

Betreff: indirekter linksabbieger für Radfahrende RobertDaum Platz

Von: Ulrich Schmidt [<mailto:ulrichschmidt.fahrrad@web.de>]

Gesendet: Samstag, 10. Februar 2018 17:53

An: Oberbürgermeister

Cc: Peinelt Norina; lorenz gaubig; gesamtverteiler Fahrradstadt; frank de Felder; anja liebert; hans jürgen vitenius; Meyer Frank; volker Dittgen; Saßmannshausen Friedhelm; sedat ugurmann; herhausen; klaus vom Ölberg; cemal Agir; Thomas Kring; Lokalredaktion Wuppertal M.Praest

Betreff: indirekter linksabbieger für Radfahrende RobertDaum Platz

Ulrich Schmidt
Rudolfstraße 48
42285 Wuppertal
Tel: 0176 23604034

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Mucke,

hiermit stelle ich den folgenden Antrag nach § 24 GO NRW :

Einrichtung eines indirekten Linksabbieger für Radfahrende die am Robert Daum Platz von der B7 (Fahrtrichtung West) in Richtung Tannenbergsstraße.

Begründung:

Aufgrund der Vorlage 0074/18 ist erkennbar das der Verwaltung es schwer fällt, eine Lösung zu finden. Auch wenn diese Möglichkeit eine Standard Maßnahme nach der ERA / STVO/ RILSA ist, scheint diese offensichtlich nicht geprüft wurden zu sein.

Funktionsweise.

Der Radfahrer fährt auf dem bestehenden Radfahrstreifen in die Kreuzung ein. Ab dort gibt es einen zweiten Radfahrstreifen oder Verbreiterung der zur einer Aufstelltasche in dem kreuzungsarm der Briller Straße führt. Dort erhält der Radfahrende zusammen mit dem Geradeaus Verkehr aus der Briller Straße mit einem leichten Vorlauf grün und kann von dort aus zur Tannenbergs Straße gelangen.

Erforderliche Maßnahmen:

Markierungsarbeiten der Radfahrstreifen und Aufstelltasche

Es muss nur ein Lichtzeichenmast mit einer Lichtzeichenanlage für Radfahrende aufgestellt werden. Dieses sollte aufgrund Grünen Wiese neben der Fahrbahn möglich sein.

Vorteile:

Durch diese Maßnahme können auch Radfahrende, die sich nicht trauen über mehrere Spuren sich auf dem Linksabbieger im Mischverkehr einzuordnen in die Tannenbergsstraße gelangen. Der zeitliche Mehraufwand ist gering. Es müssen keine fragwürdigen Fußgängerüberwege freigeben überlegt werden.

Radfahrende wie ich die sich zutrauen im Mischverkehr zu fahren können dann immer noch direkt linksabbiegen.

Hinweise für die Verwaltung / Politik

Mein Antrag darf natürlich mit Namensnennung öffentlich im RIS eingestellt werden.

Ich bedarf keiner schriftlichen Bestätigung wann mein Antrag vorkommt (ich verfolge die Informationen im RIS selbstständig)

Ich habe nichts dagegen wenn die BV Elberfeld schon Vorfeld diesen Vorschlag in Ihrer Sitzung am 27.02.18 behandelt auch wenn noch keine Vorlage zu diesem Bürgerantrag vorliegt. Dazu bitte allerdings diese E Mail an alle Mitglieder der BV weiter leiten.

Aus der STVO und Regelwerke

STVO § 9 2) Wer mit dem Fahrrad nach links abbiegen will, braucht sich nicht einzuordnen, wenn die Fahrbahn hinter der Kreuzung oder Einmündung vom rechten Fahrbahnrand aus überquert werden soll. Beim Überqueren ist der Fahrzeugverkehr aus beiden Richtungen zu beachten. Wer über eine Radverkehrsführung abbiegt, muss dieser im Kreuzungs- oder Einmündungsbereich folgen.

ERA 2010

Bild 49: Fahrradschleuse

Kraftfahrzeugverkehrs am Vorsignal erforderlich sein. Dies gilt besonders dann, wenn die Anzahl der in die Signalisierung einbezogenen Fahrstreifen vor dem Vorsignal geringer ist als am Hauptsignal. Die Freigabezeit des Vorsignals für den Kraftfahrzeugverkehr soll auf diejenige des Hauptsignals so abgestimmt sein, dass nach dem Ende der Freigabezeit am Hauptsignal keine Kraftfahrzeuge in der Fahrradschleuse verbleiben. Die Sperrzeit des Vorsignals für den Radverkehr soll möglichst kurz sein.

Da Fahrradschleusen in der Regel bei hohen Kraftfahrzeugverkehrsstärken eingesetzt werden, sollen zwischen Vor- und Hauptsignalgeber Radfahrstreifen für die einzelnen Fahrrichtungen vorgesehen werden. Bei eingeschränkter Flächenverfügbarkeit sind Radfahrstreifen vorrangig für den links abbiegenden Radverkehr anzulegen. Bei einem durchgehenden Radweg soll geradeaus fahrender und rechts abbiegender Radverkehr nicht durch die Schleuse geführt werden. Vor- und Hauptsignalgeber einer Fahrradschleuse sollen mindestens 30 m voneinander entfernt sein, da bei zu geringem Abstand die Gefahr der Missachtung der Vorsignale durch den Kraftfahrzeugverkehr besteht.

Linksabbiegen mit indirekter Radverkehrsführung im Kreuzungsbereich

Beim Linksabbiegen über eine indirekte Radverkehrsführung im Kreuzungsbereich überquert der Radverkehr zunächst die von rechts kreuzende Straße und stellt sich dann gemäß dem Bild 50 so auf, dass er mit dem kreuzenden Verkehrsstrom die Straße quert, aus der er nach links abbiegen will.

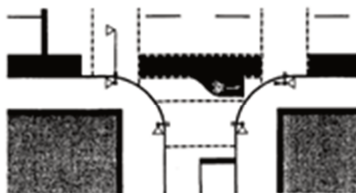


Bild 50: Linksabbiegen über eine indirekte Radverkehrsführung im Kreuzungsbereich

Das Linksabbiegen mit indirekter Radverkehrsführung im Kreuzungsbereich erfordert

- eine während des Wartens geschützte Aufstellmöglichkeit,
- besondere Überlegungen bei verkehrsabhängig gesteuerten Lichtsignalanlagen hinsichtlich der Anforderungserfassung und Phasenfolge und
- an großen Knotenpunkten einen rechtzeitigen, gut sichtbaren Hinweis auf die indirekte Führung des links abbiegenden Radverkehrs.

Markierte Aufstellflächen sind zur Orientierung und Führung des Radverkehrs an großräumigen Knotenpunkten zweckmäßig. Erforderlich sind sie, wenn

- aus der Örtlichkeit nicht eindeutig abzulesen ist, wo sich links abbiegender Radverkehr gefahrlos aufstellen kann und
- besondere Lichtzeichen für den indirekt geführten Radverkehr vorgesehen werden.

Beim Linksabbiegen mit indirekter Radverkehrsführung im Kreuzungsbereich ist aufgrund der Örtlichkeit zu klären, ob der so abbiegende Radverkehr gemeinsam mit dem Fußgängerverkehr signalisiert werden kann. Dies setzt voraus, dass

- die Signale des Fußgänger- und Radverkehrs von der Aufstellfläche gut eingesehen werden können,
- bei der Freigabe der Fußgängerverkehrsfurt ein ausreichender Zeitvorsprung vor in der gleichen Phase freigegebenen Abbiegern eingehalten ist und
- bei vorhandenem Fahrbahnteiler beide Furten gleichzeitig freigegeben werden.

Sind diese Voraussetzungen nicht gegeben, werden besondere Lichtzeichen für den Radverkehr mit der Signalfolge Grün-Rot-Grün empfohlen. Der Radverkehr soll in Abhängigkeit von seiner Stärke zwei bis vier Sekunden eher Grün erhalten als der nachfolgende Kraftfahrzeugstrom der gleichen Richtung. Es soll nur so lange Grün gezeigt werden, bis davon ausgegangen werden kann, dass die Aufstellfläche geräumt ist.

Bei starken indirekt links abbiegenden Radverkehrsströmen ist eine unmittelbare Abfolge der Freigabezeiten für die erste und für die zweite Straßenüberquerung anzustreben. Dies kann z. B. erreicht werden mit einer Zugabezeit für den links abbiegenden Kraftfahrzeugverkehr aus der Ankunftsrichtung bei gleichzeitiger Freigabe der für die Fortsetzung des Abbiegevorganges des Radverkehrs vorgesehenen Furt.

Liegen die Aufstellflächen für indirekt links abbiegenden Radverkehr in Knotenpunktzufahrten mit Sonderphasen für rechts abbiegende Fahrzeuge, dürfen die Rechtsabbieger erst nach dem Geradeausverkehr aus der gleichen Richtung freigegeben werden.

Die Lage der Aufstellfläche richtet sich nach der Art der Radverkehrsanlage in der kreuzenden Straße. Die Aufstellflächen liegen bei Radverkehrsanlagen in der kreuzenden Straße im Verlauf des dortigen geradeaus fahrenden Radverkehrs. Die Führung soll durch entsprechende Hinweiszeichen angezeigt werden. Bei weiterer Absetzung der Radverkehrsfurten sollen die Aufstellflächen bereits in der gewünschten Fahrtrichtung des Radverkehrs, also links der Radverkehrsfurt, liegen.

Auch bei Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn ohne Radverkehrsführungen in der Knotenpunktzufahrt kann dem Radverkehr das Linksabbiegen mit indirekter Radverkehrsführung und Aufstellflächen im Kreuzungsbereich angeboten werden, z. B. wenn Linksabbiegen nur für den Kraftfahrzeugverkehr verboten ist oder als Alternative zum direkten Linksabbiegen.

Linksabbiegen hinter der Kreuzung nach § 9 Abs. 2 StVO

Linksabbiegen hinter der Kreuzung nach § 9 Abs. 2 StVO ist dem Radverkehr immer möglich. Linksabbieger müssen sich dann nicht einordnen, sie überqueren die Fahrbahn, aus der sie links abbiegen wollen, hinter der Kreuzung oder Einmündung vom rechten Fahrbahnrand aus. Der Radverkehr muss dann absteigen und überquert die Straße wie der Fußgängerverkehr. Problematisch ist diese Lösung bei starken Linksabbiegebeziehungen des Radverkehrs sowie bei beengten Seitenraumverhältnissen. Dann sollte für den Radverkehr eine der vorher beschriebenen Lösungen realisiert werden.

4.4.5 Signalisierung bei Mischverkehr auf der Fahrbahn (einschließlich Schutzstreifen)

Die Signalisierung des Radverkehrs erfolgt bei Führung auf der Fahrbahn gemeinsam mit dem Kraftfahrzeugverkehr.

Wird der Radverkehr auf der Strecke auf Schutzstreifen geführt, sind diese in der Regel auch in der Knotenpunktzufahrt beizubehalten.

Das Linksabbiegen des Radverkehrs kann direkt oder indirekt erfolgen. Sind Linksabbiegestreifen vorhanden, sollten nach Möglichkeit auch dort Schutzstreifen markiert werden, um einen vorgezogenen Aufstellbereich zu ermöglichen (vgl. Bild 48).

Ist die Markierung von Schutzstreifen aus Platzgründen nicht möglich, soll der Fahrstreifen mit dem stärksten Radverkehr zu Lasten der anderen auf mindestens 3,50 m verbreitert werden.

4.4.6 Signalisierung des Radverkehrs auf Radfahrstreifen

Auf der Strecke vorhandene Radfahrstreifen sind in der Knotenpunktzufahrt in der Hauptfahrtrichtung (in der Regel geradeaus) durchzuführen. Nach Möglichkeit sollen auch Abbiegestreifen für den direkt links abbiegenden Radverkehr vorgesehen werden. Dies ist besonders dann der Fall, wenn

- starker linksabbiegender Radverkehr vorhanden ist,
- der Kfz-Linksabbiegestreifen stark genutzt wird oder
- bei Mischverkehr im Streckenbereich mehr als zwei Fahrstreifen in der Knotenpunktzufahrt vorhanden sind.

für Rückfragen stehe ich gerne zur Verfügung

mit freundlichen Grüßen

Ulrich Schmidt

