Indirektes Linksabbiegen für den Radfahrer an der Lichtsignalanlage 469 Elbinger Straße / Welsersstraße

Bericht

Am innerstädtischen vierarmigen, signalgeregelten Knotenpunkt an der Elbinger Straße / Welsersstraße mit der Verkehrszusammensetzung Kfz, ÖPNV und Rad/Fußgänger, erhält der Radverkehr im Zuge der Sanierung der Lichtsignalanlage (LSA) 469 ein Angebot für indirektes Linksabbiegen. Sollte dieses Pilotprojekt gut angenommen werden, ist es auch an anderen Stellen im Stadtgebiet möglich.

Ausgehend von den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) – die die Grundlage für die Planung, Entwurf und Betrieb von Radverkehrsanlagen bilden – überquert der Radverkehr beim Linksabbiegen über eine indirekte Radverkehrsführung im Kreuzungsbereich zunächst die von rechts kreuzende Straße und stellt sich dann so auf, dass er mit dem kreuzenden Verkehrsstrom die Straße quert, aus der er nach links abbiegen will.

Das indirekte Linksabbiegen ist ein Element zur Erhöhung der Sicherheit an größeren Knotenpunkten und zur Förderung des Radverkehrs. Bei deren Planung zur Entscheidungsfindung Kriterien wie örtliche Gegebenheiten, Verkehrsaufkommen und –zusammensetzung, Phasenfolge, Sichtverhältnisse etc. im Einzelnen besonders begutachtet und gegeneinander abgewogen werden müssen.

Im konkreten Beispiel dargestellt: Der Radverkehr, der von Nordwesten kommend in die Elbinger Straße einbiegen möchte, fährt mit dem Radfahrersignal R4 (gleichgeschaltet wie das Kfz-Signal 4) und stellt sich dann in der markierten Aufstellfläche vor der Nebenrichtung – Am Messehaus – auf. Der Radverkehr fährt dann mit seinem Radfahrersignal R3 in die Elbinger Straße und kann somit seinen Abbiegevorgang fortsetzen. Dieses Signal R3 bekommt so lange Grün gezeigt wie davon ausgegangen werden kann, dass die Aufstellfläche vom Radverkehr geräumt ist und der nachfolgende Kraftverkehrsstrom der gleichen Richtung seine Grünphase erhält.

Der Ablauf des indirekten Linksabbiegens für den Radverkehr aus der Gegenrichtung wird gleichermaßen abgewickelt. Der Radverkehr überquert den Knotenpunktarm rechts neben dem geradeausfahrenden Kraftfahrzeugverkehr – mit dem Radfahrersignal R2 – und überquert anschließend die Straße, aus der er nach links abbiegen will – mit dem Radfahrersignal R1.

Das heißt: In der Planung wurde vom bisherigen Bestand ausgegangen und dieser um die neuen Elemente wie

- Radfahrersignalgeber,
- Radfahrertaschen (Aufstellflächen für Radfahrer),
- Markierungen etc. ergänzt.

Die Anzahl und die Standorte der Radfahrersignalgeber wurden so gewählt, dass eine Verwechslungsgefahr, mit einem hinter dem Konfliktpunkt befindlichen Signal (R1, R3), auszuschließen ist.

Vorliegend wird ein zweiphasiger Ablauf geschaltet. D.h. dass pro Umlauf (Zeit, innerhalb der, je nach Verkehrsaufkommen und Tageszeit, 75 Sekunden oder 100 Sekunden) einmal die Haupt- und einmal die Nebenrichtung abgewickelt werden. Somit kann in diesem Fall das indirekte Linksabbiegen für den Radverkehr ohne eigene Phase abgewickelt werden und sich signaltechnisch in die bisherigen Signalprogramme gut integrieren.