

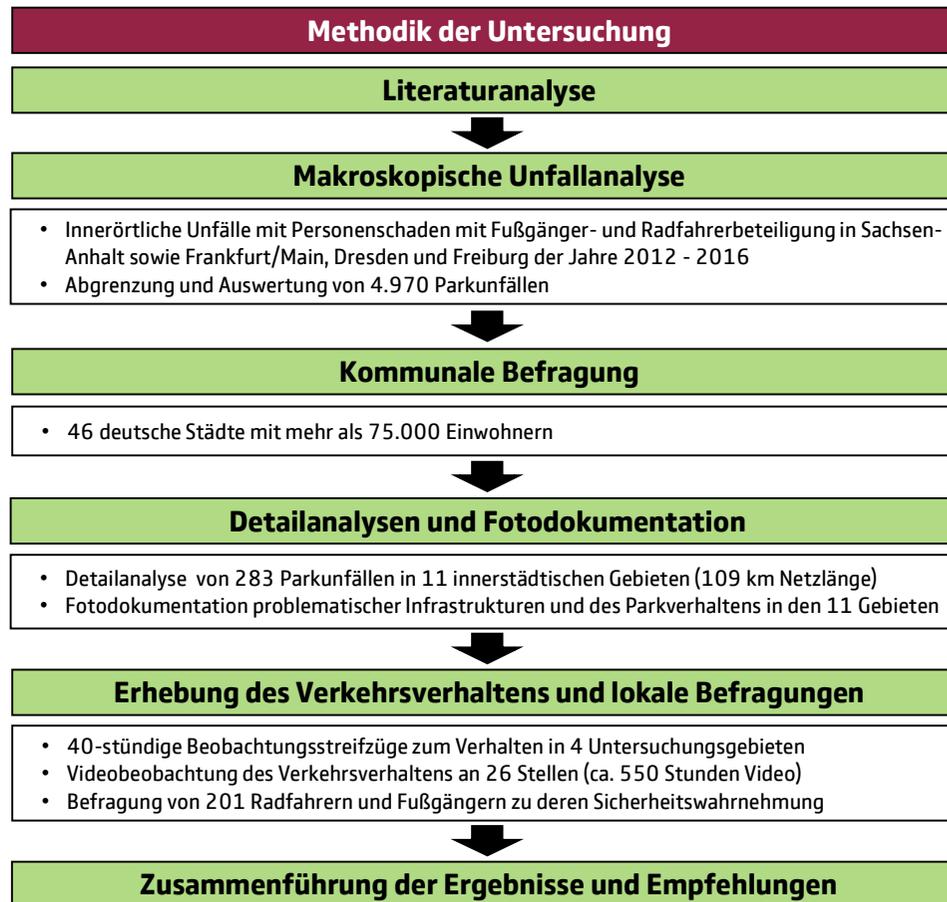
Unfallrisiko Parken

Bundestagung der UKO-Dozenten 2022

15./ 16. September 2022, Hamburg

Marcel Schreiber, Referent Verkehrsinfrastruktur

Methodik



Bedeutung des Parkens im Unfallgeschehen

Rad- und Fußverkehrsunfälle im Zusammenhang mit dem Parken
Das Problem wird stark unterschätzt!

Anteil der Unfälle im ruhenden Verkehr (Unfalltyp 5) an innerörtlichen Unfällen nach Destatis¹

Anteil an U(P)

= 4 %

Anteil der Unfälle im ruhenden Verkehr an innerörtlichen Fuß- und Radverkehrsunfällen²

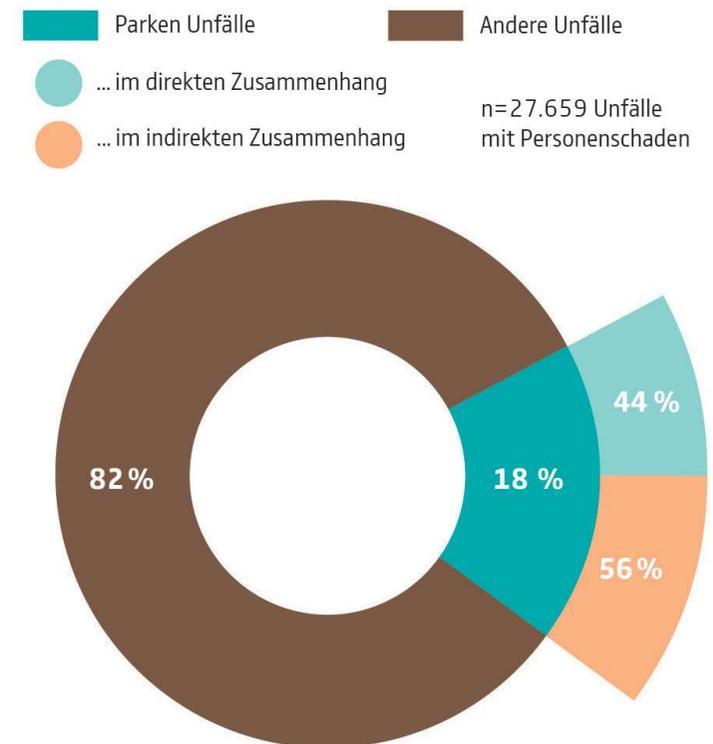
= 5 %

Anteil der innerörtlichen Parken-Unfälle an innerörtlichen Fuß- und Radverkehrsunfällen in Sachsen Anhalt nach 3-stelligen Unfalltyp³

= 9 %

Auswertung der Unfallhergänge im UDV-Projekt „Unfallrisiko Parken“⁴

= 18 % !



¹ Statistisches Bundesamt 2019, Fachserie 8 Reihe 7 Verkehr Verkehrsunfälle 2018, Tab. 2.3 innerorts

² Polizeiliche Unfalldaten der Bundesländer BW, B, BB, HB, HH, HE, NW, SN, ST, TH (2018), U(P), innerorts, mit Fußgänger -oder Fahrradbeteiligung

³ Polizeiliche Unfalldaten Sachsen-Anhalt 2012 -2016, U(P), innerorts, mit Fußgänger -oder Fahrradbeteiligung, Unfalltypen 41x,423,44x, 453, 5xx und 71x

⁴ UDV 2020: Unfallrisiko Parken für schwächere Verkehrsteilnehmer, Forschungsbericht Nr. 66.

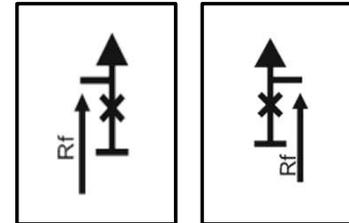
Direkter Einfluss des Parkens

Auswertung der Unfallhergänge

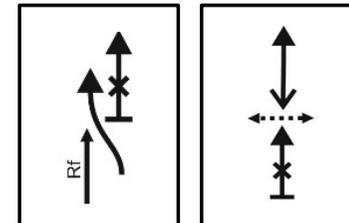
Direkter Einfluss des Parkens

44% der Unfälle im Zusammenhang mit dem Parkvorgang

Dooring



Ein-/Ausparken



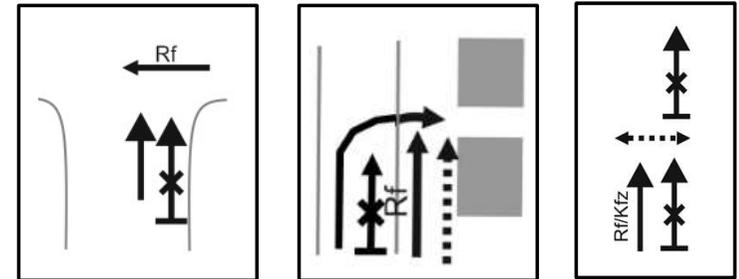
Indirekter Einfluss des Parkens

Auswertung der Unfallhergänge

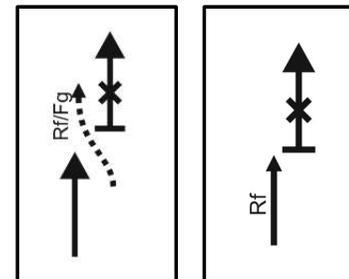
Indirekter Einfluss des Parkens

56% der Unfälle im Zusammenhang mit dem Parkvorgang

Sichtverdeckung



Ausweichen/Auffahren



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	17 %
		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 TUBS¹

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



Fehlverhalten/ Infrastruktur

Einmündungsbereiche/Sichtdreiecke werden nicht freigehalten



Fehlverhalten/ Infrastruktur

Markierung nicht eingehalten



Infrastruktur

Ungünstige Anordnung des ruhenden Verkehrs



Infrastruktur

Fehlende Liefer-/Ladeflächen



Infrastruktur

Fehlende Sicherheitstrennstreifen



Infrastruktur

Zu schmal dimensioniert



Empfehlungen

Fahrzeugtechnik, Verkehrsüberwachung und Verkehrserziehung

Fahrzeugseitige Maßnahmen

- Autonome Notbremssysteme (AEB-VRU ab 2024 Pflichtausstattung)
- Dooring-Warner/Türblockierer (ab 2024 in EuroNCAP-Bewertung)

Überwachung und Sanktionierung

- Verstärkte Überwachung sicherheitsrelevanter Verstöße (v.a. Zuparken von Sichtfeldern)
- Überarbeitung des Bußgeldkatalogs
(stärkere Sanktionierung sicherheitsrelevanter Verstöße)

Verkehrserziehung und Aufklärung

- Dooring (Schulterblick/ausreichender Abstand)
- Nutzung sicherer Querungsstellen
- Sicherheitsrelevanz regelkonformen Parkens



Empfehlungen

Infrastruktur und Verkehrsrecht

Seitliche Abstände zu parkenden Fahrzeugen sicherstellen

- Sicherheitstrennstreifen zum Radverkehr auf der Fahrbahn
- Ausreichende Sicherheitsräume zum Gehweg
- Klarstellung des Begriffs „Rechtsfahrgebot“



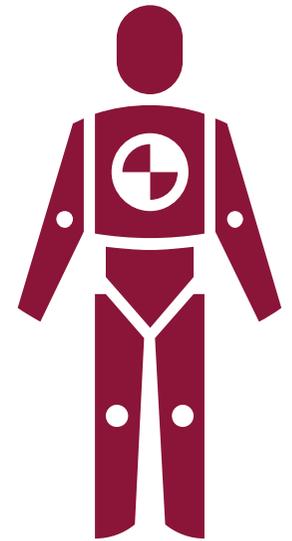
Sichtbeziehungen ermöglichen/ Parken unterbinden!

- Die 5 bzw. 8m-Regel ist nicht ausreichend um Sichtfelder zu gewährleisten
- Freihalten von Sichtfeldern durch bauliche Maßnahmen (Markierungen helfen nicht!)
- Einrichtung geeigneter Querungsstellen
- Eindeutige und sichtbare Führung des Radverkehrs an Engstellen und Einfahrten



Danke für Ihre Aufmerksamkeit. Ihre Fragen?

Marcel Schreiber, Unfallforschung der Versicherer
m.schreiber@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](https://twitter.com/unfallforschung)
 youtube.com/unfallforschung

Unfallforschung
der Versicherer 