

Rotlichtverstöße - Neue Gesichtspunkte

1994, p. 249 (#9)

□

Inhaltsverzeichnis

- [1 Zitat](#)
- [2 Inhaltsangabe](#)
- [3 Weitere Beiträge zum Thema im VuF](#)
- [4 Weitere Infos zum Thema](#)

Zitat

[Großer, W.](#): Rotlichtverstöße - Neue Gesichtspunkte. Verkehrsunfall und Fahrzeugtechnik 32 (1994), p. 249 (#9)

Inhaltsangabe

Auf genau einer Seite wird zu genau zwei Aspekten ausgeführt:

- Die Gelbzeit solle gegen über den (nicht erwähnt [RiLSA](#)-Empfehlungen) um 1 s verlängert werden, also bsp. 4 s bei 50 km/h.
- Bei Rotlichtverstößen sei die Fahrzeit zwischen Haltelinie und Detektor von der gemessenen Rotzeit abzuziehen (was in Bayern anscheinend nicht flächendeckend der Fall war).

Während letztere Forderung heutzutage gängige Praxis ist, hat erstere keinen Eingang in die Praxis gefunden. (Im Gegenteil hat Köln als letzte deutsche Großstadt 2020 auf bei Neuanlagen von 4 s auf RiLSA-konforme 3 s umgestellt.)

Im Text heißt es: »In der Zwischenzeit hat sich in der Unfallanalytik die gesicherte Erkenntnis durchgesetzt, daß im nächtlichen Straßenverkehr mit deutlich verlängerten Reaktionszeiten zu rechnen ist.«

Dieser angebliche Konsens darf jedoch bezweifelt werden: Dass der Kraftfahrer nächtens nicht in gleicher Weise auf den Farbwechsel der Ampel reagieren kann wie am Tage, ist wohl eher eine spezielle Ansicht des Autors, die sich nicht jedem Unfallanalytiker erschließt.

Weitere Beiträge zum Thema im VuF

zu Rotlicht:

- 1982 #4 [Abschätzen von Entfernung bei Rotlichtvergehen](#)
- 1985 #1 [Rotlichtverstöße - ein Gelbphasenproblem?](#)
- 1994 #2 [Zur Problematik der Rotlichtüberwachung](#)

- 1994 #9 Rotlichtverstöße - Neue Gesichtspunkte
- 1995 #3 [Rotlichtüberwachung und Rotlichtverstoß](#)

Weitere Infos zum Thema

- [RiLSA](#)