

02.08.2014

Presse und Information

Unfallforschung der Versicherer (UDV): 100 Jahre elektrische Verkehrsampel – Nicht automatisch mehr Sicherheit

Ulrike Pott (Ltg.)
Tel.: +49 30 2020-5110
Fax: +49 30 2020-6604

Vor 100 Jahren, am 5. August 1914, wurde in Cleveland (USA) die erste elektrische Verkehrsampel in Betrieb genommen. 10 Jahre später leuchtete auch eine auf dem Potsdamer Platz in Berlin – wo heute noch deren Nachbau steht. „Ohne Ampeln“, so Siegfried Brockmann, Leiter der Unfallforschung der Versicherer (UDV), „könnte der enorme innerstädtische Verkehr kaum so sicher abgewickelt werden, wie das heutzutage der Fall ist.“ Aber auch außerorts sind die Lichtsignal- oder Lichtzeichenanlagen – wie sie im Amtsdeutsch heißen – oft notwendig.

Ampeln werden zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Qualität des Verkehrsablaufs eingerichtet. Sie finden ihren Einsatz vor allem an Kreuzungen und Straßen mit viel Verkehr. Ein Vorteil der Ampel ist, dass sie im Gegensatz zu vorfahrtgeregelten Kreuzungen auch dem Verkehr aus der untergeordneten Richtung bei hoher Verkehrsbelastung in der Haupttrichtung Zeit für die Überquerung der Kreuzung bzw. Straße einräumt. Dies vermeidet Staus und macht Ampelkreuzungen mit viel Verkehr leistungsfähiger als Kreuzungen ohne Ampel.

Ampelkreuzungen sind aber nicht grundsätzlich sicherer als unregelte, an denen alle Verkehrsteilnehmer aufeinander achten müssen. Die Unfallgefahr kann durch die Ampelregelung sogar steigen, wenn bei der Einrichtung Fehler gemacht werden. Beispielweise, wenn Linksabbieger keine eigene gesicherte Grünphase haben. Untersuchungen der UDV haben gezeigt, dass es durch eine gesonderte Ampelphase für Linksabbieger aus der Haupttrichtung zu einer Halbierung der volkswirtschaftlichen Unfallkosten kommt.

Insbesondere, wenn die notwendige Sicht auf Fußgänger und Radfahrer nicht gegeben ist, oder bei hohen Abbiegeverkehrsstärken oder -geschwindigkeiten, müssen auch Rechtsabbieger gesonderte Ampelphasen bekommen, selbst wenn eine Kreuzung dadurch weniger „leistungsfähig“ wird. Unfallforscher Siegfried Brockmann: „Grundsätzlich sollte an einer Ampelkreuzung die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer vor der Flüssigkeit des Verkehrs stehen.“

Kreisverkehre können sichere Alternativen zu ampelgeregelten Kreuzungen sein. Innerorts fehlt dazu aber häufig der erforderliche Raum. Bereiche ganz ohne Ampeln (Shared Space, Begegnungszonen) funktionieren innerorts nur unter ganz bestimmten Umständen.

Gesamtverband der Deutschen
Versicherungswirtschaft e. V.

Wilhelmstraße 43 / 43 G, 10117 Berlin
Postfach 08 02 64, 10002 Berlin
Tel.: +49 30 2020-5110
Fax: +49 30 2020-6604

51, rue Montoyer
B - 1000 Brüssel
Tel.: +32 2 28247-30
Fax: +32 2 28247-39

www.gdv.de

Beispielweise bei geringem Verkehrsaufkommen oder wenn Fußgänger und Radfahrer das Straßenbild dominieren.

Weitere Informationen auf www.udv.de.

Folgen Sie uns auf Twitter: www.twitter.com/unfallforschung

Unsere Filme auf YouTube: www.youtube.com/unfallforschung

Unser BLOG: www.verkehrssicherheit.org

Ansprechpartner für Presseanfragen:

Siegfried Brockmann

Tel.: 030 / 20 20 – 58 20

s.brockmann@gdv.de

Die Unfallforschung der Versicherer (UDV) (www.udv.de) im Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) (www.gdv.de) forscht und berät seit über 50 Jahren im Dienste der Verbesserung der Sicherheit und der Unfallvermeidung auf Deutschlands Straßen. Sie ist gleichzeitig einer der größten Auftraggeber für universitäre und außeruniversitäre Verkehrssicherheitsforschung. Die UDV pflegt den Austausch mit anderen in der Verkehrssicherheitsarbeit tätigen Institutionen. Die deutschen Versicherer bekennen sich damit ausdrücklich zu ihrer gesellschaftlichen Verantwortung für die Verkehrssicherheit.