

Ampeln nachts aus?

Über diese Frage hat der Stadtrat jetzt diskutiert. Der Experte der Lüneburger Verkehrswacht hat dazu eine klare Meinung. Er sagt: Nein

Ampeln bei Nacht auszuschalten, hält die Verkehrswacht Lüneburg für keine gute Idee.

Foto: AdobeStock



VON MICHAEL ZIDORN

Lüneburg. Immer wieder flammt in den Städten die Diskussion um die Abschaltung von Ampeln zur Nachtzeit auf, aktuell auch in Lüneburg. Befürworter sehen in dem nächtlichen Betrieb eine unnötige Behinderung des Verkehrsflusses. Für sie ergibt es keinen Sinn, dass bei Rot vor einer Ampel gehalten werden muss, wenn weit und breit kein Fahrzeug zu sehen ist. Außerdem verbrauche der Dauerbetrieb von Ampeln unnötig Strom und Autos erzeugen durch das Bremsen und Anfahren zusätzliches Geräusch und Abgas. Hinzu kommen die Emissionen während der Wartezeit, jedenfalls, solange es noch Verbrenner ohne Start-Stop-Automatik gibt. All diese Argumente haben ihre Berechtigung – aber wie wirkt sich das Abschalten von Ampeln auf die Verkehrssicherheit aus?

Wahrscheinlich sagt vielen von uns bereits das Bauchgefühl, dass ein Abschalten der Signali-

sierung an vielen Örtlichkeiten selbst nachts problematisch sein könnte. Wie wäre es beispielsweise, sich in die Reichenbach- oder Scholzekreuzung hineinzutasten und hier angesichts der Weiträumigkeit, der vielen Fahrstreifen und Fußgänger- sowie Radfahrerquerungen den Überblick zu bewahren, dies alles mit dem Wissen, dass nachts schneller gefahren wird als am Tage? Tatsächlich haben mehrere Untersuchungen in deutschen Städten empirisch belegt, dass die Abschaltung von Ampeln zur Nachtzeit erhebliche Sicherheitsdefizite mit sich bringt. Unisono wurde in allen Studien festgestellt, dass die Abschaltung

volkswirtschaftlich in keiner Weise zu vertreten ist und dadurch der Schutz von Menschen und Sachgütern vernachlässigt wird.

Studie belegt mehr Unfälle ohne Ampellicht

Eine der umfassendsten Studien haben die Unfallforscher des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft 2008 veröffentlicht. Hierzu wurden im Landkreis Harburg, in Dresden und in Leipzig für drei Jahre 182 Lichtsignalanlagen (LSA) von insgesamt 272 abgeschaltet. Insgesamt ereigneten sich in diesem Zeitraum an den 272 Stellen 1855 Unfälle mit Personenschaden.

Die Unfälle „nur“ mit Sachschaden betragen ein Vielfaches davon, in einem Jahr wurden bereits 3005 Unfälle davon verursacht. Zusammengefasst zeigte sich, dass an abgeschalteten LSA bei Nacht gegenüber LSA in Betrieb eine in Zahl und Schwere etwa doppelt so hohe Gefahr auftritt. Vor allem nahmen die (oftmals schwer verlaufenden) Vorfahrtunfälle deutlich zu. Dagegen entpuppten sich die erhofften Vorteile als nahezu unbedeutend: Die Abschaltung führte lediglich zu geringen Fahrzeit- und Stromersparungen.

Die Rückgänge bei Kraftstoffverbrauch, Lärm- und Schadstoffbelastung waren marginal.

Sie werden sich bei fortschreitender Elektrifizierung des Kraftfahrzeugverkehrs zusätzlich verringern. Da die Ausgestaltung von Lichtsignalanlagen an Kreuzungen und Einmündungen sowie an Fußgänger- und Radfahrerquerungsstellen bundeseinheitlich geregelt ist, können diese Untersuchungsergebnisse gut auf Lüneburg übertragen werden. Auch bei uns verfügen die signalisierten Kreuzungen über einen anderen Ausbaustandard als die Kreuzungen, an denen die Vorfahrt lediglich durch Verkehrszeichen geregelt ist. Von daher kann von einem Abschalten von Ampeln in der Nacht nur abgeraten werden.

ZUR SACHE

Die Rechtslage

Die Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) geben vor: „Lichtzeichenanlagen sollten in der Regel auch nachts in Betrieb gehalten werden; ist die Verkehrsbelastung nachts schwächer, so empfiehlt es sich, für diese Zeit ein besonderes Lichtzeichenprogramm zu wählen, das alle Verkehrsteilnehmer möglichst nur kurz warten lässt. Nächtliches Abschalten ist nur dann zu verantworten, wenn eingehend geprüft ist, dass auch ohne Licht-

zeichen ein sicherer Verkehr möglich ist.“ Ergänzend führen die Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA) aus: Es „sollen nur solche Anlagen in Betracht gezogen werden, bei denen in Abschaltzeiten ein Sicherheitsbedürfnis eindeutig nicht mehr besteht ... Dabei ist eine sorgfältige Überprüfung jedes Einzelfalles erforderlich.“ Die VwV-StVO ist eine Verwaltungsvorschrift der Bundesregierung. Die RiLSA ist eine Richtlinie der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, die

das Technische Regelwerk für das gesamte Straßen- und Verkehrswesen in Deutschland erstellt. Beide Regelwerke schränken den Ermessensspielraum der kommunalen Verkehrsbehörden, die zur Abwehr von Verkehrsgefahren verpflichtet sind, in erheblichem Maße ein. Bei Missachtung sind u. a. haftungsrechtliche Konsequenzen für die Kommunen denkbar, wenn durch ermessensfehlerhaftes Handeln die Verursachung eines Verkehrsunfalls begünstigt worden ist.

ZUR PERSON

Der Experte

Michael Zidorn hat als Polizist über 40 Jahre die Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei mitgestaltet. 15 Jahre war er beratendes Mitglied im Verkehrsausschuss des Rates der Stadt Lüneburg, gleichzeitig Geschäftsführer der Verkehrssicherheitskommissionen für Stadt und Landkreis Lüneburg sowie für die Landkreise Uelzen und Lüchow-Danenberg. Zuletzt leitete er die Polizeiwache in Winsen/Luhe.