

01 - Büro der Oberbürgermeisterin
Frau Wüstmann

Datum:
20.03.2024

Anfrage

Beschließendes Gremium:

Anfrage "Dooringunfälle Hindenburgstraße" (Anfrage der SPD-Fraktion vom 17.03.2024, eingegangen 19.03.2024, 15:39 Uhr)

Beratungsfolge:

Öffentl. Status	Sitzungsdatum	Gremium
Ö	17.04.2024	Ausschuss für Mobilität

Sachverhalt:

Die SPD-Fraktion hat am 17.03.2024 anliegende Anfrage zum Thema „Dooringunfälle Hindenburgstraße“ zum nächsten Mobilitätsausschuss am 17.04.2024 gestellt.

Die Verwaltung beantwortet die Anfrage wie folgt:

Aus den Vorlagen und Protokollen der Gremiensitzungen für 2023 und 2022, die sich mit dem Thema „Radverkehrsführung Hindenburgstraße“ befassen, **ergibt sich nicht**, dass Herr Moßmann „wiederholt (...) von der Häufung von Dooringunfällen (also Unfälle zwischen Fahrradfahrenden und Aussteigenden aus einem parkenden Pkw) auf der Südseite der Hindenburgstraße“ berichtet hat.

Richtig ist, dass in den Stellungnahmen – und möglicherweise auch in persönlichen Äußerungen von Herrn Moßmann – aufgrund der baulichen Situation auf der Südseite der Hindenburgstraße und des regelmäßigen Überparkens durch den ruhenden Kfz-Verkehr auf die abstrakte Gefahr von Dooring-Unfällen hingewiesen wurde (vgl. u.a. Stellungnahme zu VO/10409/22, VO/10360/22, VO/10390/22). Die Verwaltung geht davon aus, dass somit Gegenstand der Anfrage tatsächlich die jeweiligen Hinweise auf diese abstrakte Gefahr sind.

Dooring-Unfälle werden grundsätzlich als eigener Unfalltyp durch die Polizei erfasst und wurden zuletzt durch die Polizeiinspektion Lüneburg in 06/2023 ausgewertet. Im Landkreis Lüneburg lagen diese anteilig bei 0,29% und im Stadtgebiet bei 1,02% der Radverkehrsunfälle.

Der Polizeiinspektion Lüneburg ist es derzeit aufgrund vordringlicher Aufgaben nicht möglich, eine Auswertung von Dooring-Unfällen speziell für die Hindenburgstraße vorzunehmen, da die o.g. Auswertungen sich auf die gesamten Auswertungsgebiete beziehen und statistisch nicht straßengenau nachverfolgt werden können. Somit können derzeit keine verlässlichen

Aussagen zu Unfallhergängen, Doring-Schwerpunkten oder sonstigen Aspekten zu diesem Thema geliefert werden.

Der südseitige Fahrradweg in der Hindenburgstraße ist in zwei Abschnitte aufgeteilt, von der Julius-Wolff-Straße bis zur Garlop-Straße (1. Abschnitt) und von der Garlopstraße bis zur Reichenbachkreuzung (2. Abschnitt).

Der erste Abschnitt besteht neben der Fahrbahn aus einem nicht durchgehenden Parkstreifen in der Breite von ca. 1,75 m, dieser Parkstreifen weist zudem eine schlechte Deckenbeschaffenheit aus. Der daran anschließende Sicherheitstrennstreifen ist 0,75 m breit. Der rot gepflasterte Radweg ist 1 m breit, der Fußweg ist etwa 1,70 m breit. Auf dem ersten Abschnitt münden zudem fünf Grundstückszufahrten und es stehen 15 Bäume.

Damit ist der erste Abschnitt charakterisiert durch untermaßige Parkstände und einen untermaßigen Rad- und Fußweg nach den Regelungen der FGSV¹. Dies hat erkennbar zur Folge, dass Kfz den Sicherheitstrennstreifen mit zum Parken nutzen, so dass die Funktion eines Sicherheitstrennstreifens nicht mehr erfüllt wird. Hierdurch ist mittelbar auch der Fußverkehr betroffen, da Radfahrende bei besetztem Sicherheitstrennstreifen eher auf den Fußweg ausweichen. Im Übrigen wird auf die o.g. Stellungnahmen verwiesen.

Durch die an den Grundstückszufahrten angrenzenden Parkstände ist für ab- und einbiegende Kfz keine ausreichende Sicht auf den Rad- und Fußverkehr gewährleistet.

Der zweite Abschnitt besteht neben der Fahrbahn aus einem asphaltierten Radweg von ca. 1,20 m Breite und einem anschließenden Fußweg von ca. 1,70 m. Ein Sicherheitstrennstreifen ist nicht vorhanden.

Damit ist auch der zweite Abschnitt charakterisiert durch untermaßige Parkstände und einen untermaßigen Rad- und Fußweg nach den Regelungen der FGSV¹. Da kein Sicherheitstrennstreifen vorhanden ist, sind Radfahrende bei geöffneter linker Autotür gezwungen, entweder anzuhalten oder auf den Fußweg auszuweichen. Be- und Entladevorgänge finden auf dem Radweg statt. Bei der abstrakten Gefahr des unvermittelten Öffnens einer Autotür und fehlender Reaktionsmöglichkeit Radfahrender ist auch eine abstrakte Gefahr erheblicher Personenschäden gegeben (Einschätzung der Verwaltung).

Nach einer Studie der Unfallforschung der Versicherer (UDV) steht fast jeder fünfte innerörtliche Fußgänger- oder Radfahrerunfall mit Personenschaden im Zusammenhang mit dem Parken². Der Einfluss des Parkens auf das Unfallgeschehen sei deutlich größer, als es eine bloße Auswertung nach dem Unfalltyp 5 (Unfälle durch ruhenden Verkehr) erscheinen lasse.

Die Gestaltung der südseitigen Hälfte der Hindenburgstraße erscheint vor dem Hintergrund der bisherigen Ausführungen im Sinne der präventiven Verkehrssicherheit nicht geeignet, Konflikte zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmenden vorzubeugen. Die Aufteilung des Straßenraums auf der südseitigen Hälfte der Hindenburgstraße entspricht nicht dem aktuellen Stand der Technik gemäß der FGSV.

Folgenabschätzung:

¹ Parken in Längsaufstellung: EAR 3.4.1, Breite $\leq 2,00$ m, Radweg: ERA Tabelle 5, Regelbreite $\leq 2,00$ m, Mindestbreite 1,60 m, Fußweg: RAST 6.1.6.1 und Bild 70: 2,50 m Regelbreite (inklusive 0,50 m Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn), differenzierter EFA Tabelle 2

² Unfallrisiko parken für Fußgänger und radfahrer, UDV kommunal Nr. 36, 09.12.2020; <https://www.udv.de/udv/presse/parkende-autos-gefaehrden-sicherheit-von-fussgaengern-und-radfahrern-79190>

A) Auswirkungen auf die Ziele der nachhaltigen Entwicklung Lüneburgs

	Ziel	Auswirkung positiv (+) und/oder negativ (-)	Erläuterung der Auswirkungen
1	Umwelt- und Klimaschutz (SDG 6, 13, 14 und 15)		
2	Nachhaltige Städte und Gemeinden (SDG 11)		
3	Bezahlbare und saubere Energie (SDG 7)		
4	Nachhaltige/r Konsum und Produktion (SDG 12)		
5	Gesundheit und Wohlergehen (SDG 3)		
6	Hochwertige Bildung (SDG 4)		
7	Weniger Ungleichheiten (SDG 5 und 10)		
8	Wirtschaftswachstum (SDG 8)		
9	Industrie, Innovation und Infrastruktur (SDG 9)		

Die Ziele der nachhaltigen Entwicklung Lüneburgs leiten sich eng aus den 17 Nachhaltigkeitszielen (Sustainable Development Goals, SDG) der Vereinten Nationen ab. Um eine Irreführung zu vermeiden, wird durch die Nennung der UN-Nummerierung in Klammern auf die jeweiligen Original-SDG hingewiesen.

B) Klimaauswirkungen

a) CO₂-Emissionen (Mehrfachnennungen sind möglich)

- Neutral (0): durch die zu beschließende Maßnahme entstehen keine CO₂-Emissionen
- Positiv (+): CO₂-Einsparung (sofern zu ermitteln): _____ t/Jahr
und/oder
- Negativ (-): CO₂-Emissionen (sofern zu ermitteln): _____ t/Jahr

b) Vorausgegangene Beschlussvorlagen

- Die Klimaauswirkungen des zugrundeliegenden Vorhabens wurden bereits in der Beschlussvorlage VO/_____ geprüft.

c) Richtlinie der Hansestadt Lüneburg zur nachhaltigen Beschaffung (Beschaffungsrichtlinie)

- Die Vorgaben wurden eingehalten.
- Die Vorgaben wurden berücksichtigt, sind aber nur bedingt anwendbar.
oder
- Die Beschaffungsrichtlinie ist für das Vorhaben irrelevant.

Finanzielle Auswirkungen:

Kosten (in €)

- a) für die Erarbeitung der Vorlage: 146,00 €
 - aa) Vorbereitende Kosten, z.B. Ausschreibungen, Ortstermine, etc.
- b) für die Umsetzung der Maßnahmen:
- c) an Folgekosten:
- d) Haushaltsrechtlich gesichert:
 - Ja
 - Nein
 - Teilhaushalt / Kostenstelle:
 - Produkt / Kostenträger:
 - Haushaltsjahr:
- e) mögliche Einnahmen:

Anlagen:

Anfrage der SPD-Fraktion vom 17.03.2024

Beteiligte Bereiche / Fachbereiche:

DEZERNAT III

Fachbereich 3a - Ordnung und Bürgerservice

Fachbereich 3b - Klimaschutz, Nachhaltigkeit, Umwelt und Mobilität

Bereich 32 - Ordnung und Verkehr
