

Bei Rot abbiegen



Verkehrsminister Norbert Hofer (FPÖ) will Anfang 2018 das Rechtsabbiegen bei Rot testen. Es könne „von großer Wichtigkeit“ für den Verkehrsfluss sein. Experten warnen vor Gefahren für die Sicherheit und hohen Kosten.

Michael Simoner
Gudrun Springer

Dass Blau vorschlägt, Rot links liegen zu lassen, vielleicht aber nur, wenn ein grüner Pfeil nach rechts deutet, ist irgendwie amüsant. Verkehrsminister Norbert Hofer (FPÖ) lässt prüfen, ob das Rechtsabbiegen trotz roten Ampelsignals in Österreich erlaubt werden soll – DER STANDARD berichtete. Erste Tests sollen bereits Anfang 2018 erfolgen. Es könne „von großer Wichtigkeit“ für den Verkehrsfluss sein. Die Sicherheit gehe aber vor.

In den USA wurde die Möglichkeit des Rechtsabbiegens bei Rot schon in den 1970er-Jahren eingeführt, um einen spritsparenden Verkehrsfluss zu ermöglichen. Es ist aber nicht an jeder Kreuzung erlaubt, worauf Schilder mit der Aufschrift „No right turn on red“ hinweisen.

Auch in Deutschland darf bei Rot rechts abgebogen werden, wenn ein Schild mit grünem Pfeil

die Ausnahme anzeigt. Derartige Kreuzungen sind dort aber auch eher selten. Das liege an den zahlreichen Ausnahmeregelungen, sagt Harald Frey, Verkehrsexperte am Institut für Verkehrsplanung und -technik an der Technischen Uni (TU) Wien. Der Grünpfeil kommt in Deutschland zum Beispiel nicht infrage, wenn ein Radwegübergang in beide Richtungen gekreuzt wird, wenn Gleise von Schienenfahrzeugen befahren werden oder die Ampel vor allem der Schulwegsicherung dient.

Andere Geschwindigkeiten

Frey schätzt, dass in Österreich die Voraussetzungen für ein Abbiegen bei Rot ohne Sicherheits-einbußen nur bei einer Handvoll Ampeln gegeben wären. In den USA liege wegen großer Kreuzungen mit vorwiegend motorisierten Verkehrsteilnehmern eine andere Situation vor. „Man müsste die Annäherungsgeschwindigkeit an den Kreuzungsbereich senken“, sagt Frey. Teure Videoüberwa-

chung und Kontrollen wären notwendig, meint der Experte, der schon Tests für gefährdend hielt.

Zusätzliche Tafeln, die das Abbiegen bei Rot ermöglichen oder Ausnahmen ausschildern würden, lassen auch andere Verkehrsexperten mit Skepsis reagieren. Der Schilderwald sei schon zu dicht, heißt es. Weitere Tafeln stünden auch der „Reduktion des Schilderwaldes“ entgegen, die sich die Regierung ins Programm geschrieben hat. ÖAMTC und ARBÖ weisen zudem darauf hin, dass viele Rechtsabbiegespuren in Städten ohnehin schon mit Extraspur signalen ausgerüstet beziehungsweise viele Ampeln im Sinne eines optimalen Verkehrsflusses aufeinander abgestimmt seien.

Zuletzt war in Österreich Abbiegen bei Rot für Radfahrer diskutiert worden. Verkehrsexperte Frey sähe in einem Test dieser Maßnahme eine Möglichkeit, die Idee bei geringeren Geschwindigkeiten und einer kleineren Verkehrsteilnehmergruppe zu testen.

Der niederösterreichische Landtag hat schon 2014 einen Antrag für das Rechtsabbiegen bei Rot ans Parlament gestellt, der dann aber in der Schublade verschwunden ist. Die Stadt Linz hat das Vorhaben damals unterstützt. Geplante Tests sollen in Linz stattfinden.

Rütteln am Tempolimit 130

Auch dem Tempolimit auf der Autobahn will sich Minister Hofer widmen. Damit tritt er in Hubert Gorbachs Fußstapfen, der 2006 als Verkehrsminister (BZÖ) mit dem Plan, auf einigen Abschnitten 160 km/h zuzulassen, scheiterte. Tempo 160 sei nicht vorstellbar, sagte Hofer und ließ offen, welche Zahl ihm vorschwebt. Bisher hat der erhöhte Schadstoffausstoß schnell fahrender Autos ein höheres Tempolimit verhindert. Mit dem Luft-Hunderter bei Linz habe er auch „keine Freude“, sagte der Minister dem *Kurier*. Nachdenken will Hofer über die Sinnhaftigkeit der 2012 verpflichtend eingeführten Rettungsgasse. **Kommentar Seite 32**