommen jeweils noch zwei Unfälle mit beteiligten E-Scootern hinzu“, berichtet Plock. Bei den 62 Unfällen wurden fünf Personen schwer und 54 Personen leicht verletzt. Dass die Anzahl dieser Unfälle in den vergangenen Jahren stark ansteigt, lässt sich anhand der Statistik nicht belegen. Einen konkreten Unfallhäufungs-

punkt gebe es ebenfalls nicht. „Ein Anstieg der Zahlen wäre denkbar gewesen, da der Anteil an Radfahrenden in Wiesbaden deutlich gestiegen ist“, teilt das Verkehrsdezernat mit. Mit dem Ausbau der Infrastruktur für den Radverkehr in den vergangenen Jahren und der Umsetzung der Sicherheitsstreifen zum ruhenden Verkehr aus den Regelwerken habe man jedoch auf dieses Sicherheitsdefizit reagiert. „In den nächsten Jahren wird diese Vorgehensweise weiter verfolgt und umgesetzt“, kündigt das Dezernat an.

Aktuelle Regelwerke empfehlen, dass für Radfahrstreifen, Schutzstreifen und auch Radwege ausreichende Sicherheitsräume zu geparkten Fahrzeugen eingehalten werden sollten. Bei Neuplanungen von Radverkehrsanlagen würden diese Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr berücksichtigt und „die Empfehlungen möglichst großzügigerer Sicherheitsräume von mindestens 75 Zentimetern versucht umzusetzen“. Beobachtungen hätten gezeigt, dass Radfahrerinnen und Radfahrer überwiegend

mittig in markierten Bereichen fahren. Daher werde bei Neuplanungen darauf geachtet, eine Markierung in Richtung ruhendem Verkehr zur Abgrenzung des Sicherheitstrennstreifens anzubringen. So sei es etwa bei der Verbreiterung der Radstreifen auf der Kasteler Straße zwischen Breslauer Straße und Bahnhof Wiesbaden-Ost oder bei der Einrichtung der Schutzstreifen entlang der Steinern Straße in Kastel/Kostheim geschehen.

„Generell plant die Stadt Wiesbaden heute breitere Radstreifen als in der Vergangenheit“, so das Verkehrsdezernat. Bei Planungen werde darauf geachtet, dass die Sichtbeziehung auf den Radverkehr auf den Stellplätzen auf die Fahrbahn geführt werden.

Die Stadt hat an einigen Stellen einen Radfahrstreifen rechtsseitig des ruhenden Verkehrs mit entsprechenden Sicherheitsräumen umgesetzt, so etwa in der oberen Rheinstraße. Zurzeit werden die Radverkehrsanlagen auf der Klarenthaler Straße zwischen Dotzheimer Straße und Kurt-Schumacher-Ring verbreitert. Wie auf der Rheinstraße, werden auch auf der Klarenthaler Straße zwischen Dotzheimer Straße und Gneisenaustraße

beidseitig geschützte Radwege und Lieferzonen eingerichtet. „Hierfür werden Parkstreifen vorgezogen und durch einen Sicherheitsabstand vom Radstreifen abgesetzt, um Dooring-Unfälle zu minimieren“, heißt es aus dem Verkehrsdezernat.

Bei Radfahrstreifen auf der linken Seite kann neben dem Konflikt Dooringbereich die Situation entstehen, dass Überholabstände nicht eingehalten werden und Radfahrer Richtung ruhendem Verkehr ausweichen. Doch ein Radfahrstreifen auf der rechten Seite des ruhenden Verkehrs sei nicht überall empfehlenswert und berge weitere Sicherheitsrisiken wie eine eingeschränkte Sichtbarkeit der Radfahrer beim Abbiegen oder an privaten Ausfahrten. Falls Radverkehrsanlagen in der Unfallstatistik auffällig sind, werden mit der Polizei und der Straßenverkehrsbehörde nach Maßnahmen zur Änderung der Straßenraumaufteilung gesucht.

Der fließende Verkehr sollte den vorgeschriebenen Überholabstand zum Radverkehr einhalten. Auch Radfahrer sollten zum ruhenden Verkehr einen ausreichenden Abstand einhalten, empfohlen wird hier ein Abstand zwischen 80 Zentimetern und einem Meter.



Wenn plötzlich eine Autotür am Straßenrand aufgeht, kann das zum Verhängnis für Radfahrer werden. Foto: René Vigneron

HOLLÄNDISCHER GRIFF

► Mit „Holländischer Griff“ ist das grundsätzliche **Öffnen der Fahrtür mit der rechten Hand** gemeint. So wird der Oberkörper gedreht und der Blick wandert automatisch seitlich nach hinten – also auf die Fahrbahn. Autofahrer sollten auch aussteigende Insassen

und den Schwenkbereich ihrer Türen (beidseitig) im Blick haben und verhindern, dass diese ihrerseits Türöffnungsunfälle verursachen. In den Niederlanden wird dieser Griff von einem großen Teil der Fahrlehrer unterrichtet. Auch in anderen Ländern setzt er sich durch.