

Eigene Grünphase für Linksabbieger

Jörg Ortlepp
Leiter Verkehrsinfrastruktur

Presseforum der Schaden- und Unfallversicherer
Berlin, 28.04.2010

Unfallgeschehen an Kreuzungen und Einmündungen

Deutschland, 2008

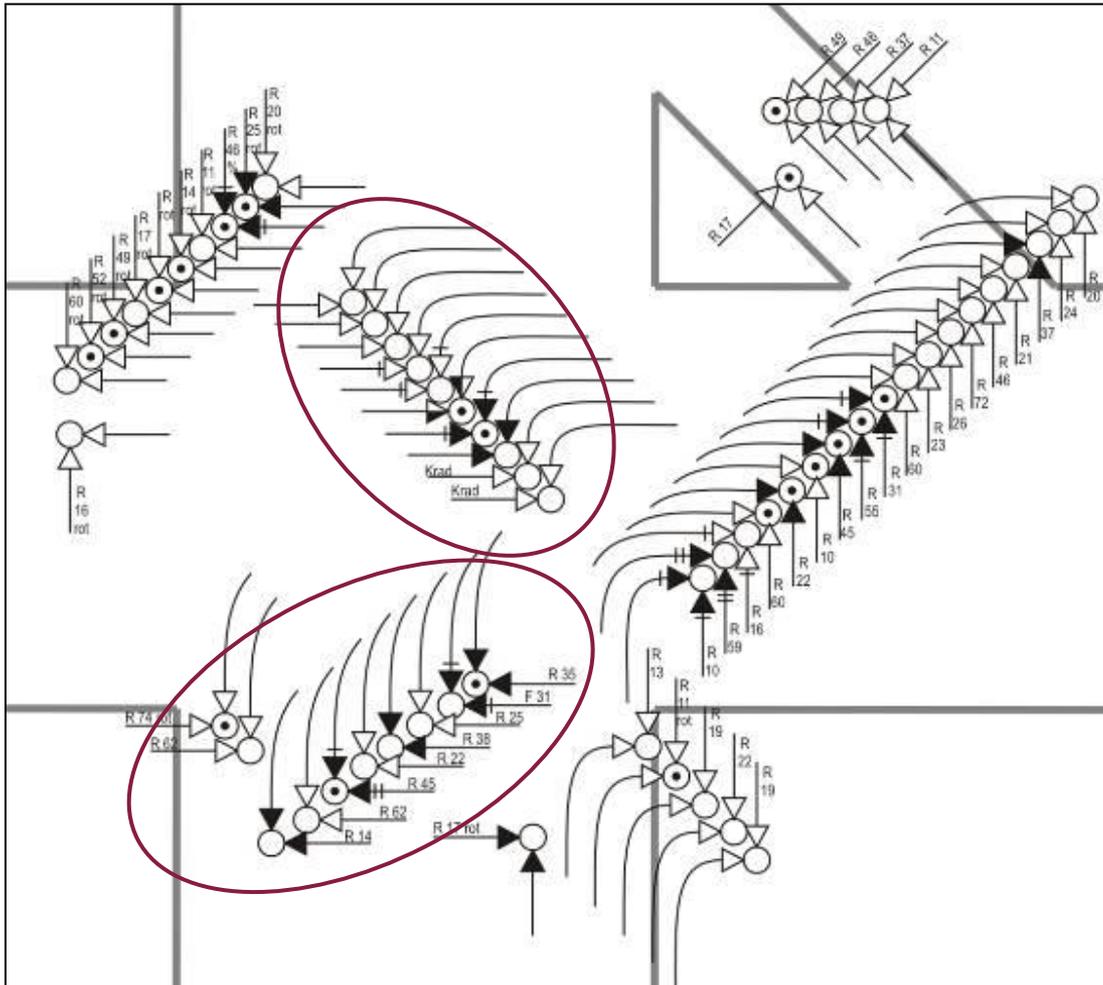
| | |
|---------|-----------------------------|
| 135.000 | Unfälle mit Personenschaden |
| 205.000 | Verletzte |
| 917 | Getötete |
| 24.060 | Schwerverletzte |

Unfälle beim Linksabbiegen

| | |
|--------|-----------------------------|
| 44.000 | Unfälle mit Personenschaden |
| ~200 | Getötete |
| ~6.500 | Schwerverletzte |

 **Jeden Tag werden 18 Menschen beim Linksabbiegen schwer verletzt, an jedem zweiten Tag stirbt ein Mensch!**

Unfallgeschehen an Kreuzungen und Einmündungen



Unfälle mit Personenschaden
an 10 Kreuzungen in Münster

58 U(P) gesamt
18 U(P) beim Linksabbiegen
23 U(P) beim Rechtsabbiegen

U(P) an 10 Unfallhäufungsstellen mit LSA, Münster, 2004-2006



Kriterien für den Einsatz von Lichtsignalanlagen (RiLSA)

Qualität des Verkehrsablaufs

Verkehrssicherheit

„Die Einrichtung einer Lichtsignalanlage ist sinnvoll, wenn Unfälle zu erwarten sind oder sich ereignet haben, die durch eine Lichtsignalsteuerung hätten vermieden werden können [...]. Auffällige Kennzeichen hierfür sind

- eine Häufung von Vorfahrtunfällen
- **eine Häufung von Unfällen zwischen Linksabbiegern und Gegenverkehr oder**
- eine Häufung von Unfällen zwischen Kraftfahrzeugen und überquerenden Radfahrern oder Fußgängern.“



Ampeln sollen Verkehrsfluss und Sicherheit verbessern!

Linksabbieger (RiLSA)

„Die signaltechnisch gesicherte Führung von Linksabbiegern sollte aus Gründen der Verkehrssicherheit insbesondere außerorts angestrebt werden und ist umso dringlicher, [...]

- je schlechter die Sicht auf bedingt verträgliche Verkehrsströme ist und
- je mehr die Aufmerksamkeit der Linksabbieger durch eine Häufung möglicher Konfliktfälle beansprucht wird (z. B. [...] mehrstreifiger Gegenverkehr, entgegenkommender Rechtsabbiegeverkehr und gleichzeitig freigegebener paralleler Fußgänger- und Radverkehr).“

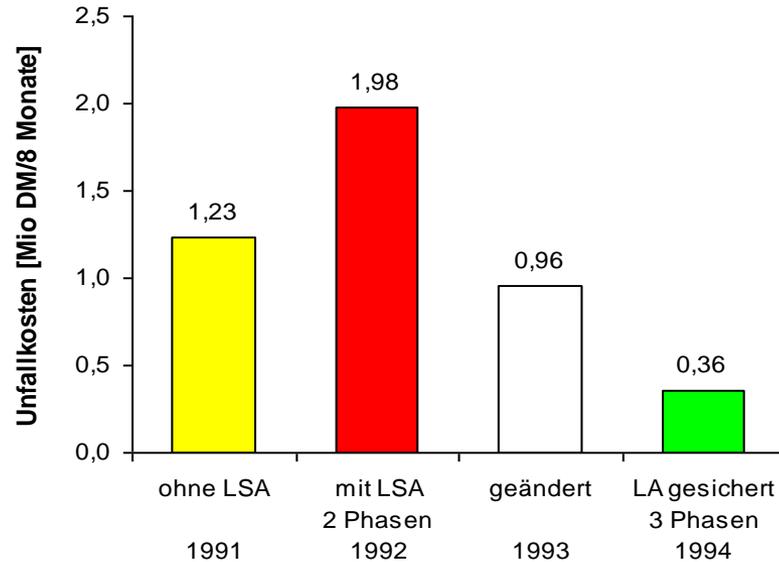
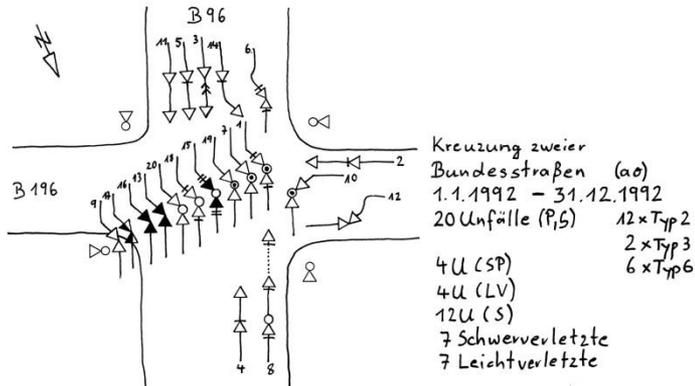
„Die nicht gesicherte Führung der Linksabbieger sollte nur bei geringer Stärke mindestens eines der beiden Fahrzeugströme angewendet werden.“



Regelfall: eigenes Signal für Linksabbieger !

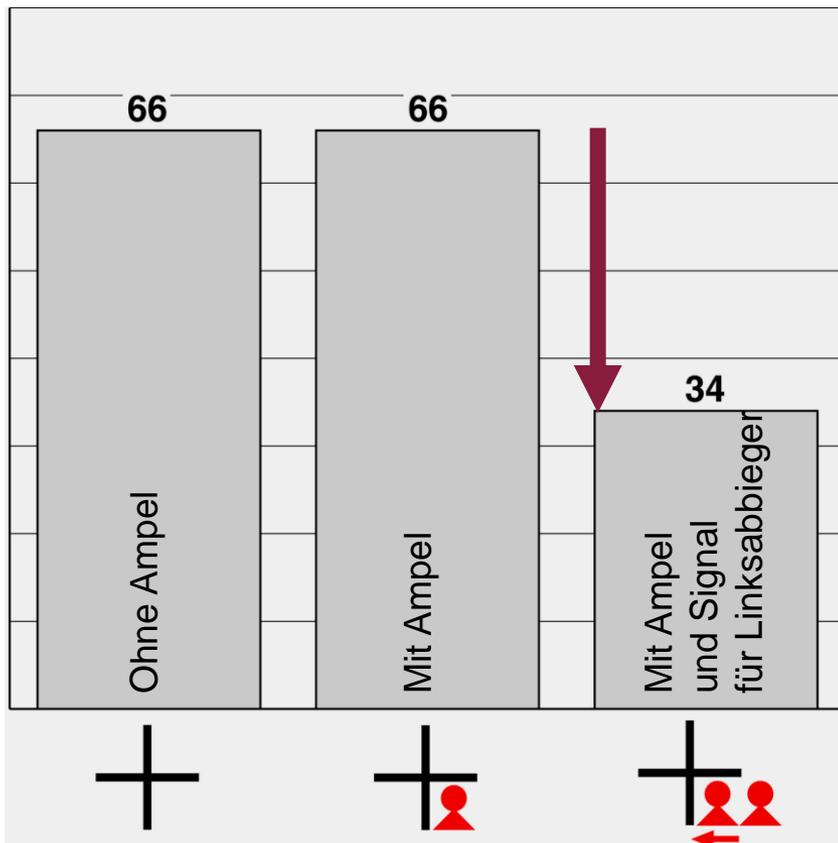
Untersuchung der Unfallforschung der Versicherer

Entwicklung Unfallgeschehen



Untersuchung der Unfallforschung der Versicherer

Unfallkostenrate an Landstraßenknotenpunkten



Signal für Linksabbieger halbiert die Unfallkosten!

Unfallkostenraten UKR (P, S) [€/1000Kfz]

Beispiel: Sicherheitspreis 2007, Nürnberg

Vorher: ohne Linksabbieger



27 Unfälle in einem Jahr
1 Unfall mit Schwerverletzten
18 Unfälle mit Leichtverletzten

Nachher: mit Linksabbieger



5 Unfälle in einem Jahr,
0 Unfälle mit Schwerverletzten
2 Unfälle mit Leichtverletzten

Häufige Gegenargumente

Die Leistungsfähigkeit wird beeinträchtigt

Die Wartezeiten werden größer

Der Rückstau wird länger

Der Verkehr bricht zusammen

Die Technik ist veraltet

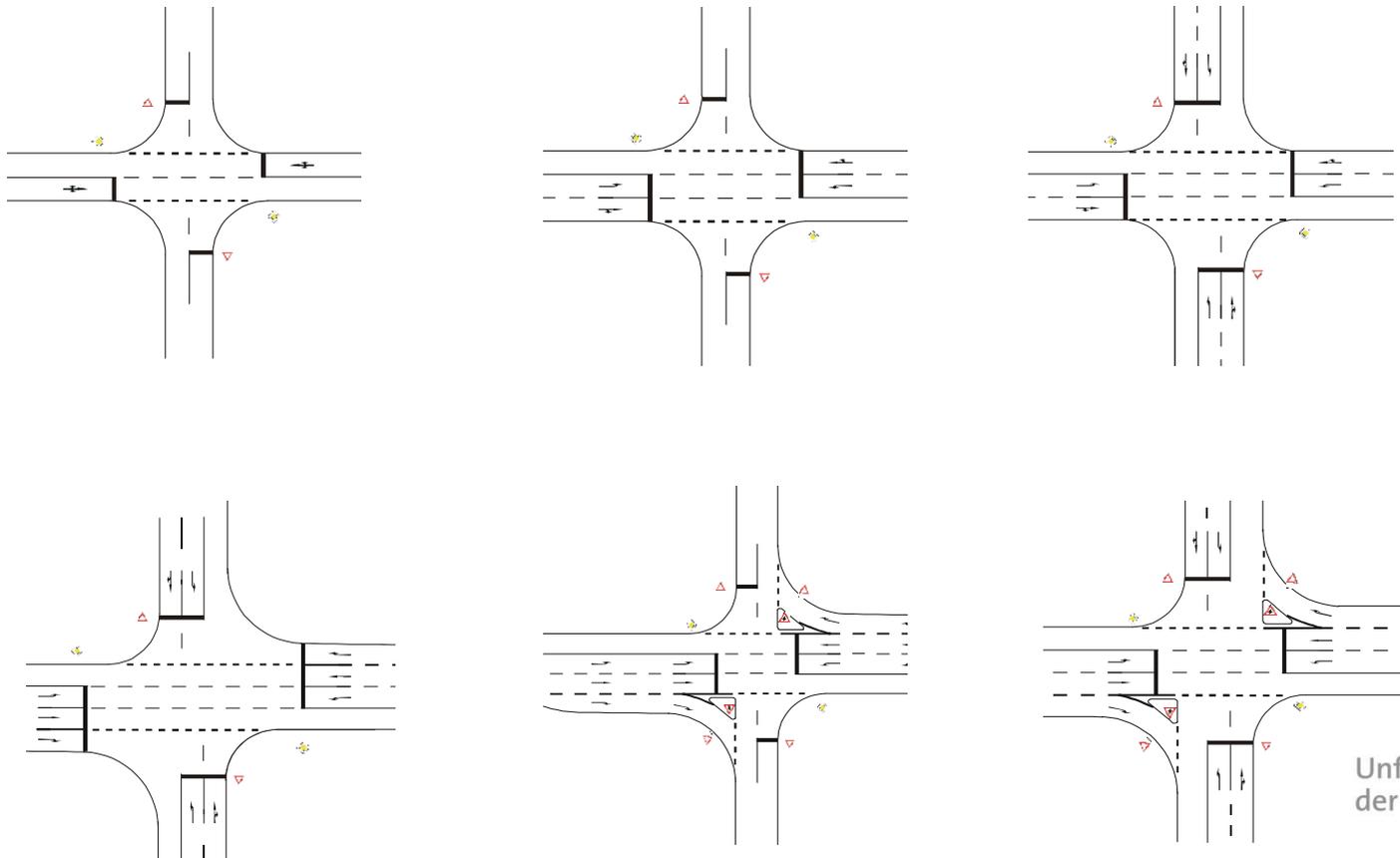
Kein Platz für eine Abbiegespur

Hohe Kosten für Umrüstung

 **Überprüfung der Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit**

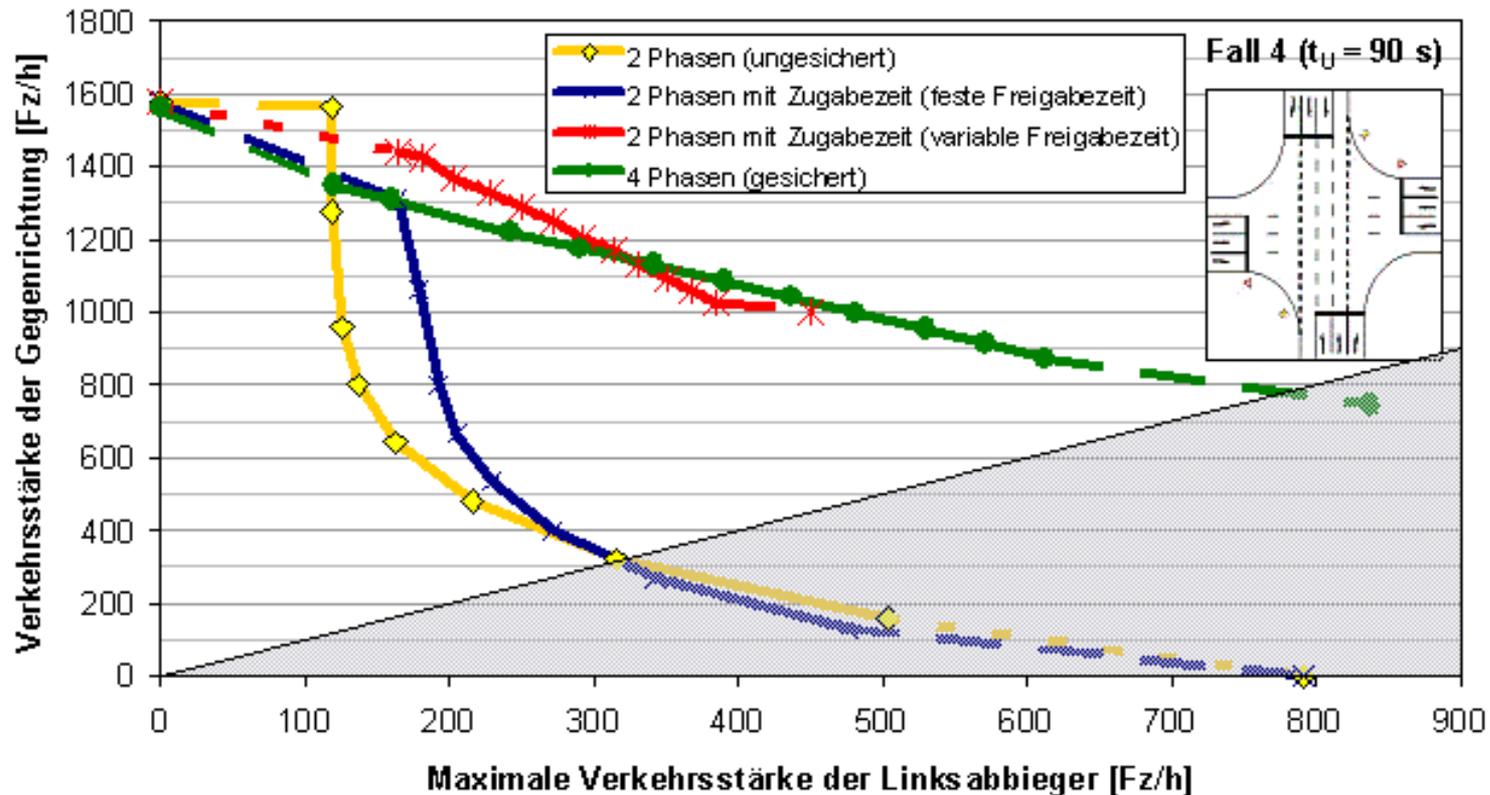
Untersuchung der Unfallforschung der Versicherer

Überprüfung der Leistungsfähigkeit bei unterschiedlicher Kreuzungsgeometrie, Verkehrsbelastung und Signalschaltung



Untersuchung der Unfallforschung der Versicherer

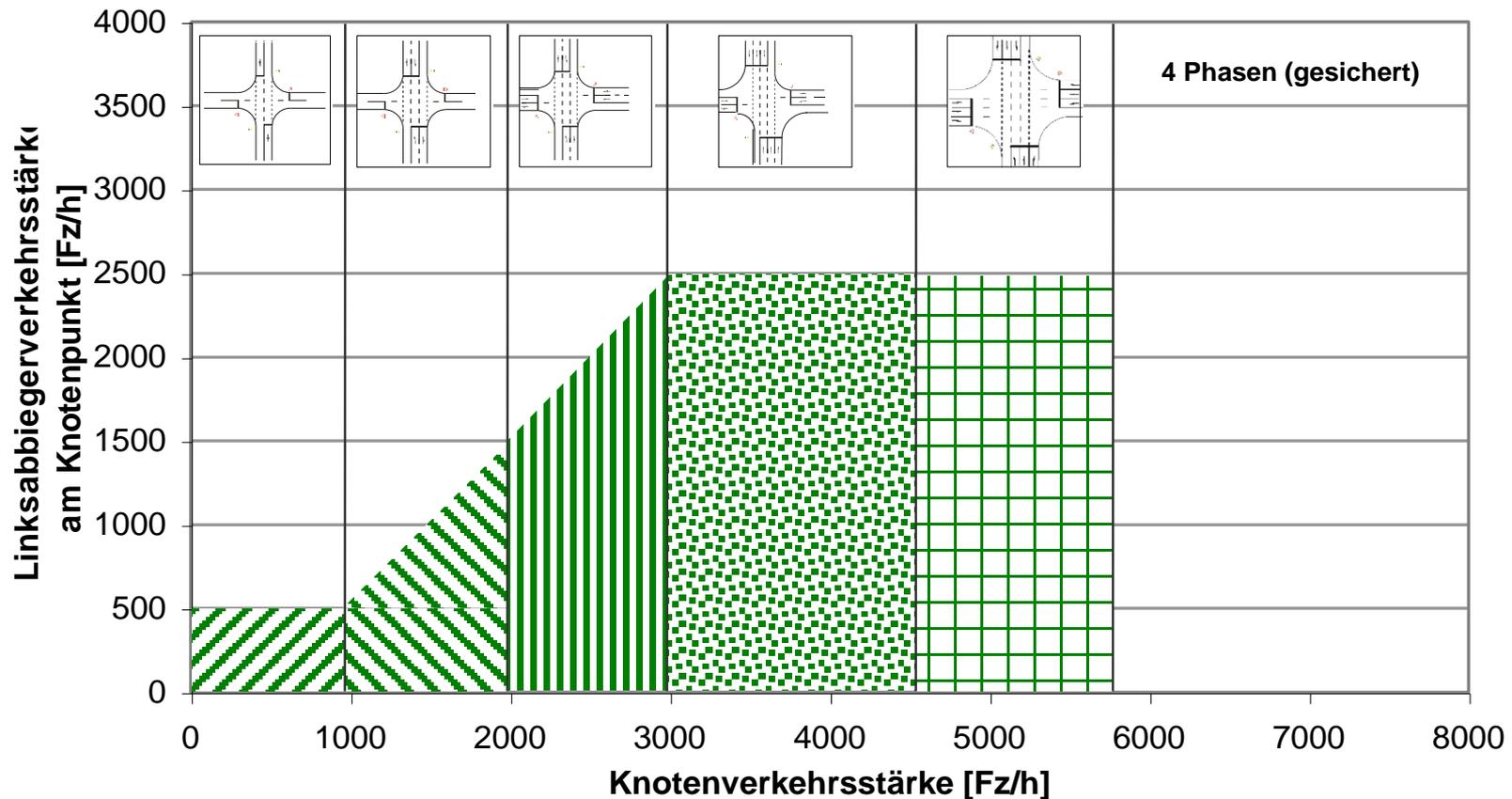
Beispiel: Simulation der Leistungsfähigkeit



Gesichertes Linksabbiegen ist leistungsfähig!

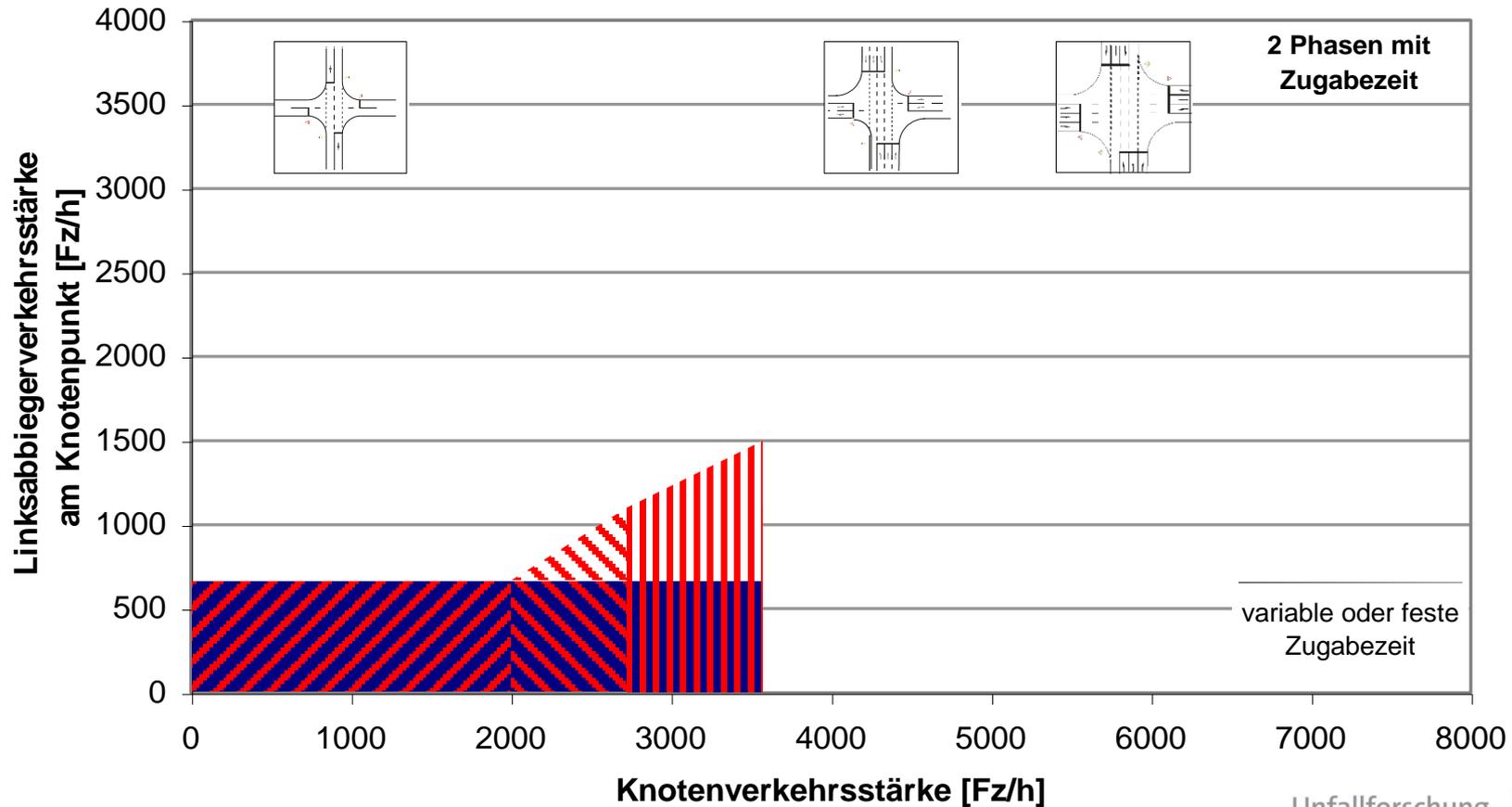
Untersuchung der Unfallforschung der Versicherer

Einsatzgrenzen für Vier-Phasen-Steuerung



Untersuchung der Unfallforschung der Versicherer

Einsatzgrenzen für Zwei-Phasen-Steuerung



Untersuchung der Unfallforschung der Versicherer

Fazit

- Bei großen Kreuzungen mit hoher Belastung ist immer eine eigenes Signal für Linksabbieger vorzusehen
- Bei großen Kreuzungen und mittlerer Belastung sowie bei kleineren Kreuzungen mit hohem Linksabbiegeanteil ist die eigene Signalisierung sogar die günstigste Lösung (Verkehrsablauf und Verkehrssicherheit)
- Kreuzungen ohne Linksabbiegesignal sind nur bei kleinen Kreuzungen mit fehlender Abbiegespur und geringer Belastung vertretbar



Die Leistungsfähigkeit wird nur in wenigen Fällen beeinträchtigt, In vielen Fällen kann sie durch die eigene Phase für Linksabbieger sogar verbessert werden!

Untersuchung der Unfallforschung der Versicherer

Empfehlung

- Ampeln sollten generell über eigene Abbiegestreifen und Signalen für Linksabbieger verfügen
- Dadurch wird die Verkehrssicherheit für Abbieger, entgegenkommende Fahrzeuge und Fußgänger/Radfahrer erheblich verbessert
- Ein Verzicht auf die Linksabbiegesignale ist nur in Ausnahmefällen an kleinen Kreuzungen mit geringer Belastung vertretbar
- Wo keine Abbiegespuren untergebracht werden können, sollten die Zufahrten einzeln freigegeben werden (Fußgänger/Radfahrer beachten)
- Unter Umständen ist das Linksabbiegen auch zu unterbinden
- Die Kosten für die Umrüstung liegen in der Regel deutlich unter den vermeidbaren Unfallkosten