

FRAKTION **GRÜNE ARBEITNEHMER** IN DER AK WIEN

177. Tagung der Vollversammlung
der Kammer für Arbeiter und Angestellte Wien
am 11. Mai 2022

Antrag 11

Dooring

Die Arbeiterkammer Wien fordert Verbesserungen beim Schutz für RadfahrerInnen vor Unfällen infolge unerwartet öffnender Autotüren („Dooring“) durch technische Mittel.

Der Radverkehr in der Stadt Wien erlebt seit etlichen Jahren eine stetig wachsende Akzeptanz und Beliebtheit. Die vermehrte Nutzung des Fahrrades als Ersatz für den motorisierten Individualverkehr reduziert nicht nur den fossilen Energieverbrauch, Lärm und Feinstaub, sondern hat auch positive gesundheitliche Effekte für die aktiven RadfahrerInnen, und ist daher in jeder Hinsicht als positiv und weiterhin förderungswürdig zu beurteilen.

Aufgrund der angewachsenen Anzahl radfahrender Menschen, der weitflächigen Beruhigung des Straßenverkehrs auf 30 km/h sowie aufgrund des gestärkten Vertrauens in die Verkehrssicherheit des Verkehrsmittels „Fahrrad“ im allgemeinen Straßenverkehr wagen immer mehr RadfahrerInnen die Teilnahme im allgemeinen Straßenverkehr – sie teilen sich die Straße mit den Autos und dem gesamten übrigen Verkehr. Aus verkehrsrechtlicher Sicht ist dieser gemischte Verkehr gut und eindeutig geregelt: die RadfahrerInnen haben das Recht, zu parkenden Autos ausreichend Abstand zu halten und die AutofahrerInnen haben die Pflicht, Überholvorgänge mit ausreichend Sicherheitsabstand durchzuführen.

Jedoch ist es eine bekannte Problematik in Politik und Verwaltung, dass gesetzte Regelungen und Vorschriften in der Praxis niemals zu 100% eingehalten werden bzw. eingehalten werden können.

Für RadfahrerInnen im gemischten Verkehr ergibt sich daraus, dass auf die theoretisch und planerisch vorhandenen Rechte in der Praxis mitunter teilweise verzichtet werden muss und der Fahrtweg näher zu abgestellten Fahrzeugen genommen werden muss, als der Radfahrende dies unter normalen Umständen gerne tun würde.

Um den „stärkeren“ motorisierten VerkehrsteilnehmerInnen auszuweichen (welche

ihrerseits nur aufgrund räumlicher Beengtheit oder einer spontan auftretenden außerordentlichen Verkehrssituation den Verkehrsraum des Radfahrers/der Radfahlerin beschneiden), begibt sich der Radfahrer/die Radfahlerin freiwillig oder in Ermangelung anderer Handlungsalternativen zeitweilig in den Einflussbereich aufschwingender Autotüren.

Laut einer KfV-Studie aus dem Jahr 2017 fahren 75% der RadfahrerInnen innerhalb der als „dooring-Zone“ bezeichneten Distanz von 75 cm oder weniger zu abgestellten Automobilen, ebenso viele waren bereits in einen Dooring-Unfall oder eine kritische Situation verwickelt (Studie durchgeführt von Rosinak & Partner Ziviltechniker GmbH).

Ursachen können natürliche Engstellen im historischen Straßenbild sein, Engstellen im Verkehrsfluss aufgrund von Baustellen, liegen gebliebenen Fahrzeugen oder irregulär parkender Fahrzeuge (beispielsweise Lieferanten, Müllabfuhr oder Einsatzfahrzeuge) oder Verschleppung kleinräumiger Verkehrsregelungen aufgrund bereits für die nahe Zukunft geplanter, aber noch nicht angefangener groß dimensionierter Umgestaltungen des Verkehrsraumes in der nahen Zukunft.

Dieses „ausnahmsweise“ in größerer räumlichen Nähe durchgeführte Vorbeifahren am abgestellten Fahrzeug ist jedem routinierten Radfahrer wohlbekannt und ist kaum oder gar nicht durch Regelungen und Gesetze verhinderbar, welche nicht durch empfundene übermäßiger Härte oder Ausgefeiltheit vom Verlust der allgemeinen Akzeptanz betroffen wären. Denn im Allgemeinen gehen derartige kleinere Rechtsbeugungen und Kompromisse in der Verkehrssicherheit ja folgenlos aus, was zu einer schleichenden Gewöhnung führt.

Schwerwiegende Folgen in Form von Unfällen und Verletzungen treten erst dann auf, wenn eine suboptimale Verkehrssituation in Kombination mit Nachlässigkeit des Radfahrers sowie Nachlässigkeit des (die Autotüre öffnenden) Automobilnutzers (oder der Automobilnutzerin) zusammenfällt. Diese Kombination tritt statistisch für den jeweiligen Verkehrsteilnehmer (fahrender Autoverkehr, Radfahrer/Radfahlerin sowie abgestelltes Auto) derart selten auf, dass sie als praktisch überhaupt nicht auftretend empfunden wird und im Falle des Falles dann völlig unerwartet eintritt.

Der entscheidende Faktor, welche mehrere suboptimale Einzelfaktoren zum eingetretenen Unfall zusammenschmiedet ist dabei die Unerwartetheit der Öffnung der Autotüre – würde diese vorhersehbar und klar und rechtzeitig erkennbar eintreten, wäre ein rechtzeitiges Abbremsen oder Ausweichen durch den Radfahrer/die Radfahlerin problemlos möglich, und der Unfall würde gar nicht erst eintreten.

Eine simple drakonische Verschärfung der Regeln und Sorgfaltspflichten für die RadfahrerInnen würde die Praxistauglichkeit und Akzeptanz des Verkehrsmittels Fahrrad gegen Null reduzieren und würde den (oft mit budgetärem Aufwand verbundenen) Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs direkt entgegenwirken. Außerdem wäre ein derartiges dysfunktionales Entgegenwirken der unterschiedlichen Politikfelder gegeneinander mit den Prinzipien der „good governance“, des Prinzips der sparsamen, effizienten, zielgerichteten und zweckmäßigen Einsatzes von Budgetmitteln und der politischen Ethik unvereinbar.

Wesentlich praxistauglicher und erfolgversprechender wäre es, den RadfahrerInnen eine klare und eindeutige Unterscheidung von abgestellten und unbesetzten Automobilen (welche völlig passiv und somit nicht gefährlich sind) von besetzten Automobilen zu ermöglichen. Das Automobil muss also seinen Status auf irgend eine Weise kommunizieren.

Als Signal- und Kommunikationsmittel stehen dem Automobil die diversen Leuchten und Lichtsignale zur Verfügung: Bremsleuchten, Begrenzungslicht, Blinker. Dabei darf das Signal des abgestellten Fahrzeuges nicht zu Verwechslungen und Irritationen für den fließenden Verkehr führen und muss sich von den für den fließenden Verkehr typischen Signalen unterscheiden.

Da Automobile immer stärker elektrifiziert und immer mehr zu „fahrenden Computern“ werden (die neueren Fahrzeuge erkennen sogar, auf welchem Sitz ein Fahrgast sitzt und auf welchem nicht), wäre eine Anpassung der gesetzlichen Lage hauptsächlich mit regulativem Aufwand und geringfügiger Programmierungsarbeit verbunden, aber kaum mit finanziellen Kosten. Den größten Aufwand hätte die Politik zu tragen, welche für eine kleine Minderheit tätig werden müsste.

Die dramatischen, schmerzhaften und mitunter tödlichen Folgen von Dooring für den einzelnen Unglücklichen sollten genügend Motivation für Politik und Verwaltung sein, den Arbeitsaufwand für Verbesserungen auf zu nehmen.

Denkbare Signale wären:

- Eine generelle Aktivierung von Begrenzungsleuchten für geparkte Fahrzeuge, welche nicht abgesperrt sind.
- Dauerleuchten oder schnelles Flackern von Blinklichtern und/oder Bremslichtern im Falle einer Betätigung des Türgriffes.
- Sonstige Signale von Seiten des Fahrzeuges, welche einerseits den eigenen Status kommunizieren und andererseits nicht zu Missverständnissen, Verwechslungen oder Irritationen des fließenden Verkehrs oder sonstiger Unbeteiligter führen.

Eine Ausarbeitung von Richtlinien wäre daher wünschenswert, welche durch Kommunikation des Betriebsstatus zur Verminderung von Dooring-Vorfällen führen sollen. Diese Richtlinien sollten möglichst EU-weit (oder optimalerweise weltweit) anwendbar sein und derart sorgfältig ausgearbeitet sein, dass sie für die kommenden Jahrzehnte anwendbar sind.