Unfallrisiko Parken für RadfahrInnen und FußgängerInnen

Pressekonferenz

14.07.2020, Münster

Siegfried Brockmann, Leiter Unfallforschung

Unfallforschung der Versicherer
GDV

Unfallgeschehen

Verunglückte zu Fuß Gehende und Radfahrende

2 bis 3 Getötete

60 Schwerverletzte

260 Leichtverletzte

Täglich in Deutschland (2019)

Insgesamt 117.528 verunglückte zu Fuß Gehende und Radfahrende

Innerorts:
67% der getöteten zu Fuß Gehenden und Radfahrenden
85% der schwer verletzten zu Fuß Gehenden und Radfahrenden
93% der leicht verletzten zu Fuß Gehenden und Radfahrenden

Bei Radfahrenden: 20% Alleinunfälle (2018)

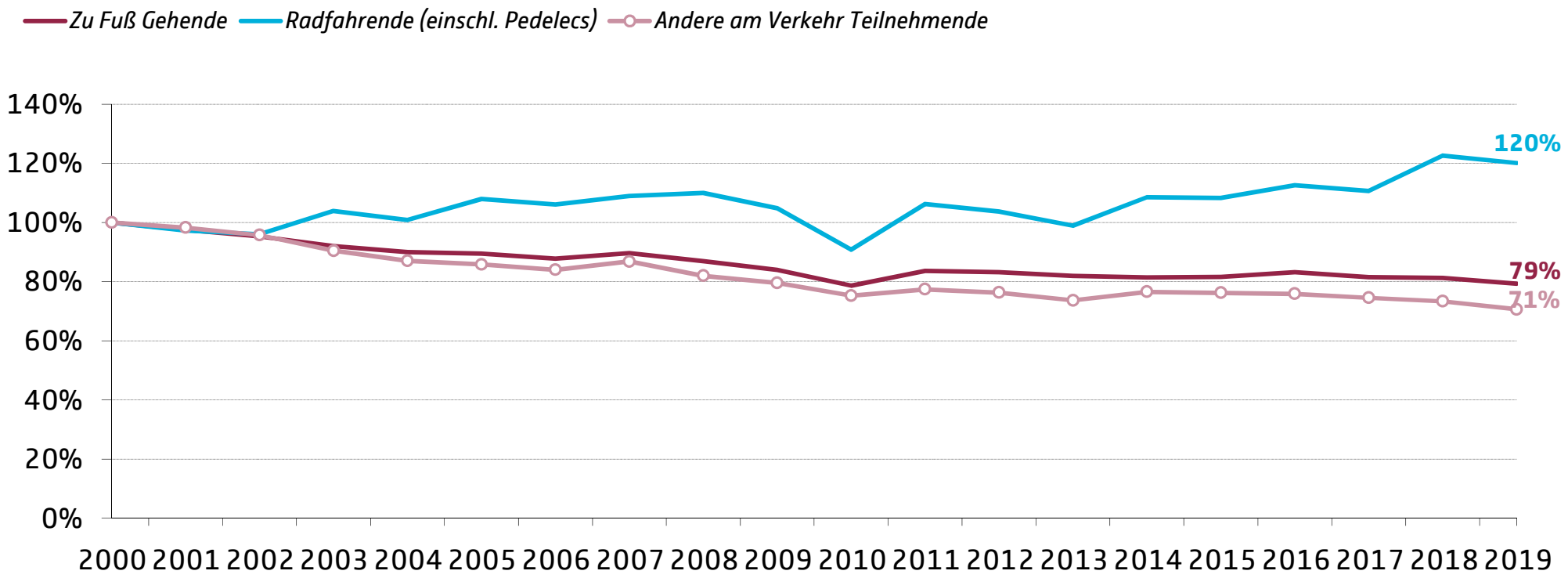
Siegfried Brockmann, Pressekonferenz, Münster

Statistisches Bundesamt 2020, Verkehrsunfälle Dezember 2019

Entwicklung des Unfallgeschehens innerorts

Seit sieben Jahren ist die Anzahl der Verunglückten nahezu konstant.
Der Radverkehr profitiert nicht vom allgemeinen Rückgang.

Verunglückte Deutschland innerorts, ab 2000



Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8 Reihe 7 Verkehr Verkehrsunfälle, Tab. 5.1.1; Werte für 2019: destatis 2020, Verkehrsunfälle Dezember 2019, Tabelle 2.1

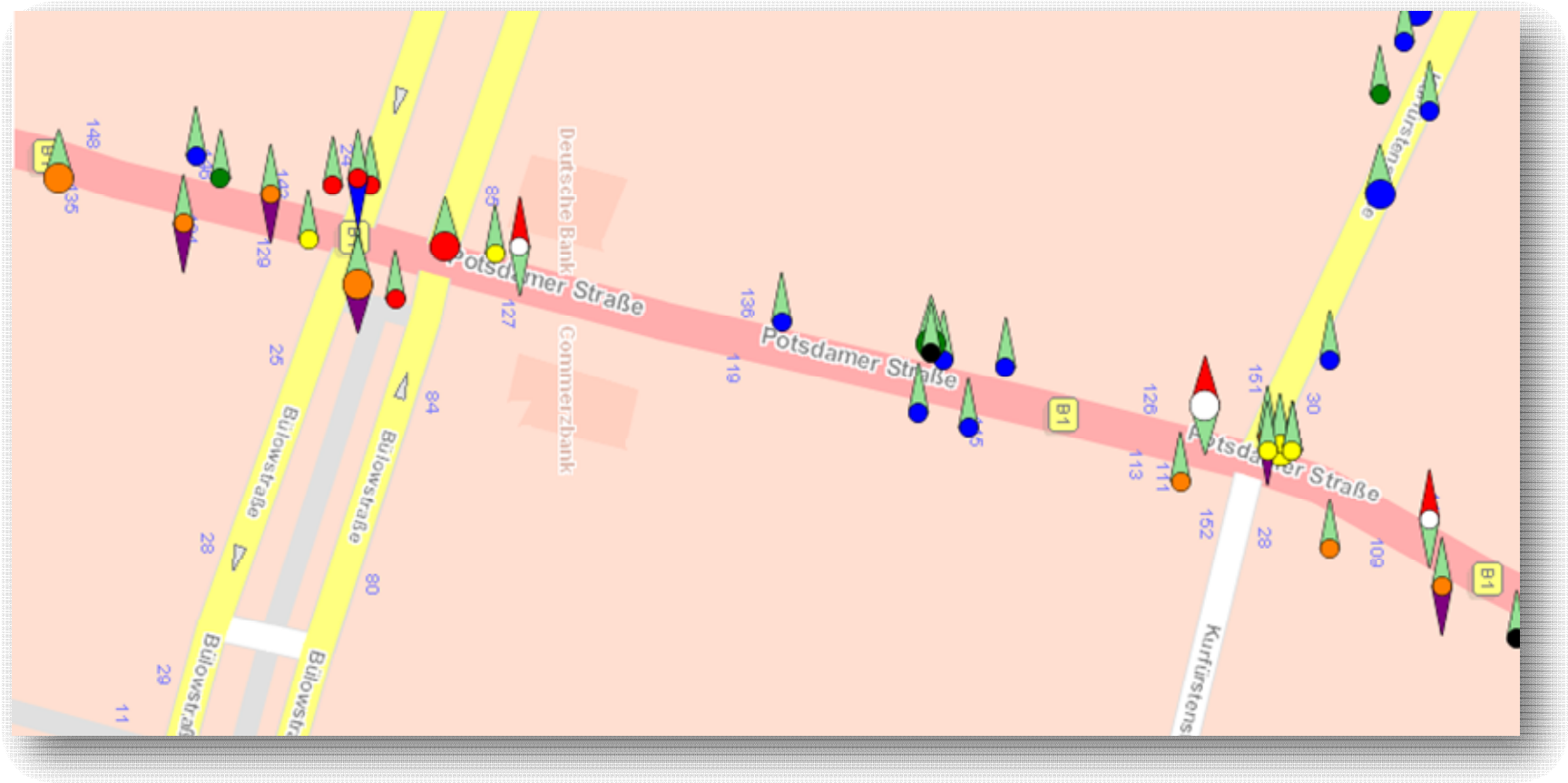
Wo geschehen Fußgängerunfälle?

Etwa zwei Drittel der Verunglückten auf der Strecke.
Etwa ein Drittel der Verunglückten an Kreuzungen und Einmündungen.



Wo geschehen Radverkehrsunfälle?

Zwei Drittel der Verunglückten an Knotenpunkten und Zufahrten.
Ein Drittel der Verunglückte auf Strecken (Parken!).



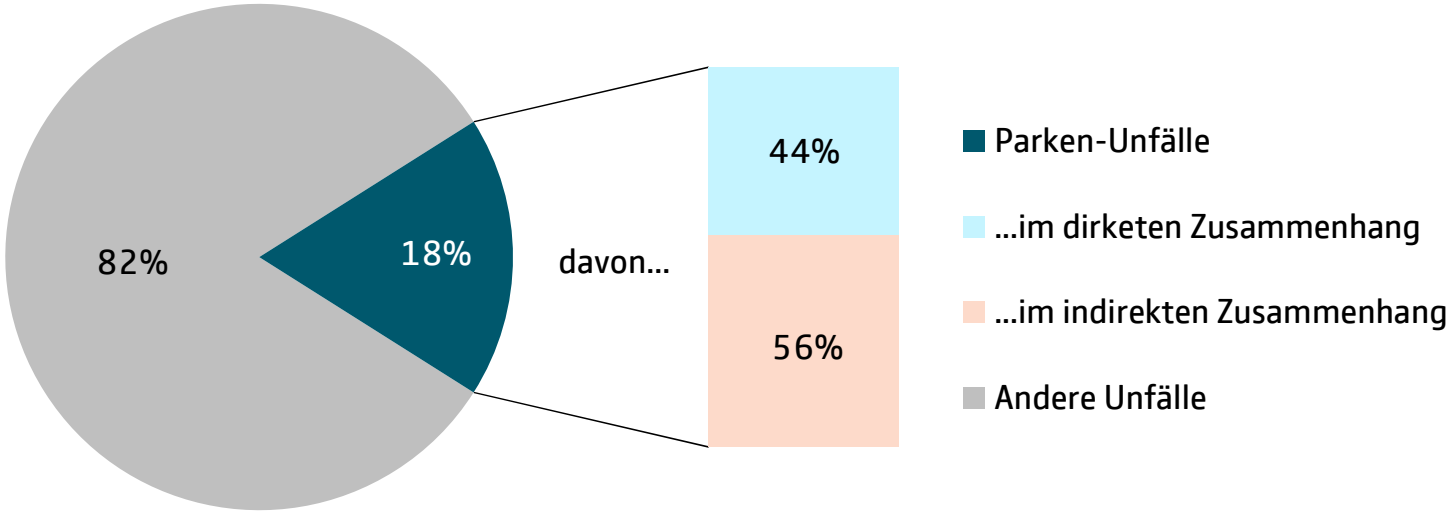
Problem wird stark unterschätzt

Etwa jeder fünfte Fußgänger-/Radfahrer-Unfall steht im Zusammenhang mit Parken

Auswertung nach Unfalltyp 5 (ruhender Verkehr): **5% der $U(P)_{Rf/FG}$**

Auswertung der Unfallhergänge im Projekt: **18 % der $U(P)_{Rf/Fg}$**

Anteil der Unfälle im Zusammenhang mit dem Parken an allen innerörtlichen Fußgänger- und Radfahrerunfällen mit Personenschaden in der Gesamtstichprobe



n= 27.659 Unfälle mit Personenschaden

Indirekter Einfluss des Parkens

Sowohl durch regelwidriges Parken ...



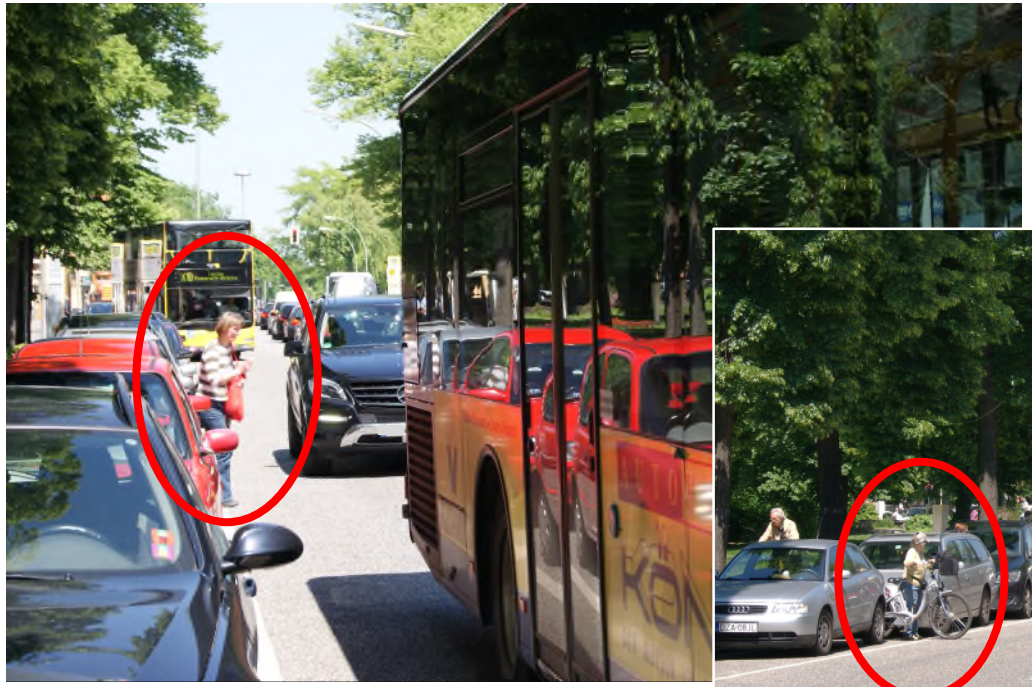






Indirekter Einfluss des Parkens

... als auch durch regelkonformes Parken





Beispiele regelwidriges Parken

Knotenpunkte werden nicht freigehalten



Markierungen werden nicht eingehalten



Halten/ Parken auf Radfahrstreifen



Parken/ Halten auf falschen Flächen



Unfallanalyse Sachsen-Anhalt

Hauptprobleme sind Dooring, Sichtbehinderungen und Parkvorgänge

Einfluss	Gruppe	Unfallsituation	Anteil Makroanalyse*
Direkt	Unfall zwischen Kfz und Fußgänger/Radfahrer	Ein- oder Ausparkvorgang	**15 %**
		Dooring	**18 %**
		Be- oder Entladen	0 %
		Sonstige direkte Unfälle	5 %
Indirekt	Sichtverdeckung abseits der Knotenpunkte	Querender Fußgänger	**13 %**
		Querender Radfahrer	4 %
	Sichtverdeckung an Knotenpunkten oder Grundstückszufahrten	Querender Fußgänger	2 %
		Abbieger vs. Fußgänger	1 %
		Querender Radfahrer	**10 %**
		Einbieger vs. Rf (Grundst.-zufahrt)	**10 %**
		Abbieger vs. Radfahrer	6 %
	Verengung Verkehrsraum	Für Fußgänger oder Radfahrer	3 %
	Sonstige indirekte Unfälle		12 %

* n = 1.432 innerörtliche Fußgänger- und Radverkehrsunfälle mit Personenschaden im Zusammenhang mit dem Parken in Sachsen-Anhalt



Bildquelle: Wikipedia, CC BY-SA 3.0, by TUBS[1]

→ 27% der Radverkehrsunfälle mit Parken waren Dooring-Unfälle

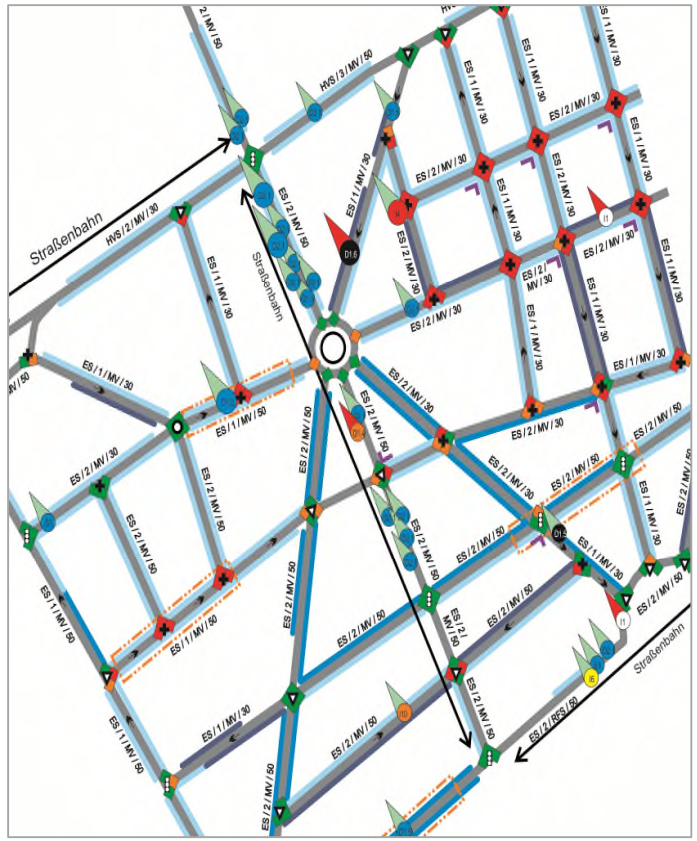
[1] Abbildung verfügbar im Internet unter Creative Commons Lizenz (CC BY-SA 3.0), by TUB unter: https://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Locator_map_Saxony-Anhalt_in_Germany.svg

Unfallanalyse 11 innerstädtischer Gebiete

Dooring mit Abstand das größte Problem

Einfluss	Gruppe	Unfallsituation	Anteil Detailanalyse**
Direkt	Unfall zwischen Kfz und Fußgänger/Radfahrer	Ein- oder Ausparkvorgang	**20 %**
		Dooring	**41 %**
		Be- oder Entladen	0 %
		Sonstige direkte Unfälle	0 %
Indirekt	Sichtverdeckung abseits der Knotenpunkte	Querender Fußgänger	**14 %**
		Querender Radfahrer	2 %
	Sichtverdeckung an Knotenpunkten oder Grundstückszufahrten	Querender Fußgänger	0 %
		Abbieger vs. Fußgänger	0,4 %
		Querender Radfahrer	1 %
		Einbieger vs. Rf (Grundst.-zufahrt)	3 %
		Abbieger vs. Radfahrer	2 %
	Verengung Verkehrsraum	Für Fußgänger oder Radfahrer	4 %
	Sonstige indirekte Unfälle		12 %

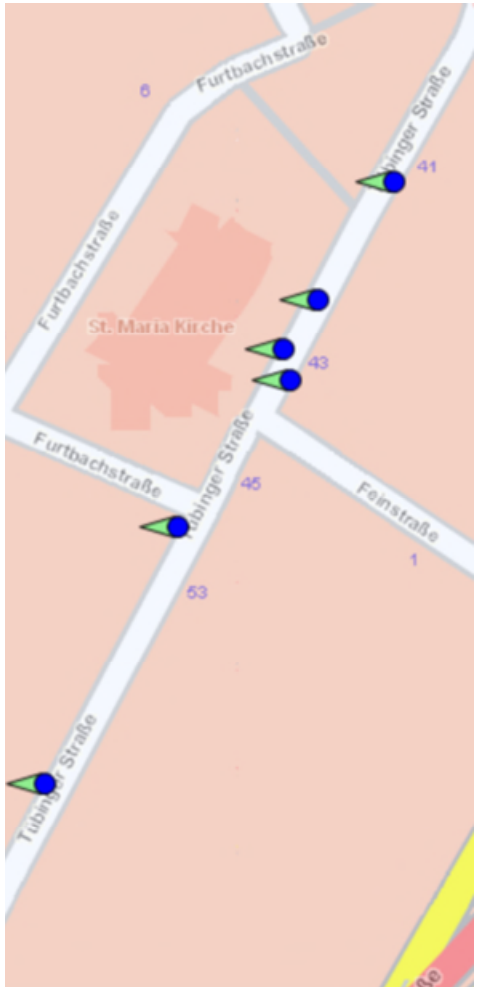
** n = 283 innerörtliche Fußgänger- und Radverkehrsunfälle mit Personenschaden im Zusammenhang mit dem Parken in 11 Untersuchungsgebieten



→ Mehr als jeder zweite Radverkehrsunfall mit Parken war ein Dooring-Unfall! (52%)

Dooring-Unfälle

Beispiel einer Erschließungsstraße



Ein bislang UT verletzt die GS fahrlässig, indem er seine Fahrertür unachtsam aufmacht und die GS auf ihrem Fahrrad touchiert, sodass diese stürzt und ihren rechten Ellenbogen verletzt. UT bietet der GS an, medizinische Hilfe zu verständigen und dass sie dessen

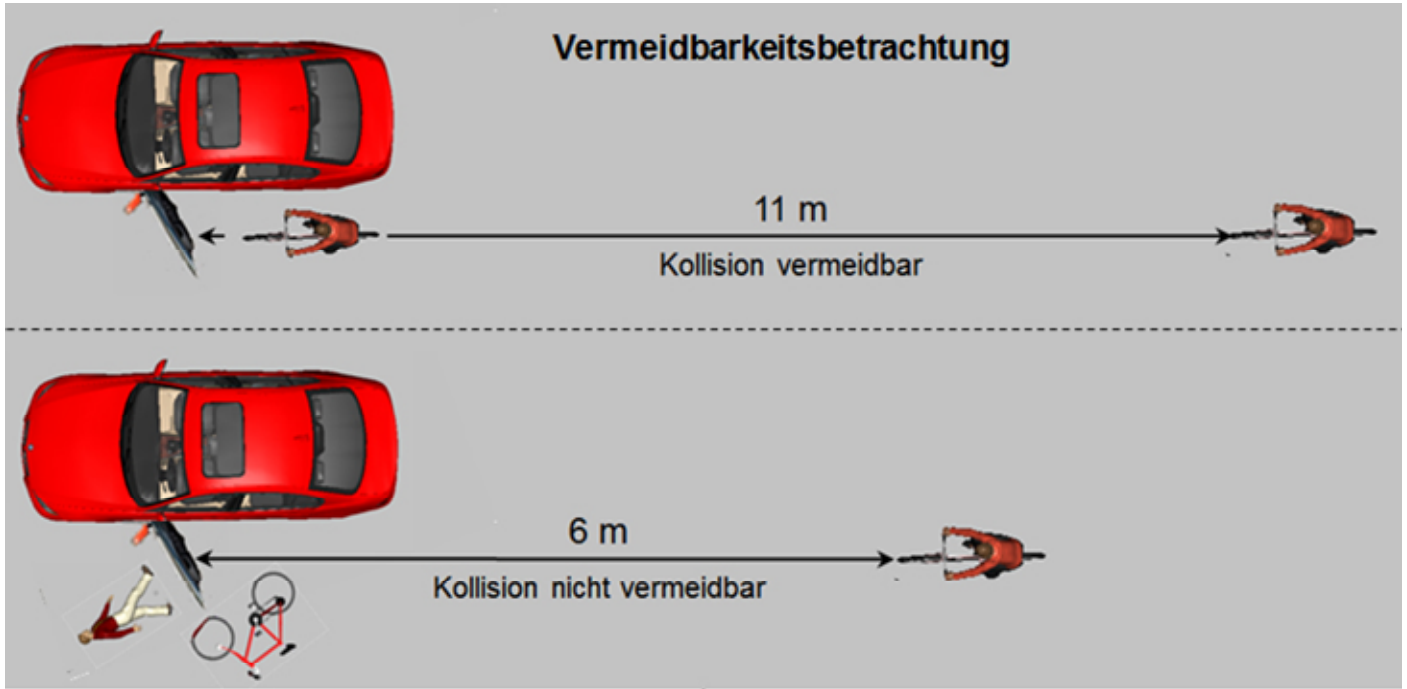
Pkw-Lenker ON 01 übersah beim Aussteigen aus seinem in der Tübinger Straße auf Höhe Gebäude Nr. 36 am rechten Fahrbahnrand geparkten Fahrzeug den von hinten aus Richtung Sophienstraße heranfahrenden Fahrradfahrer ON 02. ON 02 streifte daraufhin die sich öffnende Fahrertür und kam zu Fall. Er zog sich multiple Prellungen zu.

Der ON 02 fuhr mit seinem Fahrrad die Tübinger Straße entlang und wurde plötzlich von einer geöffneten Autotür "überrascht". Der ON 02 konnte nicht mehr ausweichen und blieb mit der rechten Hand an der Tür hängen und kam zu Fall. Er zog sich Verletzungen zu

mit ihrem Pkw auf Höhe Nr. 43 am dortigen Fahrbahnrand (Parkplatz). Beim Aussteigen / Öffnen der Fahrertür durch ON01, blieb der in diesem Moment an dem Pkw links vorbeifahrende Radfahrer ON02, trotz des Versuches Auszuweichen, an dieser hängen und stürzte zu Boden. Hierbei zog er sich kleine, offene Verletzungen an der rechten Hand / Arm

öffnete unachtsam die Fahrertür. Dabei übersah sie die heranfahrende ON 02, welche gegen die Fahrertür fuhr und stürzte. Die ON 02 zog sich bei dem Sturz eine Schürfwunde an der

Marienplatz gefahren zu sein, als plötzlich die Fahrertüre eines am rechten Fahrbahnrand parkenden Pkws aufgestoßen wurde. Da 02 nicht mehr rechtzeitig bremsen konnte stieß sie mit ihrer Hand und dem Fahrradlenker gegen die Außenkante der Fahrzeugtüre und fiel mit



Ausgangsgeschwindigkeit V_0 (km/h)	15	**20**	25
Reaktionsweg s_r (m)	4	6	7
Bremsweg s_b (m)	3	5	8
Mindestentfernung (m), um Kollision gerade noch zu vermeiden	7	**11**	15

Annahmen für den Radfahrer:
- Geschwindigkeit konst. V_0 = 20 km/h
- Reaktionszeit t_{Re} = 1 s
- Verzögerung bis zum Stillstand: a = 3 m/s²

Zusammenfassung

Innerorts steht rund jeder fünfte Unfall im Zusammenhang mit dem Parken.

Die Mehrheit der Parken-Unfälle geschieht auf freier Strecke.

Viele Unfälle stehen im indirekten Zusammenhang mit dem Parken.

Regelwidriges Parken ist vor allem für Radfahrer ein Problem.

Ein Großteil querender Fußgänger wird durch regelkonform parkende Fahrzeuge beeinflusst.

Wesentliche Probleme sind Dooring und Sichtbehinderungen durch parkende Fahrzeuge.

So viel Sicht muss sein

An Knotenpunkten, Einfahrten, Zufahrten etc.

VWV-StVO

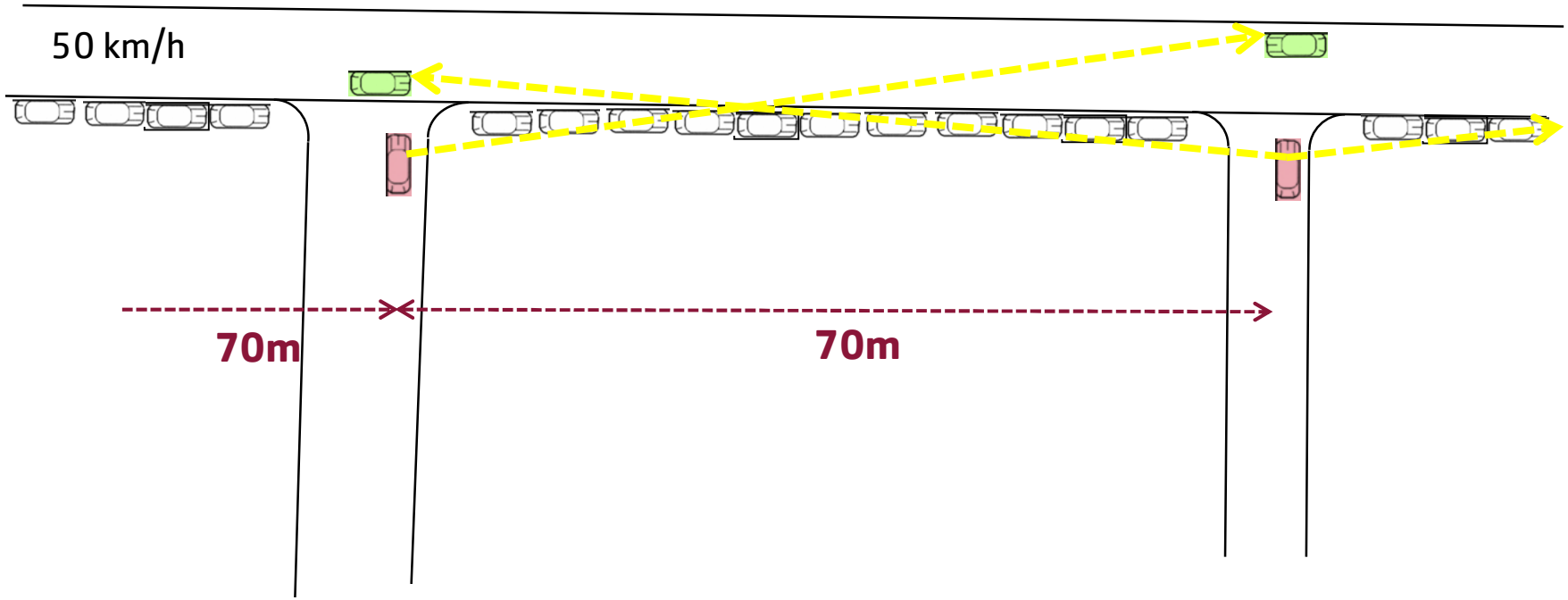
Zu § 12 Halten und Parken

Zu Absatz 3 Nr. 1

Wo an einer Kreuzung oder Einmündung die 5-Meter-Zone ausreichende Sicht in die andere Straße nicht schafft oder das Abbiegen erschwert, ist die Parkverbotsstrecke z. B. durch die Grenzmarkierung (Zeichen 299) angemessen zu verlängern.

So viel Sicht muss sein

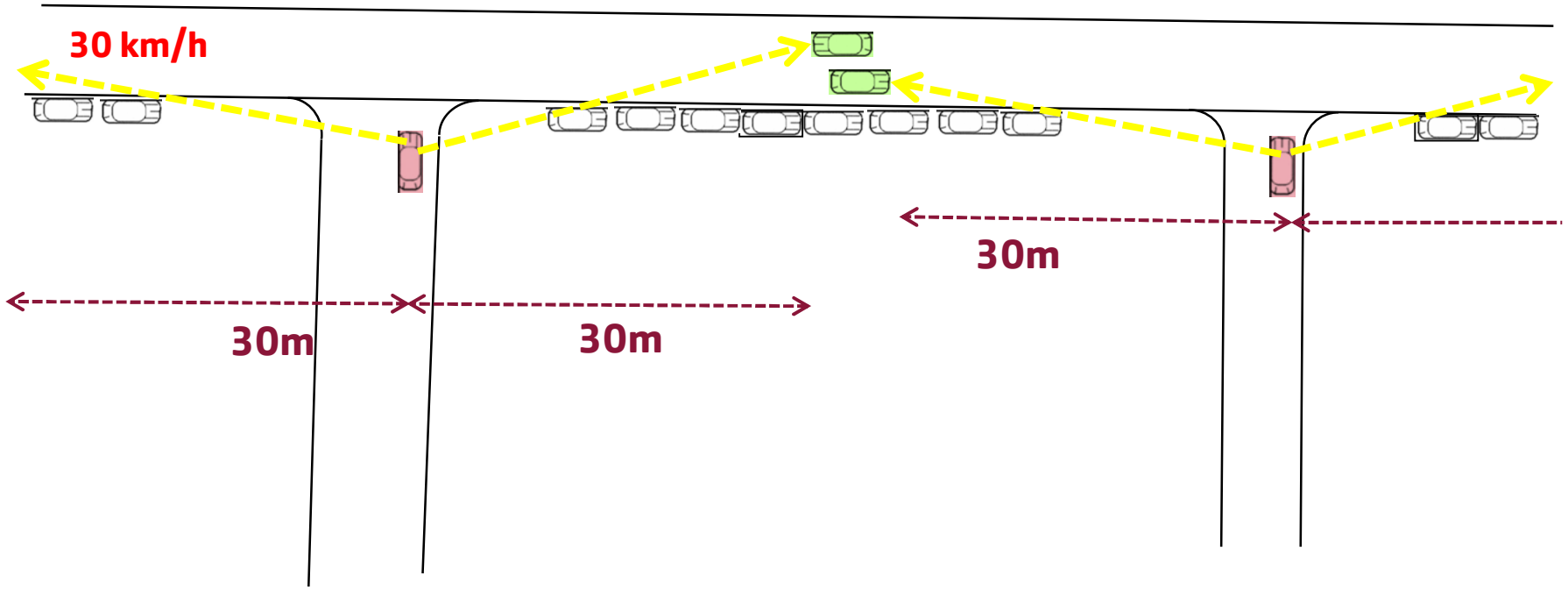
An Knotenpunkten, Einfahrten, Zufahrten etc.



Quelle: Freizuhaltende Sichtfelder für Straßen mit Vzul. 50 km/h gemäß Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen, RASt 06, Kapitel 6.3.9.3, FGSV 2006

So viel Sicht muss sein

An Knotenpunkten, Einfahrten, Zufahrten etc.



Quelle: Freizuhaltende Sichtfelder für Straßen mit Vzul. 30 km/h gemäß Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen, RASt 06, Kapitel 6.3.9.3, FGSV 2006

Empfehlungen (1/2)

Seitliche Abstände zu parkenden Fahrzeugen sicherstellen

- Sicherheitstrennstreifen zum Radverkehr auf der Fahrbahn (auch im Mischverkehr)
- Ausreichende Sicherheitsräume zum Gehweg
- Klarstellung des Begriffs „Rechtsfahrgebot“



Sichtbeziehungen

- 5 / 8 -Meter-Regel der StVO ist nicht ausreichend: Bei Tempo 50 muss das Parken mind. 20 m vor und 15 m nach der Querungsstelle verboten werden.
- Geringere Geschwindigkeiten anordnen
- Parken im näheren Bereich nur, wenn Sichtfelder durch bauliche Maßnahmen freigehalten werden (z.B. Borde/Poller) und Gehweg bis zum Fahrbahnrand vorgezogen.
- Bei Querungsbedarf auf der Strecke sind entsprechende Querungsanlagen vorzusehen.



Empfehlungen (2/2)

Fahrzeugseitige Maßnahmen

- Autonome Notbremssysteme (AEB)
- Türblockierung / Warnung

Überwachung und Sanktionierung

- Verstärkte Überwachung sicherheitsrelevanter Verstöße (v.a. Zuparken von Sichtfeldern)
- Bußgeldkatalog anpassen (einige Verstöße auch nach Reform zu billig)

Verkehrserziehung und Aufklärung

- Dooring (Radfahrer: Abstand; Autofahrer: Schulterblick)
- Fußgänger: Nutzung sicherer Querungsstellen
- Kraftfahrer: Sicherheitsrelevanz regelkonformen Parkens

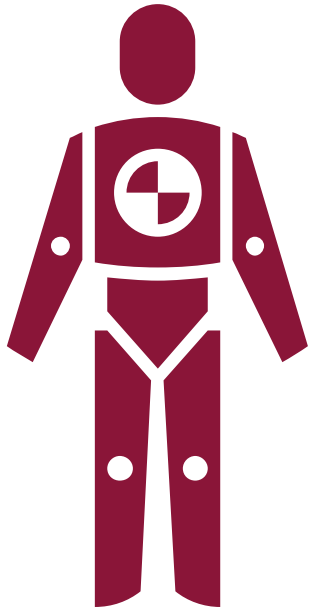






Danke für Ihre Aufmerksamkeit.
Ihre Fragen?

Vorname, Name, Abteilung
v.name@gdv.de



Unfallforschung der Versicherer
Wilhelmstraße 43 / 43G
10117 Berlin
Tel.: 030-2020 5821
Fax: 030-2020 6633

www.udv.de
E-Mail: unfallforschung@gdv.de
facebook.com/unfallforschung
Twitter.com/unfallforschung
youtube.com/unfallforschung

Unfallforschung der Versicherer
GDV