

# Unfallfalle Autotür

Hunderte Fußgänger und Radfahrer verunglücken jeden Tag in Deutschland aufgestoßene Wagentüren zu Unfällen bei. Ein Crashtest zeigt, welche d

VON YURIKO WAHL-IMMEL

**MÜNSTER** (dpa) Der junge Mann ist in eher gemütlichem Tempo auf dem abgetrennten Radstreifen unterwegs, 14 Kilometer pro Stunde. Urplötzlich öffnet rechts von ihm ein Autofahrer die Wagentür. Eine Sekunde – oder vier Meter – bleiben dem Radfahrer, um zu bremsen. Viel zu wenig. Er kollidiert mit der Tür, sein Hals trifft auf die obere Wagentürecke, er stürzt zu Boden, bleibt auf der Fahrbahn liegen. Im realen Alltag wären es wohl zu gravierenden Folgen für den Radler gekommen, sagt Siegfried Brockmann, Leiter der Unfallforschung der Versicherer (UDV). Nicht selten gehe es bei solchen „Dooring“-Unfällen tödlich aus. Das „Unfallopfer“ am Dienstag in Münster ist nur ein Dummy auf einer Crashtestanlage. Experten wollen aufrütteln.

Das „Dooring“-Phänomen sei unterschätzt und bisher kaum erforscht, betont Brockmann. Das gelte auch generell für die Rolle, die parkende Autos in negativer Weise für die schwächsten Verkehrsteilnehmer spielen: 18 Prozent aller Verkehrsunfälle eines Fußgängers oder Radfahrers in Deutschland hängen mit – meistens legal, seltener ordnungswidrig – geparkten Autos zusammen. Innerstädtisch sei das Problem größer als auf dem Land. Gut jeder zweite Unfall zwischen einem Radfahrer und einem Auto, der mit Parken im Zusammenhang stehe, sei ein „Dooring“-Vorfall, warnt der Experte vom UDV, die zum Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft gehört.



Folgen eines solchen Unfalls können Schürfwunden, Knochenbrüche, Prellungen und noch deutlich Schlimmeres sein. Bei weiteren Tests sei der Dummy auch zwischen Tür und Wagen eingeklemmt worden, berichtet Ralf Bührmann, Versuchsleiter von Crashtest-Servive. Glimpflich ging es jedenfalls auf seiner Anlage bisher nicht aus. Ergebnis auch: Tritt ein Radfahrer mit der durchschnittlichen Geschwindigkeit von knapp 20 Stundenkilometern in die Pedale, bräuchte er elf Meter Distanz zum Fahrzeug, um rechtzeitig bremsen zu können. Die sind

aber im Realverkehr selten vorhanden. „Der Radfahrer kann an diesem Schicksal fast nichts ändern“, stellt auch Brockmann fest.

Für Fußgänger sind der Studie zufolge sichtversperrend geparkte Autos beim Überqueren einer Straße das Problem. Und das werde in einer alternden Gesellschaft, in der zunehmend viele Menschen „nicht mehr so gut zu Fuß sind“, noch wachsen, prognostiziert Brockmann. Mehr Querungsmöglichkeiten müssten geschaffen werden – etwa Mittelinseln zum kurzen Verweilen, besser noch Zebrastreifen



land. Oft tragen geparkte Autos und plötzlich katastrophischen Folgen dieses „Dooring“ haben kann.

Fast jeder

**5.**

Verkehrsunfall eines Fußgängers oder Radfahrers in Deutschland hängt mit geparkten Autos zusammen.

Bundesweit kamen 2019 im Straßenverkehr täglich

**2-3**

Radfahrer oder Fußgänger ums Leben.

**60**

wurden schwer verletzt.

**260**

wurden leicht verletzt.

**117.528**

Menschen, die mit dem Fahrrad oder zu Fuß unterwegs waren, verunglückten im vergangenen Jahr.

QUELLE: UDV | FOTO: DPA | GRAFIK: C. SCHNETTLER

fen der Ampeln. Vor allem bei Straßeneinbiegungen sollten Kommunen für eine verbesserte Sicht vor und nach den Zufahrten weniger Parkplätze am Straßenrand erlauben, rät der UDV-Fachmann. Uneinsichtigen Parksündern, die ihre Autos besonders sichtblockierend an Straßenecken abstellten, sei mit häufigerem Abschleppen oder Polern beizukommen.

Beim „Dooring“ sieht die Studie dringend Handlungsbedarf. Die am wenigsten einschneidende Maßnahme wäre nach UDV-Einschätzung: den Autofahrer sensibilisie-

ren, vor jedem Türöffnen in den Rückspiegel zu schauen und sich zu versichern, dass kein Radfahrer naht. Zudem sei mehr Abstand zwischen dem Radstreifen auf der Fahrbahn und dem Parkstreifen nötig. Nach Berechnungen würden Radler bei einem 70 Zentimeter-Abstand zum Parkstreifen nicht mehr von einer unvermittelt geöffneten Tür erfasst. Und wenn die Fahrbahn dafür zu eng ist? „Dann müssen die parkenden Fahrzeuge weg.“ Moderne Wagen bräuchten zudem ein Notbremssystem, um Fußgänger zu schützen, empfiehlt Brockmann.