

### **3. Nachtabschaltung von Lichtsignalanlagen**

Nach Nr. VI zu den Nr. 1 und 2 der VwV-StVO zu § 37 Absatz 2 sollten Lichtsignalanlagen aus Verkehrssicherheitsgründen in der Regel auch nachts in Betrieb gehalten werden. Einen entsprechenden Hinweis werden auch die neuen "Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA) - Ausgabe 2010", die in Kürze von der FGSV veröffentlicht werden, enthalten. Hiernach besteht durch das Abschalten von Lichtsignalanlagen eine deutlich erhöhte Unfallwahrscheinlichkeit, insbesondere beim Einbiegen und Kreuzen. Die hieraus resultierenden volkswirtschaftlichen Verluste können deutlich höher sein als die bewertbaren Einsparungen beim Energieverbrauch und bei den Warte- und Reisezeiten sowie der evtl. Nutzen im Hinblick auf die Nachtruhe und evtl. Umweltverbesserungen. Nachteile der örtlichen Lichtsignalregelung bei schwachem Verkehr können auch ohne Nachtabschaltung durch intelligente verkehrsabhängige Steuerungsverfahren und/ oder koordinierte Signalregelungen kompensiert werden. Diese Aussagen werden bestätigt durch die Ergebnisse der exemplarischen Untersuchung des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (GDV) für die Unfallforschung der Verkehrssicherer (UDV) aus dem Jahre 2008, die in der Broschüre "Nachtabschaltung von Lichtsignalanlagen - Sparen auf Kosten der Sicherheit?" dokumentiert sind. Hierdurch wurde nachgewiesen, dass die weit verbreitete Praxis der Städte, Lichtsignalanlagen nachts abzuschalten, aus Sicherheitsgründen nicht zu vertreten ist.

Gleichwohl werden nach den jüngsten Erkenntnissen der Verkehrsingenieure die städtischen Verwaltungen zunehmend mit der Forderung konfrontiert, Lichtsignalanlagen nachts abzuschalten. Allein in der Stadt Duisburg wurden nach Angaben des Polizeipräsidenten im Jahr 2006 rund 420 Lichtsignalanlagen in der Zeit von 23:00 bis 05:00 Uhr zur Kosteneinsparung und zur Verringerung der Verkehrsemissionen abgeschaltet. Daraufhin wurden bereits im ersten Jahr der Nachtabschaltung an 18 lichtsignalgeregelten Knoten 21 Verkehrsunfälle mit 37 Leicht- und 4 Schwerverletzten registriert. In den dreieinhalb Jahren zuvor kam es an eben diesen Kreuzungen und Einmündungen zu lediglich drei Verkehrsunfällen der Kat. 1 - 3 mit einer statistischen Gesamtschadenssumme von rund 130.000 EUR. Der vergleichbare Wert nach einem Jahr der Nachtabschaltung summierte sich auf rund 920.000 EUR. Darüber hinaus hat der PP Duisburg bei nahezu gleichbleibenden Unfallzahlen in den Jahren 2006 und 2008 einen direkten Zusammenhang zwischen der Unfallschwere und überhö-

ten, nicht angepassten Geschwindigkeiten bei Nachtabschaltungen festgestellt. Die Verkehrsteilnehmer nutzen offensichtlich die weitaus selteneren Haltevorgänge für eine zügigere Fahrweise, insbesondere auf den gut ausgebauten Vorfahrtsstraßen. Als Konsequenz daraus hat sich nach der Nachtabschaltung eine Verlagerung der Unfälle von den Kat. 4 und 5 zu den Kat. 2 und 3 ergeben. Im Vorher-/Nachher-Vergleich hat sich die Zahl der Schwerverletzten von 12 auf 29 mehr als verdoppelt; die Zahl der Leichtverletzten von 52 auf 86, was einer Zunahme von 65% entspricht.

Die negative Unfallentwicklung in der Stadt Duisburg soll beispielhaft verdeutlichen, dass eine flächenhaften Abschaltung von Lichtsignalanlagen in den Nachtstunden nicht in Frage kommen kann. Abschaltungen in verkehrsschwachen Zeiten zur Verringerung der Verkehrsemissionen und der Wartezeiten sind nur dann zu verantworten, wenn während der Abschaltzeiten eindeutig kein Sicherheitsbedürfnis mehr besteht. Lichtsignalanlagen an BAB-Abfahrten und im Zuge verkehrswichtiger Straßen oder Straßen mit schienengebundenen Fahrzeugen sollten hiervon a priori ausgenommen werden. Aber auch in allen übrigen Fällen sollte wegen der erhöhten Unfallwahrscheinlichkeit mit der Abschaltung von Lichtzeichenanlagen sehr restriktiv verfahren werden. Dabei ist eine sorgfältige Überprüfung jedes Einzelfalles und eine gezielte Verkehrsunfalluntersuchung (Mehrjahres-Betrachtung der örtlichen Unfallentwicklung) unabdingbar. Die Gründe, die zur Abschaltung einer Anlage führen, sind nachvollziehbar zu dokumentieren. Zudem bedarf es in jedem Einzelfall einer verkehrsbehördlichen Anordnung.

Auf Grund des beschriebenen Gefahrenpotenzials und der besonderen Bedeutung der Lichtsignalregelung zum Erhalt der Verkehrssicherheit werden die Bezirksregierungen alle Straßenverkehrsbehörden ihres Zuständigkeitsbereiches veranlassen, die Unfallentwicklung an allen Lichtsignalanlagen, an denen sich im Jahr 2009 im Abschaltzeitraum zwei oder mehr Unfälle der Kat. 1 - 5 ereignet haben, gezielt zu überprüfen. Die Ergebnisse der Überprüfung und die beschlossenen Verkehrssicherungsmaßnahmen (Verkürzung der Abschaltzeiten, durchgehender Betrieb etc.) sind den Bezirksregierungen anhand des beigefügten Formblattes zu berichten, um diese zu befähigen, notfalls weitergehende Untersuchungen zu veranlassen.

Nach Abschluss der Überprüfungen werden die Bezirksregierungen dem MBV bis zum 15. September 2010 zusammenfassend berichten.

Darüber hinaus werden die zuständigen Straßenverkehrsbehörden aufgefordert, künftig, im Rahmen der Jahres-Unfallkommissionssitzungen über die Unfallentwicklung an den nachts abgeschalteten Lichtsignalanlagen ihres Zuständigkeitsbereiches zu berichten, um möglichst frühzeitig negative Unfalltendenzen zu erkennen und um zeitnah notwendige Maßnahmen zu beschließen und umzusetzen.

Lichtsignalanlagen, an denen sich aufgrund von Vorfahrtsverletzungen und nicht angepasster Geschwindigkeiten im Abschaltzeitraum von 12 Monaten zwei oder mehr Unfälle der Kat. 1 - 4 ereignet haben, sind künftig in jedem Fall umgehend wieder in Betrieb zu setzen.