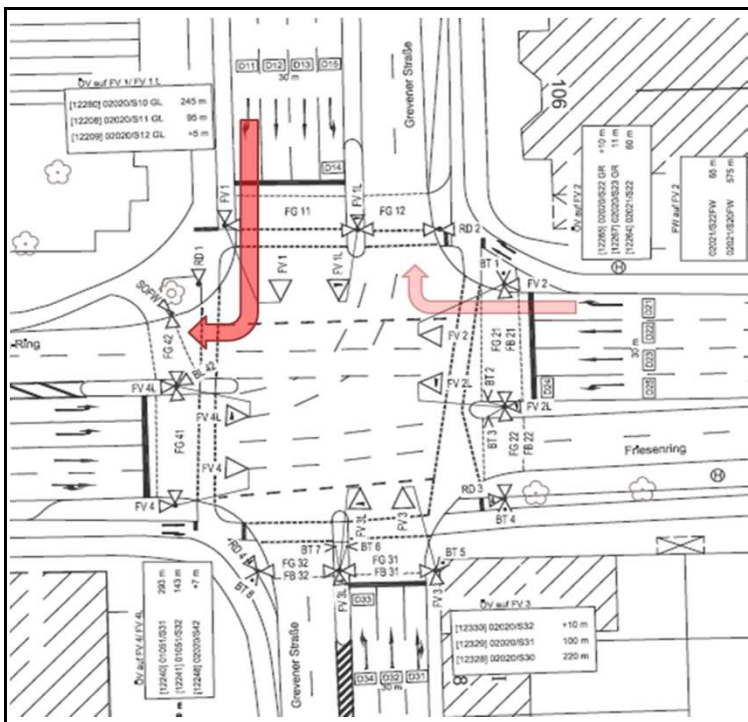


**LSA 02020 (Grevener Straße / York-Ring / Friesenring)**

Konfliktfreie Rechtsabbieger - Signalisierung  
 Fahrbeziehung: Grevener Straße - York-Ring

**Σ Prioritätspunkte: 19**



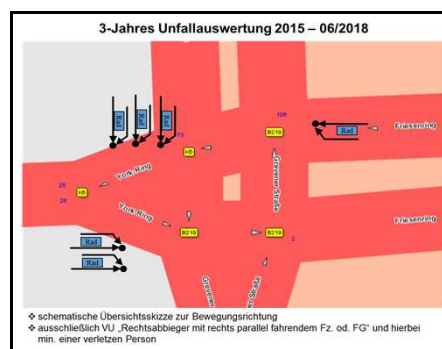
**Verkehrszählung der Zufahrt 1**

Spitzenstunde 7.00 - 8.00 Uhr 25.11.2014

Rad	Krad	Lz	Lkw	Bus	Pkw	Kfz
18	22	167	23	1760	1990	
12	13	98	12	1097	1232	
2	5	20	1	277	305	
8	4	47	6	608	673	
2	4	31	5	212	254	

Spitzenstunde 16.00 - 17.00 Uhr 25.11.2014

Rad	Krad	Lz	Lkw	Bus	Pkw	Kfz
24	11	162	12	2088	2297	
5	8	72	6	999	1090	
1	3	31	0	231	266	
4	3	31	4	579	621	
0	2	10	2	189	203	



**Identifizierungskriterien:**

- |   |  |
|---|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> Hohe Abbiegerverkehrsstärke           | <input checked="" type="checkbox"/> Anzahl der rechtsabbiegenden Großfahrzeuge |
| <input checked="" type="checkbox"/> hohe Radfahrgeschwindigkeit (Gefälle) | <input type="checkbox"/> zügige Linienführung                                  |
| <input type="checkbox"/> nicht beseitigbare Sichtbehinderungen            | <input checked="" type="checkbox"/> komplexer unübersichtlicher Knotenpunkt    |
| <input type="checkbox"/> Einheitlichkeit im Streckenzug                   | <input checked="" type="checkbox"/> unerwartete Verkehrsführungen              |
| <input type="checkbox"/> .....  | <input checked="" type="checkbox"/> reale Unfallsituation                      |

**Ersteinschätzung:**  nicht realisierbar

realisierbar mit  LSA-Planung  LSA-Planung/ Markierung  LSA-Planung/ Umbau

Freigabezeitbedarf FV 1R: Morgenspitze ≥ 16 s Nachmittagspitze ≥ 14 s

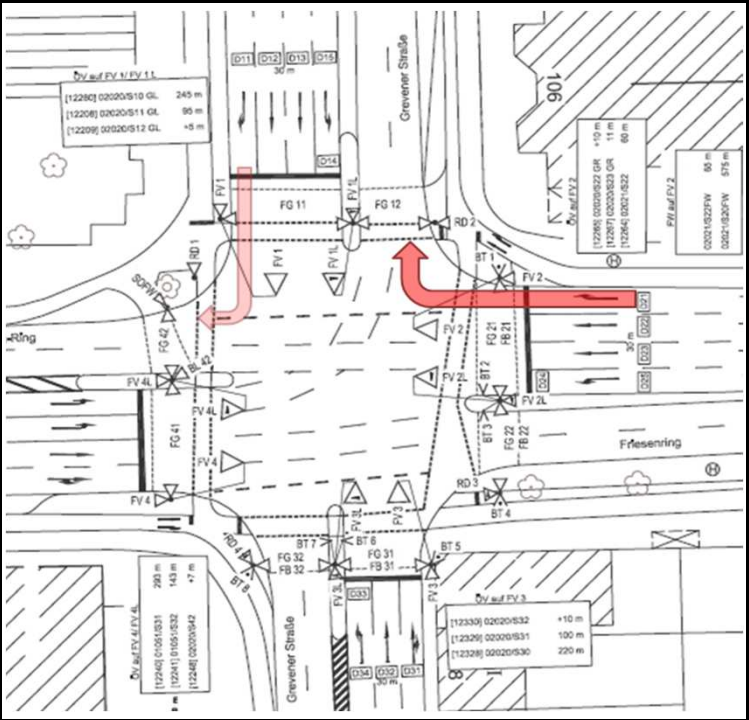
Lösungsansätze / Randbedingungen:

- 1. Freigabe mit ca. 8 s parallel zum 2-streifigen Linksabbieger des York-Ring
- 2. Freigabe mit ca. 8 s zum Ende der stadteinwärtigen Freigabe der Grevener Straße möglich, wenn die Freigabe RD1/FG41/FG42 von zurzeit 23 s auf unzumutbare 7 s eingekürzt würde; im Kurzprogramm ist eine 2. Freigabe nicht realisierbar
- 2. Rechtsabbiegefahrstreifen zwingend erforderlich, sonst keine ausreichende Leistungsfähigkeit [siehe Untersuchungsbericht 61.43.0100 vom 23.10.2008]
- Berücksichtigung der Einfahrwege bei der Zwischenzeitberechnung könnte notwendig werden

# LSA 02020 (Grevener Straße / York-Ring / Friesenring)

Konfliktfreie Rechtsabbieger - Signalisierung  
 Fahrbeziehung: Friesenring - Grevener Straße

**Σ Prioritätspunkte: 18**



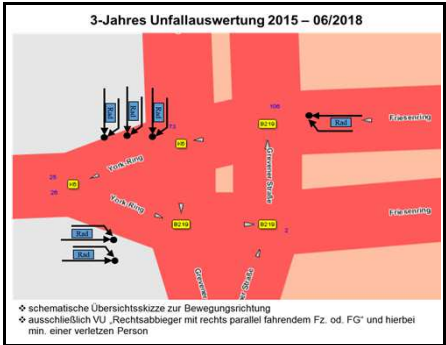
**Verkehrszählung der Zufahrt 2**

Spitzenstunde 7.00 - 8.00 Uhr 25.11.2014

Rad	Krad	Lz	Lkw	Bus	Pkw	Kfz
13	16	162	23	2001	2215	
3	6	49	10	849	917	
0	2	8	6	108	124	
3	4	38	4	716	765	
0	0	3	0	25	28	

Spitzenstunde 16.00 - 17.00 Uhr 25.11.2014

Rad	Krad	Lz	Lkw	Bus	Pkw	Kfz
15	9	133	12	2073	2242	
5	2	84	7	1109	1207	
2	0	26	3	191	222	
3	2	57	4	827	893	
0	0	1	0	91	92	



**Identifizierungskriterien:**

- Hohe Abbiegerverkehrsstärke
- hohe Radfahrgeschwindigkeit (Gefälle)
- nicht beseitigbare Sichtbehinderungen
- Einheitlichkeit im Streckenzug
- .....
- Anzahl der rechtsabbiegenden Großfahrzeuge
- zügige Linienführung
- komplexer unübersichtlicher Knotenpunkt
- unerwartete Verkehrsführungen
- reale Unfallsituation

**Ersteinschätzung:**  nicht realisierbar

realisierbar mit  LSA-Planung  LSA-Planung/ Markierung  LSA-Planung/ Umbau

Freigabezeitbedarf FV 2R: Morgenspitze ≥ 7 s Nachmittagspitze ≥ 12 s

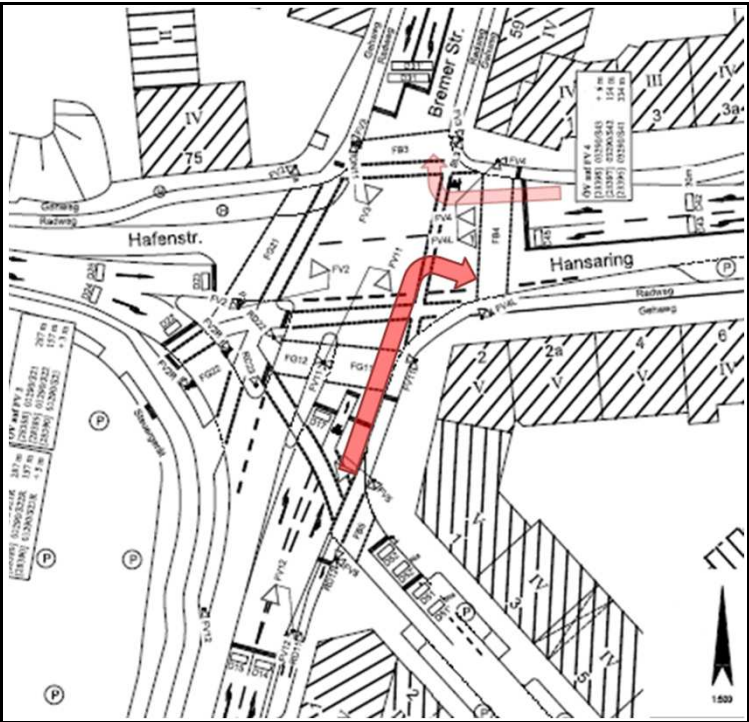
Lösungsansätze / Randbedingungen:

- Im Schatten des Linksabbiegers Grevener Straße → Friesenring (FV1L) und bei Reduzierung der Freigabezeit RD2/FG11/FG12 auf 16 s sowie teilweiser Berücksichtigung der Einfahrwege bei der Berechnung der Zwischenzeiten kann in den Langprogrammen (tu = 90s) bis zu 18 s Freigabezeit bereitgestellt werden
- Im Kurzprogramm müsste für 5 s Grünan FV2R die Mindestgrünzeit für Fußgänger über den Friesenring auf 14 s verkürzt werden; kritisch wenn dort ein 2. Rechtsabbiegefahstreifen kommt
- Unstetiger Grünanfang der Signale der Knotenpunktzufahrt Friesenring
- Die Bushaltestelle "Dreifaltigkeitskirche" in dem beginnenden Rechtsabbiegefahstreifen müsste aufgegeben werden

# LSA 03290 (Albersloher Weg / Hafenstraße / Hansaring / Bremer Straße)

Konfliktfreie Rechtsabbieger - Signalisierung  
 Fahrbeziehung: Albersloher Weg - Hansaring

**Σ Prioritätspunkte: 12**



**Verkehrszählung der Zufahrt 1**

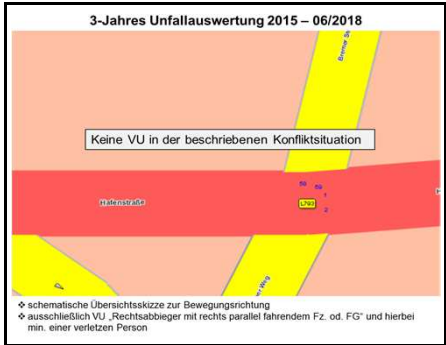
Spitzenstunde 7.00 - 8.00 Uhr 19.04.2007

	Kfz	Pkw	Bus	Lkw	Lz	Krad	Rad
	392	343	16	22	2	9	61
	235	206	2	16		11	63
	<b>186</b>	<b>165</b>		<b>14</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
S	813	714	18	52	7	22	125
Q	1504	1334	42	77	21	30	266

Spitzenstunde 16.00 - 17.00 Uhr 19.04.2007

	Kfz	Pkw	Bus	Lkw	Lz	Krad	Rad
	395	363	18		1	13	62
	287	270	2	1		14	100
	<b>168</b>	<b>153</b>		<b>7</b>	<b>8</b>		<b>1</b>
S	850	786	20	8	9	27	163
Q	1591	1468	40	23	12	48	270



**Identifizierungskriterien:**

- |   |  |
|---|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> Hohe Abbiegerverkehrsstärke | <input checked="" type="checkbox"/> Anzahl der rechtsabbiegenden Großfahrzeuge |
| <input type="checkbox"/> hohe Radfahrgeschwindigkeit (Gefälle)  | <input checked="" type="checkbox"/> zügige Linienführung                       |
| <input type="checkbox"/> nicht beseitigbare Sichtbehinderungen  | <input checked="" type="checkbox"/> komplexer unübersichtlicher Knotenpunkt    |
| <input type="checkbox"/> Einheitlichkeit im Streckenzug         | <input type="checkbox"/> unerwartete Verkehrsführungen                         |
| <input type="checkbox"/> .....                                  | <input checked="" type="checkbox"/> reale Unfallsituation                      |

**Ersteinschätzung:**  nicht realisierbar  
 realisierbar mit  LSA-Planung  LSA-Planung  LSA-Planung/ Umbau

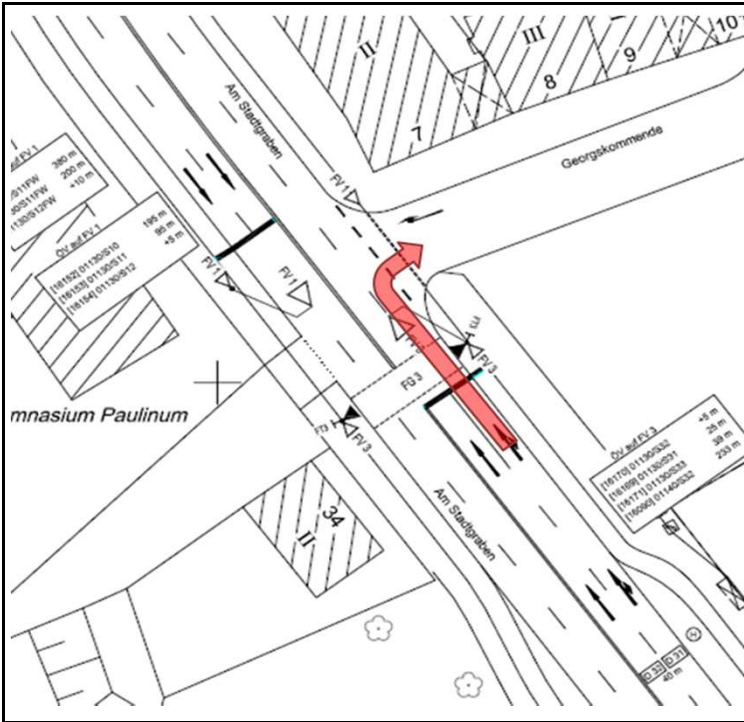
Freigabezeitbedarf FV 11R: Morgenspitze ≥ Nachmittagspitze ≥ 9 s

- Lösungsansätze / Randbedingungen:**
- Der Bau eines Rechtsabbiegefahrstreifens ( $L_{min} = 35\text{ m}$ ) ist zwingend Voraussetzung; die Schließung der Ausfahrt Bernhard-Ernst-Straße für Kfz könnte notwendig werden; Rückbau der Eckausrundung im südöstlichen Quadranten wäre sinnvoll zur Schaffung einer Auftrittsfläche für FG4 und damit der Zwischenzeit und Mindestfreigabezeit
  - Kürzung der Freigabe für Radfahrer/ Fußgänger über den Albersloher Weg
  - Freigabe FV11R weitestgehend parallel zum Linksabbieger des Hansa-Ring ermöglicht  $t_{gr} \sim 19\text{ s}$  in den Tagesprogrammen und  $t_{gr} \sim 8\text{ s}$  im Kurzprogramm

# LSA 01130 (Am Stadtgraben / Georgskommende)

Konfliktfreie Rechtsabbieger - Signalisierung  
 Fahrbeziehung: Am Stadtgraben - Georgskommende

**Σ Prioritätspunkte: 11**



**Verkehrszählung der Zufahrt 3**

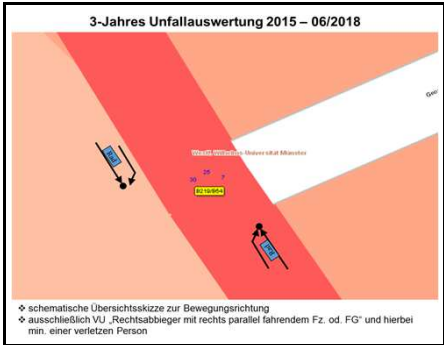
Spitzenstunde 7.00 - 8.00 Uhr 2017/2018

	Kfz	Pkw	Bus	Lkw	Lz	Krad	Rad
	782	738	10	18	4	12	134
	32	30	0	2	0	0	62
S	814	768	10	20	4	12	196
Q	1676	1562	29	44	6	35	330

Spitzenstunde 16.00 - 17.00 Uhr 2017/2018

	Kfz	Pkw	Bus	Lkw	Lz	Krad	Rad
	870	839	8	12	1	42	124
	49	49	0	0	0	0	58
S	919	888	8	12	1	42	182
Q	1853	1764	25	25	7	64	743



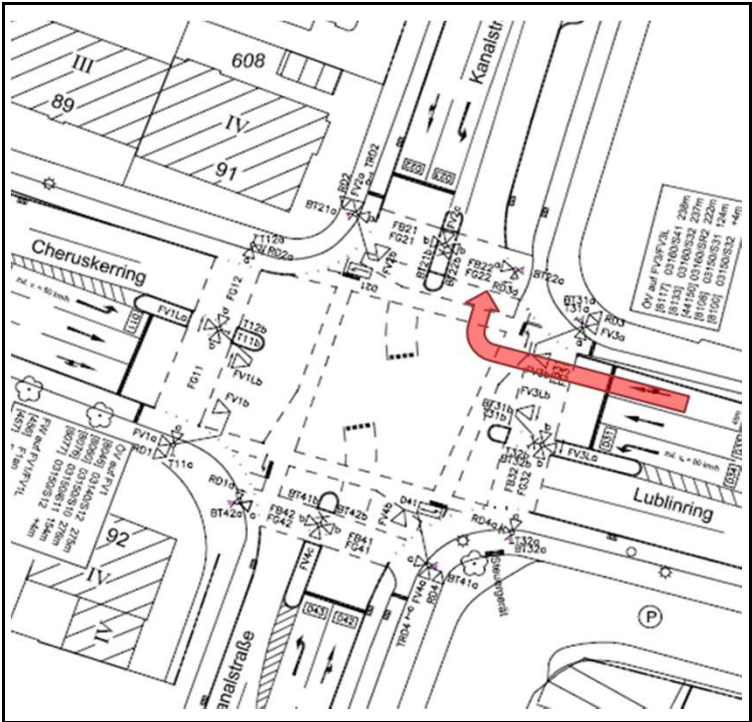
- Identifizierungskriterien:**
- |   |   |
|---|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> Hohe Abbiegerverkehrsstärke           | <input type="checkbox"/> Anzahl der rechtsabbiegenden Großfahrzeuge         |
| <input checked="" type="checkbox"/> hohe Radfahrgeschwindigkeit (Gefälle) | <input type="checkbox"/> zügige Linienführung                               |
| <input type="checkbox"/> nicht beseitigbare Sichtbehinderungen            | <input checked="" type="checkbox"/> komplexer unübersichtlicher Knotenpunkt |
| <input type="checkbox"/> Einheitlichkeit im Streckenzug                   | <input type="checkbox"/> unerwartete Verkehrsführungen                      |
| <input checked="" type="checkbox"/> Zufahrt zur Parkpalette               | <input checked="" type="checkbox"/> reale Unfallsituation                   |

- Ersteinschätzung:**  nicht realisierbar
- realisierbar mit  LSA-Planung  LSA-Planung/ Markierung  LSA-Planung/ Umbau
- Freigabezeitbedarf FV 3R: Morgenspitze ≥ ?? s Nachmittagspitze ≥ ?? s
- Lösungsansätze / Randbedingungen:
- Ausbau zum Vollknoten
  - Bauliche Anlegung eines Rechtsabbiegefahrstreifens im Anschluss an die Bushaltestelle
  - Freigabe des FV3R am Anfang oder Ende der Haupttrichtungsfreigabe mit  $t_{gr} \sim 10$  s

# LSA 03150 (Lublinring / Kanalstraße / Cheruskerring)

Konfliktfreie Rechtsabbieger - Signalisierung  
 Fahrbeziehung: Lublinring - nördl. Kanalstraße

**Σ Prioritätspunkte: 9**



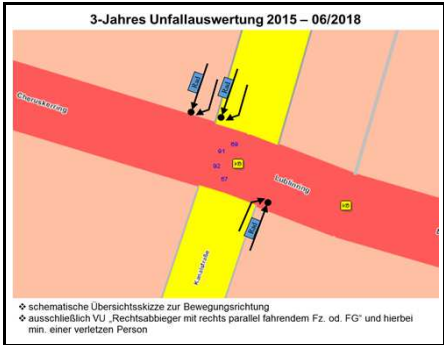
**Verkehrszählung der Zufahrt 3**

Spitzenstunde 7.00 - 8.00 Uhr 04.12.2018

Rad	Krad	Lz	Lkw	Bus	Pkw	Kfz
413	24	26	31	34	2402	2517
315	13	7	19	16	1154	1209
39	3	1	2	1	280	287
276	8	5	17	9	832	871
0	2	1	0	6	42	51

Spitzenstunde 16.00 - 17.00 Uhr 04.12.2018

Rad	Krad	Lz	Lkw	Bus	Pkw	Kfz
255	18	6	16	24	2659	2723
102	8	5	10	12	1389	1424
15	3	0	3	0	325	331
87	4	5	7	7	1016	1039
0	1	0	0	6	48	54



**Identifizierungskriterien:**

- |   |  |
|---|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> Hohe Abbiegerverkehrsstärke | <input checked="" type="checkbox"/> Anzahl der rechtsabbiegenden Großfahrzeuge |
| <input type="checkbox"/> hohe Radfahrgeschwindigkeit (Gefälle)  | <input checked="" type="checkbox"/> zügige Linienführung                       |
| <input type="checkbox"/> nicht beseitigbare Sichtbehinderungen  | <input checked="" type="checkbox"/> komplexer unübersichtlicher Knotenpunkt    |
| <input type="checkbox"/> Einheitlichkeit im Streckenzug         | <input type="checkbox"/> unerwartete Verkehrsführungen                         |
| <input checked="" type="checkbox"/> Amt 66 ??                   | <input checked="" type="checkbox"/> reale Unfallsituation                      |

**Ersteinschätzung:**  nicht realisierbar  
 realisierbar mit  LSA-Planung  LSA-Planung/ Markierung  LSA-Planung/ Umbau  
 Freigabezeitbedarf FV 3R: Morgenspitze ≥ 15 s Nachmittagspitze ≥ 20 s

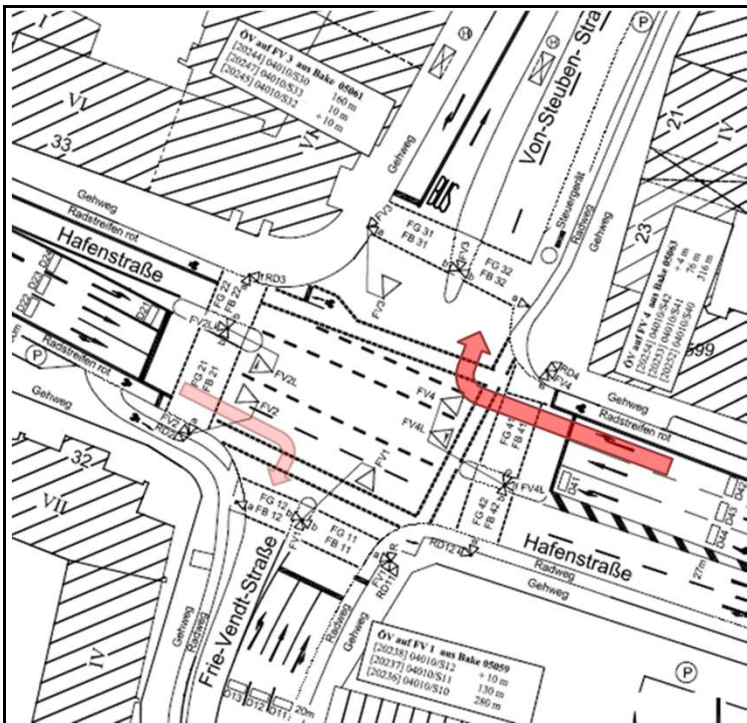
**Lösungsansätze / Randbedingungen:**

- Der Geradeausverkehr Richtung Westen benötigt 2 Fahrstreifen für eine bedarfsgerechte Verkehrsabwicklung, daher ist ein separater Rechtsabbiegefahrstreifen zwingende Voraussetzung
- Bei Reduzierung der Grünzeit für Radfahrer/ Fußgänger auf Mindestwerte über die nördliche Kanalstr. (13 s) und über den Lublinring (17 s) könnte in den Langprogramm an FV3R bis zu 20 s Grün geschaltet werden, die Nebenrichtungsfreigabe für Kfz würde sich um 3 s verkürzen
- Bei Reduzierung des Grün für Radfahrer/Fußgänger auf Mindestwerte über die nördl. Kanalstr. (13s) und über den Lublinring (17 s) könnte im Kurzprogramm an FV3R für 5 s Grün geschaltet werden, die damit verbundene kürzere Nebenrichtungsfreigabe für Kfz wäre trotzdem noch ausreichend

# LSA 04010 (Hafenstraße / Von-Steuben-Straße / Frie-Vendt-Straße)

Konfliktfreie Rechtsabbieger - Signalisierung  
 Fahrbeziehung: Hafenstraße - Von-Steuben-Straße

**Σ Prioritätspunkte: 6**

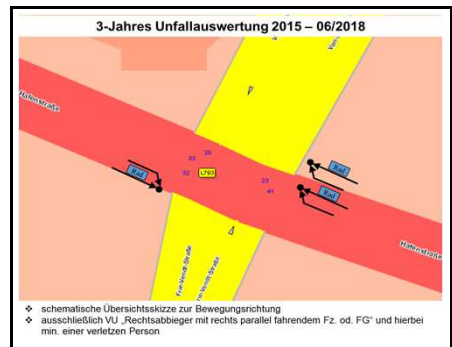


**Verkehrszählung der Zufahrt 4**  
 Spitzenstunde 7.00 - 8.00 Uhr 15.05.2014

Rad	Krad	Lz	Lkw	Bus	Pkw	Kfz
133	23	1	18	69	1025	1136
133	15	1	13	32	587	648
1	3	0	6	30	165	204
132	7	1	5	0	291	304
0	5	0	2	2	131	140

Spitzenstunde 16.00 - 17.00 Uhr 15.05.2014

Rad	Krad	Lz	Lkw	Bus	Pkw	Kfz
40	33	0	3	52	1189	1277
40	17	0	1	20	691	729
0	6	0	1	19	213	239
40	4	0	0	0	302	306
0	7	0	0	1	176	184



**Identifizierungskriterien:**

- |   |   |
|---|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> Hohe Abbiegerverkehrsstärke           | <input type="checkbox"/> Anzahl der rechtsabbiegenden Großfahrzeuge         |
| <input checked="" type="checkbox"/> hohe Radfahrgeschwindigkeit (Gefälle) | <input checked="" type="checkbox"/> zügige Linienführung                    |
| <input type="checkbox"/> nicht beseitigbare Sichtbehinderungen            | <input checked="" type="checkbox"/> komplexer unübersichtlicher Knotenpunkt |
| <input type="checkbox"/> Einheitlichkeit im Streckenzug                   | <input checked="" type="checkbox"/> unerwartete Verkehrsführungen           |
| <input type="checkbox"/> .....  | <input checked="" type="checkbox"/> reale Unfallsituation                   |

**Ersteinschätzung:**  nicht realisierbar  
 realisierbar mit  LSA-Planung  LSA-Planun  LSA-Planung/ Umbau  
 Freigabezeitbedarf FV 4R: Morgenspitze ≥ Nachmittagspitze ≥ 12 s

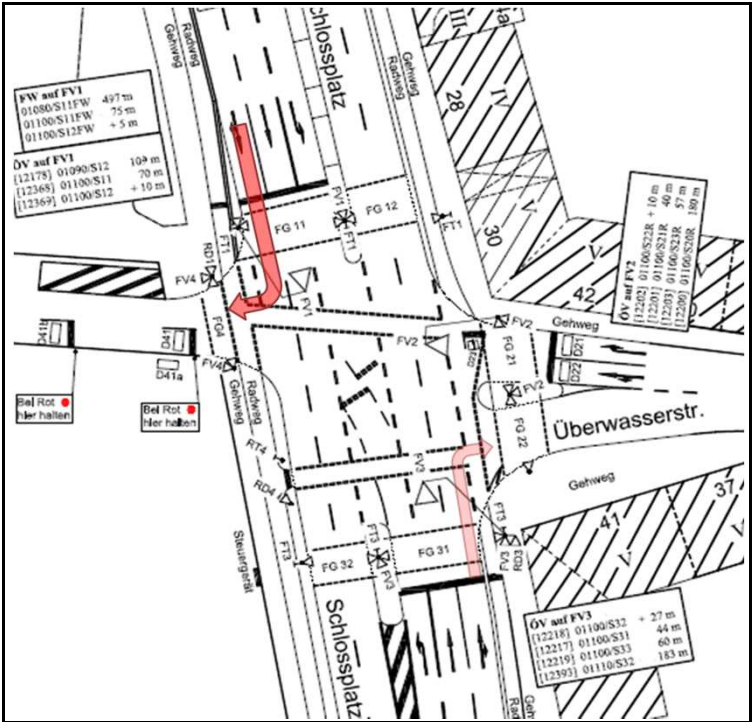
**Lösungsansätze / Randbedingungen:**

- Reduzierung der Freigabe FG11/12 auf 14s (=Einhaltung der Mindestgehbedingungen)
- Freigabe an FV4R sollte zum Ende der Freigabe der östlichen Hafenstraße liegen, da günstig für den Abfluss der ankommenden Kfz; realisierbare tgr P1,P4 = 19 s, P2 = 10 s, P3 = 5 s
- Leistungsfähigkeitsengpass in der Nachmittagspitze
- zur Optimierung ggf. Berücksichtigung von Einfahrwegen bei der Zwischenzeitberechnung

# LSA 01100 (Schlossplatz / Überwasserstraße)

Konfliktfreie Rechtsabbieger - Signalisierung  
 Fahrbeziehung: Schlossplatz - Parkplatz Nord

**Σ Prioritätspunkte: 5**



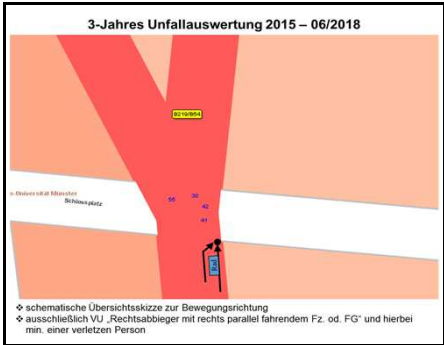
**Verkehrszählung der Zufahrt 1**

Spitzenstunde 7.00 - 8.00 Uhr 16.05.2017

Rad	Krad	Lz	Lkw	Bus	Pkw	Kfz
224	30	5	32	40	1829	1936
221	15	3	21	26	931	996
0	0	0	1	0	26	27
220	15	3	18	26	884	946
1	0	0	2	0	21	23

Spitzenstunde 16.00 - 17.00 Uhr 16.05.2017

Rad	Krad	Lz	Lkw	Bus	Pkw	Kfz
325	48	4	17	28	2135	2232
321	19	0	8	11	892	930
0	0	0	0	0	7	7
321	18	0	6	11	865	900
0	1	0	2	0	20	23



**Identifizierungskriterien:**

- |   |  |
|---|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> Hohe Abbiegerverkehrsstärke             | <input checked="" type="checkbox"/> Anzahl der rechtsabbiegenden Großfahrzeuge |
| <input checked="" type="checkbox"/> hohe Radfahrgeschwindigkeit (Gefälle)   | <input type="checkbox"/> zügige Linienführung                                  |
| <input type="checkbox"/> nicht beseitigbare Sichtbehinderungen              | <input type="checkbox"/> komplexer unübersichtlicher Knotenpunkt               |
| <input type="checkbox"/> Einheitlichkeit im Streckenzug                     | <input checked="" type="checkbox"/> unerwartete Verkehrsführungen              |
| <input checked="" type="checkbox"/> Zufahrt zum Busparkplatz / Schlossplatz | <input checked="" type="checkbox"/> reale Unfallsituation                      |

**Ersteinschätzung:**  nicht realisierbar

realisierbar mit  LSA-Planung  LSA-Planung/ Markierung  LSA-Planung/ Umbau

Freigabezeitbedarf FV 1R: Morgenspitze ≥ 5 s Nachmittagspitze ≥ 5 s

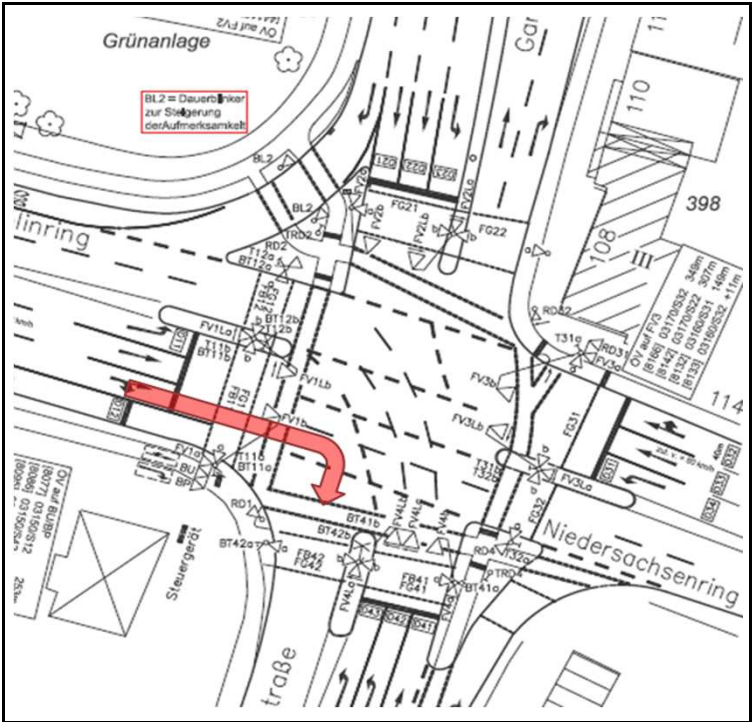
**Lösungsansätze / Randbedingungen:**

- Der Bau eines Rechtsabbiegefahrstreifens ist zwingende Voraussetzung für die Separierung
- Der zurzeit gebundene Linksabbieger in den Schlossplatz müsste ebenfalls separiert werden
- Verlängerte Wege über die Straße Schlossplatz erfordern Anpassung der Mindestfreigabe- und Räumzeiten bei den Fußgängern, Verbreiterung des Nebenrichtungsfensters zulasten der Hauptrichtung
- Die für die Rechtsabbieger erforderliche Freigabezeit kann durch Verkürzung der Grünzeit für Fußgänger/Radfahrer über die Zufahrt zum Parkplatz gewonnen werden

# LSA 03160 (Niedersachsenring / Gartenstraße / Lublinring)

Konfliktfreie Rechtsabbieger - Signalisierung  
 Fahrbeziehung: Lublinring - südl. Gartenstraße

**Σ Prioritätspunkte: 5**



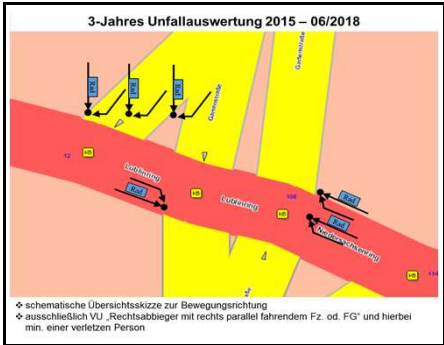
**Verkehrszählung der Zufahrt 1**

Spitzenstunde 7.00 - 8.00 Uhr 13.11.2018

Kfz	Pkw	Bus	Lkw	Lz	Krad	Rad
340	326	0	8	1	5	0
764	730	12	10	10	2	96
212	202	6	2	0	2	22
S 1316	1258	18	20	11	9	118
Q 2512	2406	31	37	19	19	450

Spitzenstunde 16.00 - 17.00 Uhr 13.11.2018

Kfz	Pkw	Bus	Lkw	Lz	Krad	Rad
290	280	0	8	0	2	0
835	804	13	4	2	12	64
160	149	0	4	2	5	5
S 1285	1233	13	16	4	19	69
Q 2732	2632	26	28	11	35	196



**Identifizierungskriterien:**

- |  |  |
|--|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> Hohe Abbiegerverkehrsstärke              | <input checked="" type="checkbox"/> Anzahl der rechtsabbiegenden Großfahrzeuge |
| <input type="checkbox"/> hohe Radfahrgeschwindigkeit (Gefälle)               | <input checked="" type="checkbox"/> zügige Linienführung                       |
| <input type="checkbox"/> nicht beseitigbare Sichtbehinderungen               | <input checked="" type="checkbox"/> komplexer unübersichtlicher Knotenpunkt    |
| <input type="checkbox"/> Einheitlichkeit im Streckenzug                      | <input checked="" type="checkbox"/> unerwartete Verkehrsführungen              |
| <input checked="" type="checkbox"/> Sichtbehinderung durch Busse auf Busspur | <input type="checkbox"/> reale Unfallsituation                                 |

**Ersteinschätzung:**  nicht realisierbar

realisierbar mit  LSA-Planung  LSA-Planung/ Markierung  LSA-Planung/ Umbau

Freigabezeitbedarf FV 1R: Morgenspitze ≥ 11 s Nachmittagspitze ≥ 10 s

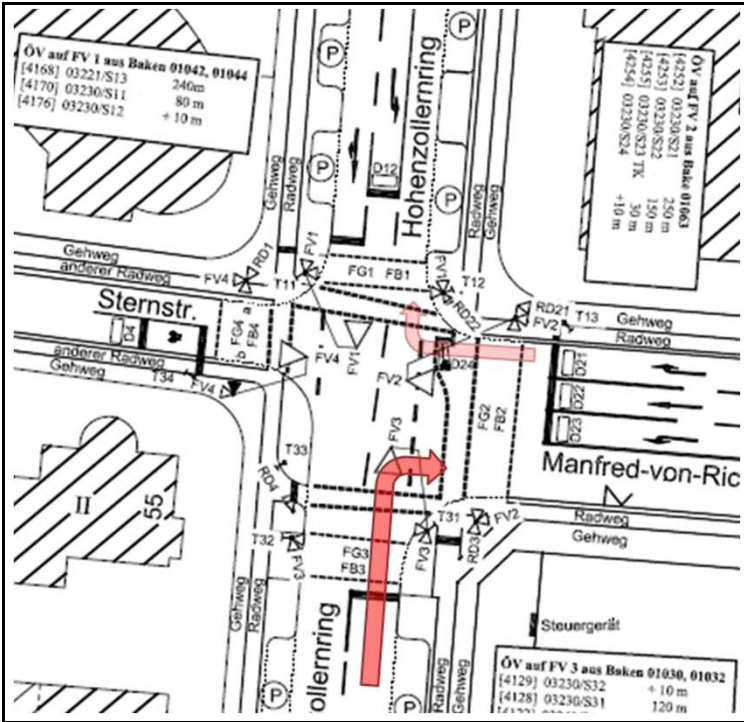
Lösungsansätze / Randbedingungen:

- Die aktuelle und ausgereizte Programmstruktur bietet keine Möglichkeit für die Freigabe eines Signals FV1R im Kurzprogramm
- Durch Verlagerung der Bushaltestelle "Lublinring" nach Westen kann ein Rechtsabbiegefahrstreifen angelegt werden; aufgrund der entfallenden Bussignale kann dann auch im Kurzprogramm auf FV 1R für ca. 6 s Grün gezeigt werden
- In den Tagesprogrammen können durch Reduzierung der Freigabezeiten der Radfahrer/ Fußgänger über die südliche Gartenstraße auf Mindestwert (13 s) an einem FV1R bis zu 13 s Grün gezeigt werden

# LSA 03230 (Hohenzollernring / Manfred-von-Richthofen-Straße / Sternstraße)

Konfliktfreie Rechtsabbieger - Signalisierung  
 Fahrbeziehung: Hohenzollernring - Manfred-von-Richthofen-Straße

**Σ Prioritätspunkte: 5**



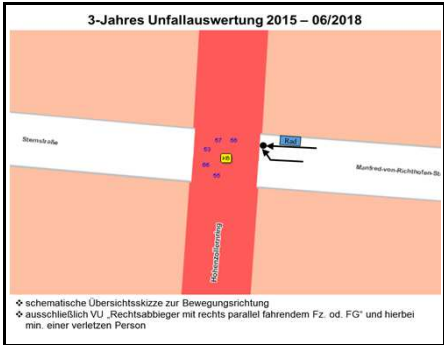
**Verkehrszählung der Zufahrt 3**

Spitzenstunde 7.00 - 8.00 Uhr 23.01.2018

	Kfz	Pkw	Bus	Lkw	Lz	Krad	Rad
	17	17	0	0	0	0	2
	604	570	11	12	7	4	128
	78	70	5	0	0	3	19
S	699	657	16	12	7	7	149
Q	1221	1153	29	20	10	9	216

Spitzenstunde 16.00 - 17.00 Uhr 23.01.2018

	Kfz	Pkw	Bus	Lkw	Lz	Krad	Rad
	18	18	0	0	0	0	0
	675	651	8	4	3	9	108
	44	41	3	0	0	0	33
S	737	710	11	4	3	9	141
Q	1488	1431	22	12	9	14	258



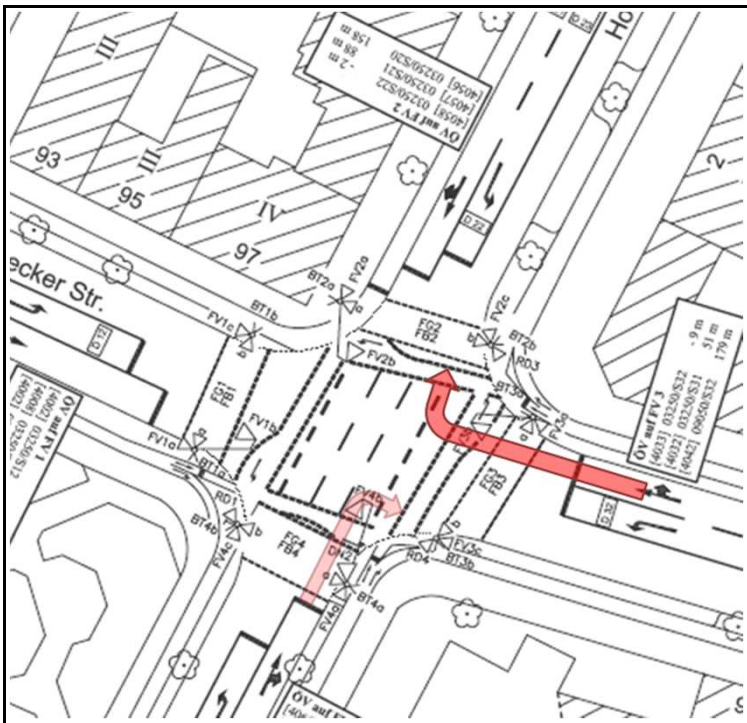
- Identifizierungskriterien:**
- |  |   |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Hohe Abbiegerverkehrsstärke                 | <input type="checkbox"/> Anzahl der rechtsabbiegenden Großfahrzeuge         |
| <input type="checkbox"/> hohe Radfahrgeschwindigkeit (Gefälle)       | <input type="checkbox"/> zügige Linienführung                               |
| <input type="checkbox"/> nicht beseitigbare Sichtbehinderungen       | <input checked="" type="checkbox"/> komplexer unübersichtlicher Knotenpunkt |
| <input type="checkbox"/> Einheitlichkeit im Streckenzug              | <input type="checkbox"/> unerwartete Verkehrsführungen                      |
| <input checked="" type="checkbox"/> zu erwartender Busstellenverkehr | <input checked="" type="checkbox"/> reale Unfallsituation                   |

- Ersteinschätzung:**  nicht realisierbar
- realisierbar mit  LSA-Planung  LSA-Planun  LSA-Planung/ Umbau
- Freigabezeitbedarf FV 3R: Morgenspitze ≥ Nachmittagspitze ≥ 5 s
- Lösungsansätze / Randbedingungen:
- Ohne intensiven Umbau können Radfahrer/ Fußgänger nicht von rechtsabbiegenden getrennt werden
  - Der Signalierungsform "Rund um Grün für Fußgänger/Radfahrer" zur Trennung von den abbiegenden stehen Feindlichkeiten der Radfahrer untereinander entgegen
  - Fußgänger über die Knotenpunktzufahrt Manfred-von-Richthofen-Straße benötigen wegen der Blindensignale 15 s Grün und 15 s Räumzeit. Wenn danach erst der Ring freigegeben wird, verbleiben für den Ring in den Spitzenprogrammen lediglich 15 bzw. 29 s Grünzeit → für ca. 900 Kfz/h eindeutig zu wenig
  - Bei Anlegung eines kurzen Rechtsabbiegefahrstreifens könnte durch Verkürzung der Freigabezeiten an RD3/FG2/FB2 die erforderliche Freigabezeit für FV3R bereit gestellt werden
  - Die Linksabbieger Hohenzollernring → Manfred-von-Richthofen-Straße müssen zur Vermeidung von Vorrangkeitsirrtümern ebenfalls separiert werden

# LSA 03250 (Hohenzollernring / Wolbecker Straße / Hansaring)

Konfliktfreie Rechtsabbieger - Signalisierung  
 Fahrbeziehung: Wolbecker Straße - Hohenzollernring

**Σ Prioritätspunkte: 5**



**Verkehrszählung der Zufahrt 3**

Spitzenstunde 7.00 - 8.00 Uhr 30.01.2018

Rad	Krad	Lz	Lkw	Bus	Pkw	Kfz
318	4	6	12	29	778	829
200	2	1	10	10	379	402
26	0	0	2	0	148	150
147	0	1	8	10	151	170
27	2	0	0	0	80	82

Spitzenstunde 16.00 - 17.00 Uhr 30.01.2018

Rad	Krad	Lz	Lkw	Bus	Pkw	Kfz
292	8	3	8	14	944	977
85	1	1	7	6	390	405
2	0	1	0	0	142	143
63	1	0	7	6	179	193
20	0	0	0	0	69	69



**Identifizierungskriterien:**

- |  |   |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Hohe Abbiegerverkehrsstärke                 | <input type="checkbox"/> Anzahl der rechtsabbiegenden Großfahrzeuge         |
| <input type="checkbox"/> hohe Radfahrgeschwindigkeit (Gefälle)       | <input type="checkbox"/> zügige Linienführung                               |
| <input type="checkbox"/> nicht beseitigbare Sichtbehinderungen       | <input checked="" type="checkbox"/> komplexer unübersichtlicher Knotenpunkt |
| <input type="checkbox"/> Einheitlichkeit im Streckenzug              | <input type="checkbox"/> unerwartete Verkehrsführungen                      |
| <input checked="" type="checkbox"/> zu erwartender Busstellenverkehr | <input checked="" type="checkbox"/> reale Unfallsituation                   |

**Ersteinschätzung:**

- nicht realisierbar  
 realisierbar mit  LSA-Planung  LSA-Planun  LSA-Planung/ Umbau
- Freigabezeitbedarf FV 3R: Morgenspitze ≥ Nachmittagspitze ≥ 6 s

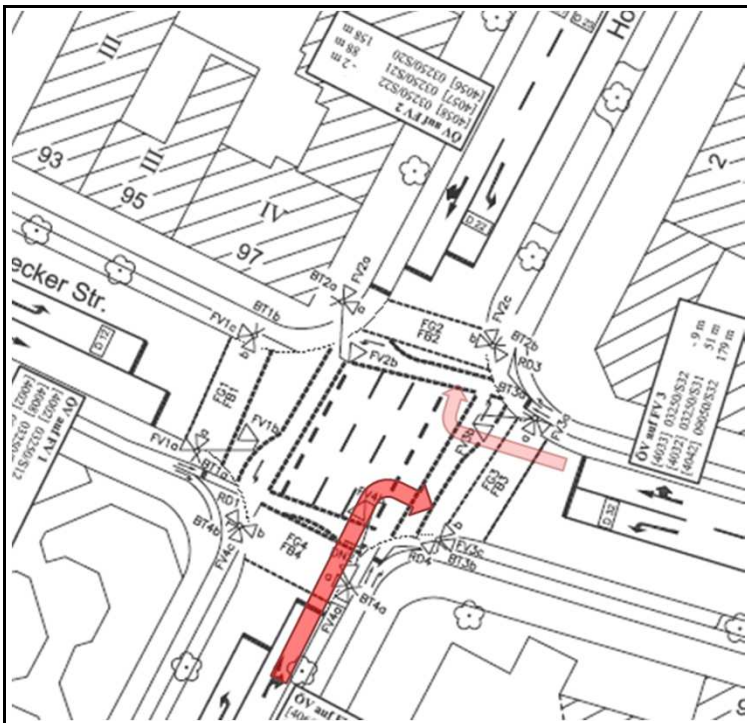
**Lösungsansätze / Randbedingungen:**

- Ohne intensiven Umbau können Radfahrer/ Fußgänger nicht von rechtsabbiegenden getrennt werden
- Der Signalisierungsform "Rund um Grün für Fußgänger/Radfahrer" zur Trennung von den abbiegenden stehen Feindlichkeiten der Radfahrer untereinander entgegen
- Bei Aufspaltung der Nebenrichtungsfreigabe in Radfahrer/Fußgänger über den Ring und Kfz-Freigabe wie heute, müsste die ringfreigabe um 24 s reduziert werden, so dass in den Spitzenprogrammen lediglich 11 bzw. 24 s Grünzeit verbleiben, für ca. 450 Kfz/h eindeutig zu wenig

# LSA 03250 (Hohenzollernring / Wolbecker Straße / Hansaring)

Konfliktfreie Rechtsabbieger - Signalisierung  
 Fahrbeziehung: Hansaring - Wolbecker Straße

**Σ Prioritätspunkte: 4**



**Verkehrszählung der Zufahrt 4**

Spitzenstunde 7.00 - 8.00 Uhr 30.01.2018

	Kfz	Pkw	Bus	Lkw	Lz	Krad	Rad
	43	38	0	5	0	0	0
	456	425	6	12	4	9	90
	92	84	4	1	2	1	15
S	591	547	10	18	6	10	105
Q	1058	994	17	23	11	13	260

Spitzenstunde 16.00 - 17.00 Uhr 30.01.2018

	Kfz	Pkw	Bus	Lkw	Lz	Krad	Rad
	37	34	0	3	0	0	0
	439	422	6	2	4	5	93
	98	94	0	0	1	3	5
S	574	550	6	5	5	8	98
Q	1090	1044	13	12	8	13	230



**Identifizierungskriterien:**

- |  |   |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Hohe Abbiegerverkehrsstärke                 | <input type="checkbox"/> Anzahl der rechtsabbiegenden Großfahrzeuge         |
| <input type="checkbox"/> hohe Radfahrgeschwindigkeit (Gefälle)       | <input type="checkbox"/> zügige Linienführung                               |
| <input type="checkbox"/> nicht beseitigbare Sichtbehinderungen       | <input checked="" type="checkbox"/> komplexer unübersichtlicher Knotenpunkt |
| <input type="checkbox"/> Einheitlichkeit im Streckenzug              | <input type="checkbox"/> unerwartete Verkehrsführungen                      |
| <input checked="" type="checkbox"/> zu erwartender Busstellenverkehr | <input type="checkbox"/> reale Unfallsituation                              |

**Ersteinschätzung:**

- nicht realisierbar
- realisierbar mit  LSA-Planung  LSA-Planung  LSA-Planung/ Umbau
- Freigabezeitbedarf FV4R: Morgenspitze ≥ Nachmittagspitze ≥ 9 s

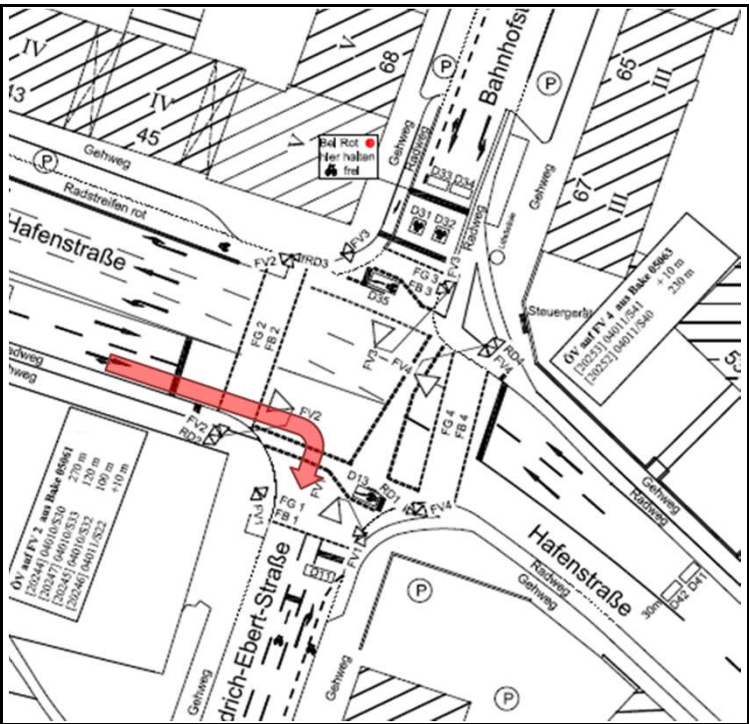
**Lösungsansätze / Randbedingungen:**

- Ohne Ausbau eines Rechtsabbiegefahrstreifens können Radfahrer/Fußgänger signaltechnisch nicht von Rechtsabbiegenden getrennt werden
- Der Linksabbieger aus dem Hohenzollernring müsste dann ebenfalls signaltechnisch getrennt werden
- Fußgänger über die Wolbecker Straße benötigen wegen der Blindensignale 12 s Grün und 12 s Räumzeit. Wenn danach erst der Ring freigegeben wird, könnte dem Abbieger aus dem Ring im Kurzprogramm wegen der gegenseitigen Zwischenzeit keine Freigabe gezeigt werden
- Der Signalisierungsform "Rund um Grün für Fußgänger/Radfahrer" zur Trennung von den abbiegenden Kraftfahrzeugen stehen Feindlichkeiten der Radfahrer untereinander entgegen

# LSA 04011(Albersloher Weg / Hafenstraße / Friedrich-Ebert-Straße)

Konfliktfreie Rechtsabbieger - Signalisierung  
 Fahrbeziehung: Hafenstraße - Friedrich-Ebert-Straße

**Σ Prioritätspunkte: 4**



**Verkehrszählung der Zufahrt 2**

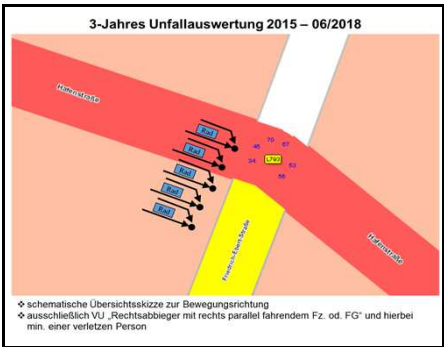
Spitzenstunde 7.00 - 8.00 Uhr 05.06.2014

Kfz	Pkw	Bus	Lkw	Lz	Krad	Rad
0	0	0	0	0	0	0
463	417	33	5	0	8	158
25	9	16	0	0	0	2
S 488	426	49	5	0	8	160
Q 1063	950	74	17	0	22	333

Spitzenstunde 16.00 - 17.00 Uhr 05.06.2014

Kfz	Pkw	Bus	Lkw	Lz	Krad	Rad
0	0	0	0	0	0	0
543	509	20	2	0	12	215
72	60	9	1	0	2	20
S 615	569	29	3	0	14	235
Q 1360	1268	51	6	0	35	424



**Identifizierungskriterien:**

- |   |  |
|---|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> Hohe Abbiegerverkehrsstärke           | <input checked="" type="checkbox"/> Anzahl der rechtsabbiegenden Großfahrzeuge |
| <input checked="" type="checkbox"/> hohe Radfahrgeschwindigkeit (Gefälle) | <input type="checkbox"/> zügige Linienführung                                  |
| <input type="checkbox"/> nicht beseitigbare Sichtbehinderungen            | <input type="checkbox"/> komplexer unübersichtlicher Knotenpunkt               |
| <input type="checkbox"/> Einheitlichkeit im Streckenzug                   | <input type="checkbox"/> unerwartete Verkehrsführungen                         |
| <input type="checkbox"/> .....  | <input checked="" type="checkbox"/> reale Unfallsituation                      |

**Ersteinschätzung:**  nicht realisierbar  
 realisierbar mit  LSA-Planung  LSA-Planung  LSA-Planung/ Umbau

Freigabezeitbedarf FV2R: Morgenspitze ≥ Nachmittagspitze ≥ 5 s

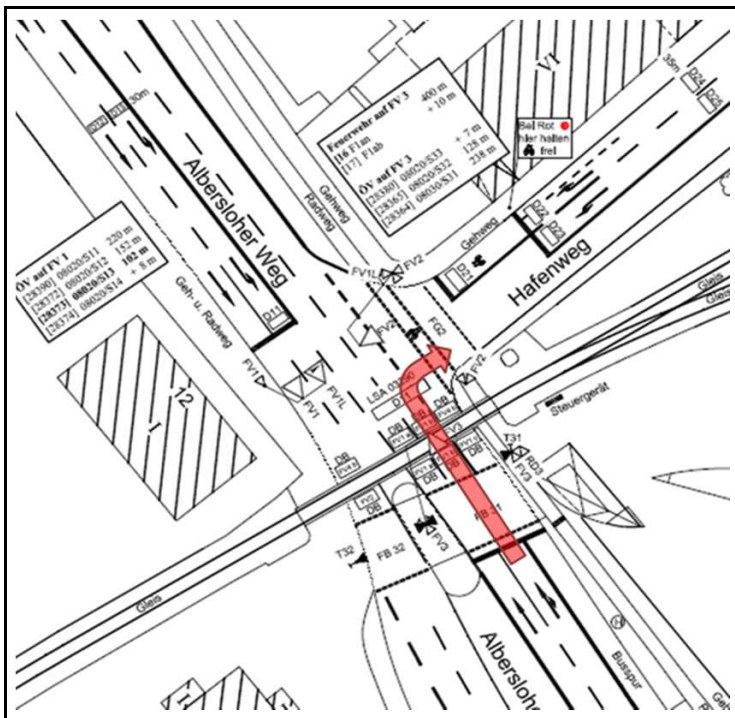
**Lösungsansätze / Randbedingungen:**

- Markierung des rechten Fahrstreifens als Rechtsabbiegefahrstreifen in die Friedrich-Ebert-Straße
- Vergrößerung der Eckausrundung des südwestlichen Quadranten für rechtsabbiegende Gelenkbusse, dadurch verlängern sich die Räumzeiten für FG1 und FG2; 2 Maststandorte müssen verlagert werden
- Die Freigabe FV2R sollte mit  $t_{gr} = 7$  s am Beginn der Hauptrichtungsfreigabe liegen, bevor die Radfahrer aus Richtung Ludgeriplatz hier ankommen.

# LSA 08020 (Albersloher Weg/ Hafenweg)

Konfliktfreie Rechtsabbieger - Signalisierung  
 Fahrbeziehung: Albersloher Weg - Hafenweg

**Σ Prioritätspunkte: 4**



**Verkehrszählung der Zufahrt 3**

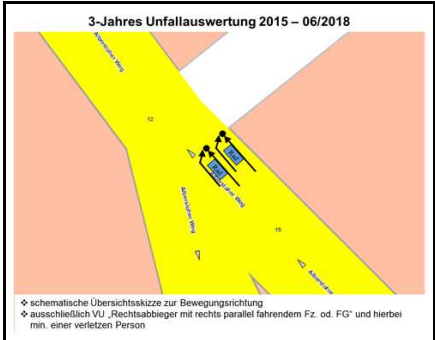
Spitzenstunde 7.00 - 8.00 Uhr 16.05.2018

	Kfz	Pkw	Bus	Lkw	Lz	Krad	Rad
	626	552	23	30	6	15	96
	224	217	0	1	0	6	2
S	850	759	23	31	6	21	98
Q	1578	1442	48	41	18	29	236

Spitzenstunde 16.00 - 17.00 Uhr 16.05.2018

	Kfz	Pkw	Bus	Lkw	Lz	Krad	Rad
	657	634	16	1	0	6	194
	134	129	0	1	0	4	8
S	791	763	16	2	0	10	202
Q	1708	1624	38	13	3	30	307



- Identifizierungskriterien:**
- |   |  |
|---|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> Hohe Abbiegerverkehrsstärke       | <input checked="" type="checkbox"/> Anzahl der rechtsabbiegenden Großfahrzeuge |
| <input type="checkbox"/> hohe Radfahrgeschwindigkeit (Gefälle)        | <input type="checkbox"/> zügige Linienführung                                  |
| <input type="checkbox"/> nicht beseitigbare Sichtbehinderungen        | <input checked="" type="checkbox"/> komplexer unübersichtlicher Knotenpunkt    |
| <input type="checkbox"/> Einheitlichkeit im Streckenzug               | <input checked="" type="checkbox"/> unerwartete Verkehrsführungen              |
| <input checked="" type="checkbox"/> verdeckte Busse auf Bussonderspur | <input checked="" type="checkbox"/> reale Unfallsituation                      |

**Ersteinschätzung:**  nicht realisierbar  
 realisierbar mit  LSA-Planung  LSA-Planung/ Markierung  LSA-Planung/ Umbau

Freigabezeitbedarf FV 3R: Morgenspitze ≥ 8 s Nachmittagspitze ≥ 6 s

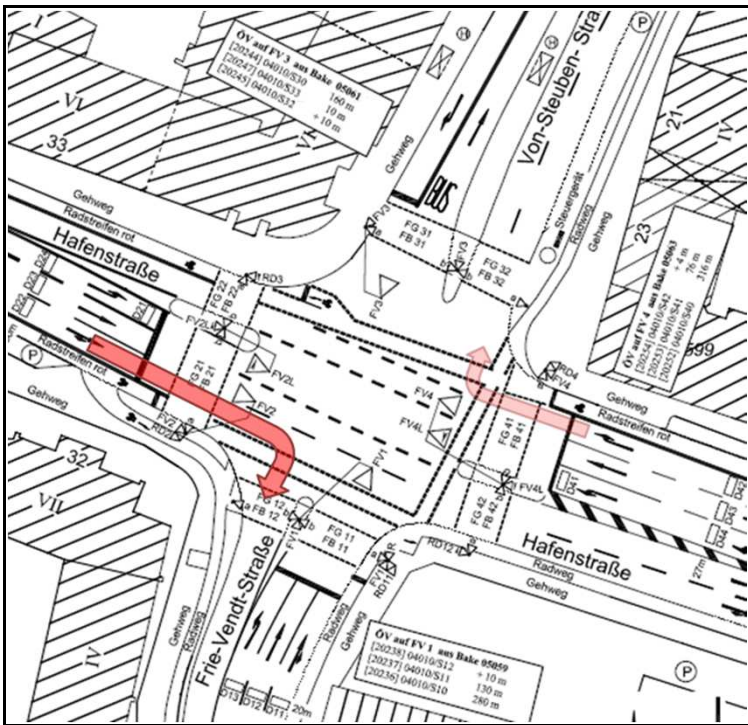
Lösungsansätze / Randbedingungen:

- Der Bau eines Rechtsabbiegefahrstreifens ist im beengten Straßenraum nicht möglich; die stadteinwärtigen Verkehre benötigen für eine nachfragegerechte Verkehrsabwicklung 2 Fahrstreifen
- Wandlung der Busspur im vorderen Bereich mit Markierung zum Rechtsabbiegefahrstreifen (l ≥ 35 m) und entsprechende Verlagerung/ Neubau der Bushaltestelle "Stadtwerke/ Hafen"
- Verkürzung der Freigabe Radfahrer/ Fußgänger über den Hafenweg auf 20 s in den Langprogrammen und 11 s (=Mindestgrün) im Nachtprogramm erlaubt 15 s bzw. 5 s Grün auf dem Rechtsabbiegesignal
- Grünanfang der Kfz-Signale sollte parallel verlaufen

# LSA 04010 (Hafenstraße / Von-Steuben-Straße / Frie-Vendt-Straße)

Konfliktfreie Rechtsabbieger - Signalisierung  
 Fahrbeziehung: Hafenstraße - Frie-Vendt-Straße

**Σ Prioritätspunkte: 4**



**Verkehrszählung der Zufahrt 2**

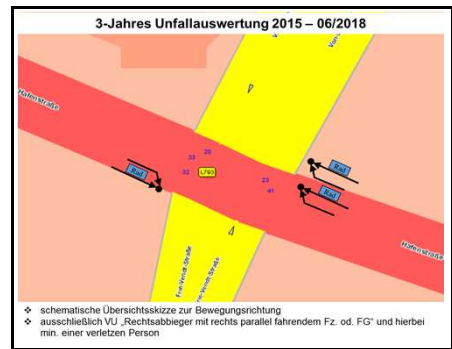
15.05.2014

	Kfz	Pkw	Bus	Lkw	Lz	Krad	Rad
	73	70	0	2	0	1	19
	435	421	2	4	0	8	0
	247	235	0	2	0	10	0
S	755	726	2	8	0	19	19
Q	1120	1077	2	14	1	26	151

15.05.2014

	Kfz	Pkw	Bus	Lkw	Lz	Krad	Rad
	126	123	0	0	1	2	0
	497	479	1	2	0	15	0
	313	300	0	2	0	11	0
S	936	902	1	4	1	28	0
Q	1333	1294	1	4	1	33	40



**Identifizierungskriterien:**

- |   |  |
|---|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> Hohe Abbiegerverkehrsstärke           | <input checked="" type="checkbox"/> Anzahl der rechtsabbiegenden Großfahrzeuge |
| <input checked="" type="checkbox"/> hohe Radfahrgeschwindigkeit (Gefälle) | <input type="checkbox"/> zügige Linienführung                                  |
| <input type="checkbox"/> nicht beseitigbare Sichtbehinderungen            | <input type="checkbox"/> komplexer unübersichtlicher Knotenpunkt               |
| <input type="checkbox"/> Einheitlichkeit im Streckenzug                   | <input type="checkbox"/> unerwartete Verkehrsführungen                         |
| <input type="checkbox"/> .....  | <input checked="" type="checkbox"/> reale Unfallsituation                      |

**Ersteinschätzung:**  nicht realisierbar

realisierbar mit  LSA-Planung  LSA-Planung/ Markierung  LSA-Planung/ Umbau

Freigabezeitbedarf FV 2R: Morgenspitze ≥ 13 s Nachmittagspitze ≥ 16 s

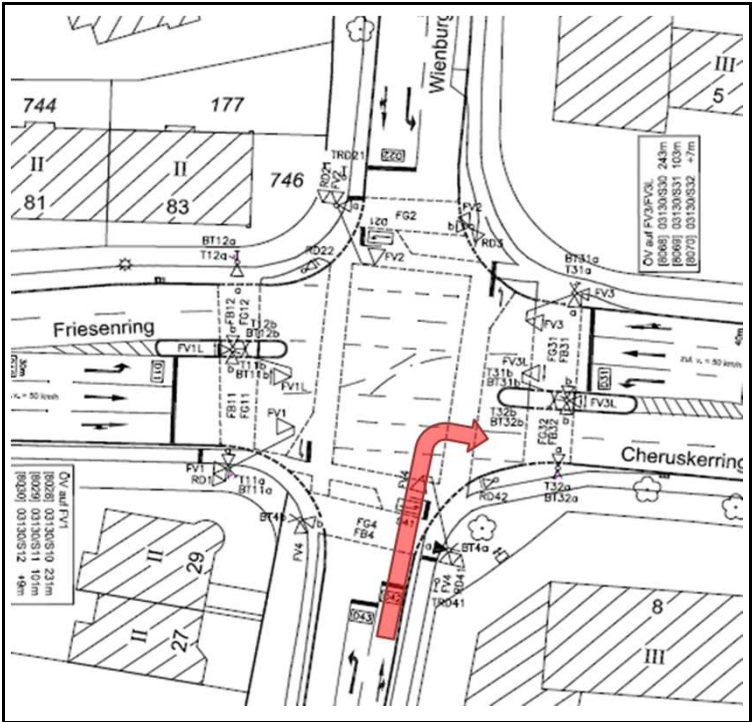
**Lösungsansätze / Randbedingungen:**

- Markierung des rechten Fahrstreifens als Rechtsabbiegefahrstreifen = Fahrstreifensubtraktion ab Engelstraße
- Reduzierung der Freigabe FG11/12 auf 13s (=Einhaltung der Mindestgehbedingungen)
- Freigabe an FV2R sollte zum Ende der Freigabe der westlichen Hafenstraße liegen, da günstig für die Übereckbeziehung Engelstraße → Frie-Vendt-Straße; realisierbare t<sub>gr</sub> P1,P2,P4 = 14 s, P3 = 9 s
- Leistungsfähigkeitsengpass in der Nachmittagspitze
- zur Optimierung ggf. Berücksichtigung von Einfahrwegen bei der Zwischenzeitberechnung

# LSA 03130 (Friesenring / Wienburgstraße / Cheruskerring)

Konfliktfreie Rechtsabbieger - Signalisierung  
 Fahrbeziehung: südl. Wienburgstraße - Cheruskerring

**Σ Prioritätspunkte: 3**



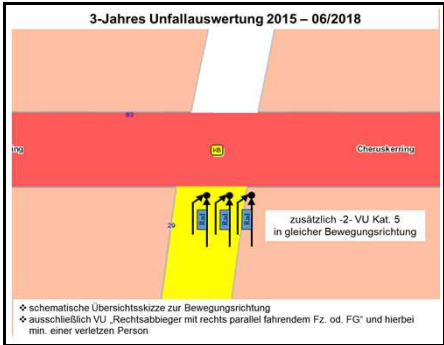
**Verkehrszählung der Zufahrt 4**

Spitzenstunde 7.00 - 8.00 Uhr 12.11.2009

Kfz	Pkw	Bus	Lkw	Lz	Krad	Rad
91	81	8	1	0	1	3
11	10	0	0	0	1	189
44	41	0	0	0	3	2
S 146	132	8	1	0	5	194
Q 441	403	22	8	1	7	325

Spitzenstunde 16.00 - 17.00 Uhr 16.05.2013

Kfz	Pkw	Bus	Lkw	Lz	Krad	Rad
89	84	5	0	0	0	0
13	11	0	0	0	2	0
89	87	0	0	0	2	0
S 191	182	5	0	0	4	0
Q 382	359	16	1	0	6	0



**Identifizierungskriterien:**

- Hohe Abbiegerverkehrsstärke
- Anzahl der rechtsabbiegenden Großfahrzeuge
- hohe Radfahrgeschwindigkeit (Gefälle)
- zügige Linienführung
- nicht beseitigbare Sichtbehinderungen
- komplexer unübersichtlicher Knotenpunkt
- Einheitlichkeit im Streckenzug
- unerwartete Verkehrsführungen
- .....
- reale Unfallsituation

**Ersteinschätzung:**  nicht realisierbar  
 realisierbar mit  LSA-Planung  LSA-Planung/ Markierung  LSA-Planung/ Umbau  
 Freigabezeitbedarf FV 4R: Morgenspitze ≥ 5 s Nachmittagspitze ≥ 5 s

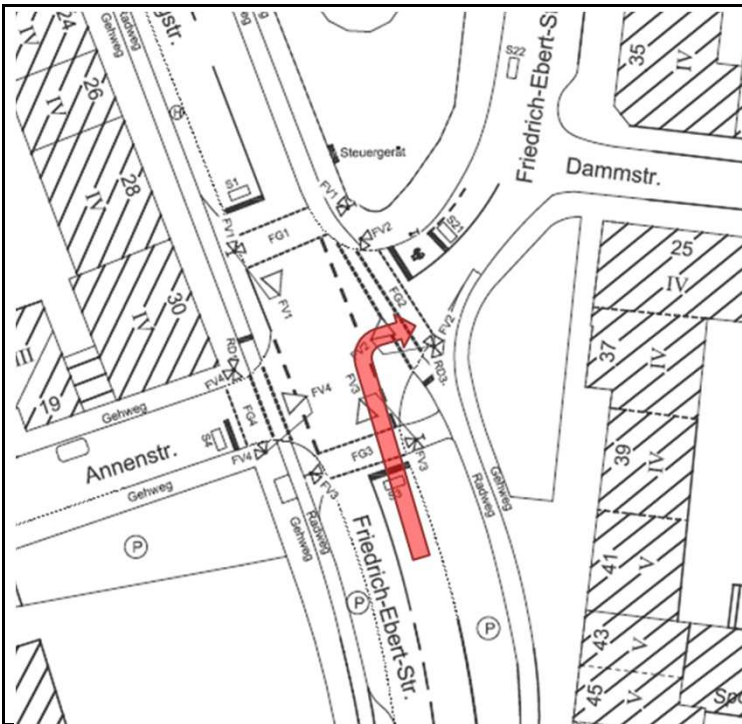
**Lösungsansätze / Randbedingungen:**

- Der heutige Linksabbiegefahrstreifen muss als kombiniert Geradelinks markiert werden, der rechte Fahrstreifen wäre als Rechtsabbiegefahrstreifen zu markieren
- Im Schatten des Signals FV3L können in den Langprogrammen 8 s Grün gezeigt werden, wenn das Freigabeende der Fußgänger über die südl. Wienburgstraße um 7 s auf dann noch 30 s vorgezogen wird
- Im Schatten des Signals FV3L können im Kurzprogramm wegnrn der anderen Struktur ohne Auswirkungen auf andere Signalgruppen 12 s Grün gezeigt werden
- Problematisch könnte die Beachtung des Vorrangs der nordwärts fahrenden Radfahrer durch den gebundenen Linkseinbieger aus der nördl. Wienburgstr. werden; ggf. müsste die Haltlinie der Rechtsabbieger zur Verbesserung der Sicht weit zurück genommen werden

# LSA 11020 (Friedrich-Ebert-Platz)

Konfliktfreie Rechtsabbieger - Signalisierung  
 Fahrbeziehung: Friedrich-Ebert-Straße - Friedrich-Ebert-

**Σ Prioritätspunkte: 2**



**Verkehrszählung der Zufahrt 3**

Spitzenstunde 7.00 - 8.00 Uhr 28.01.2016

	Kfz	Pkw	Bus	Lkw	Lz	Krad	Rad
	6	6	0	0	0	0	0
	510	500	5	2	1	2	53
	137	132	0	1	0	4	211
S	653	638	5	3	1	6	264
Q	1030	1002	12	5	3	8	424

Spitzenstunde 16.00 - 17.00 Uhr 28.01.2016

	Kfz	Pkw	Bus	Lkw	Lz	Krad	Rad
	14	14	0	0	0	0	0
	487	478	4	0	0	5	2
	138	131	6	0	0	1	185
S	639	623	10	0	0	6	209
Q	1328	1292	16	4	2	14	416



**Identifizierungskriterien:**

- |  |  |
|--|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> Hohe Abbiegerverkehrsstärke                | <input checked="" type="checkbox"/> Anzahl der rechtsabbiegenden Großfahrzeuge |
| <input type="checkbox"/> hohe Radfahrgeschwindigkeit (Gefälle)                 | <input type="checkbox"/> zügige Linienführung                                  |
| <input type="checkbox"/> nicht beseitigbare Sichtbehinderungen                 | <input checked="" type="checkbox"/> komplexer unübersichtlicher Knotenpunkt    |
| <input type="checkbox"/> Einheitlichkeit im Streckenzug                        | <input checked="" type="checkbox"/> unerwartete Verkehrsführungen              |
| <input checked="" type="checkbox"/> Zufahrt Buiswarteplatz/ Fernbushaltestelle | <input checked="" type="checkbox"/> reale Unfallsituation                      |

**Ersteinschätzung:**  nicht realisierbar

realisierbar mit  LSA-Planung  LSA-Planun  LSA-Planung/ Umbau

Freigabezeitbedarf FV3R: Morgenspitze ≥ Nachmittagspitze ≥ 8 s

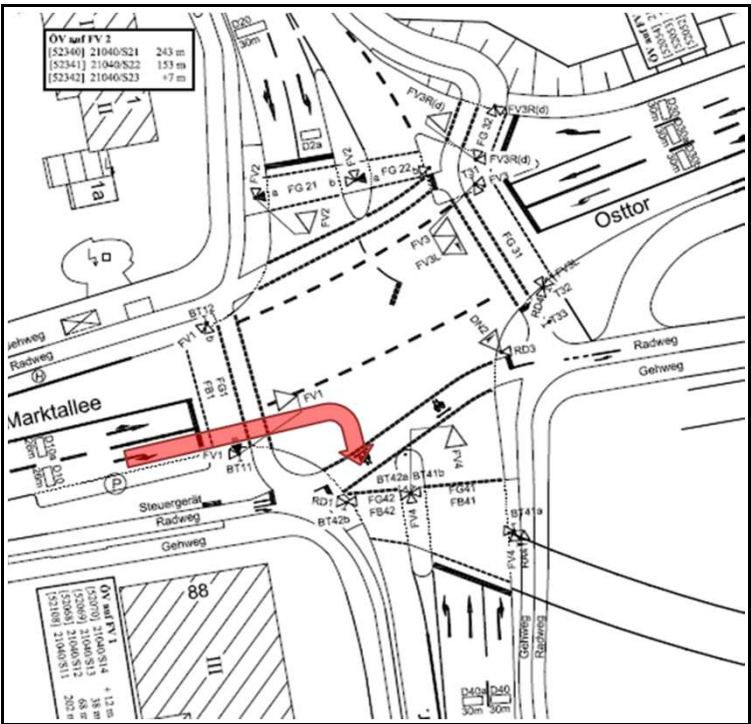
**Lösungsansätze / Randbedingungen:**

- Rechtsabbiegefahrstreifen baulich anlegen durch Teilnutzung des Senkrechtparkstreifens
- Die Linksabbieger aus der Theisingstraße sollten zur Vermeidung von Vorrangigkeitsirrtümern signaltechnisch getrennt werden, da aus Platzgründen nicht möglich ggf. "Gerade-Rechts-Fahrgebot"
- Die erforderliche Freigabezeit für FV3R kann durch Kürzung der Freigabezeit an RD3/Fg2 im Langprogramm von 53 s auf 35 s und im Kurzprogramm von 29 s auf 15 s bereitgestellt werden
- Bei 12 s "Rundum Grün" für Radfahrer/Fußgänger verbleiben im Langprogramm (tu = 90 s) für die Verkehre der Haupt- und Nebenrichtung 54 s und im Kurzprogramm (tu = 60 s) 22 s Grünzeit die auskömmlich verteilt werden können; ggf. sollte das Kurzprogramm zugunsten mehr Grün der Fahrverkehre auf tu = 72 s gedehnt werden

# LSA 21040 (Markttallee / Hülsebrockstraße / Osttor / Glasuritstraße)

Konfliktfreie Rechtsabbieger - Signalisierung  
 Fahrbeziehung: Hafenstraße - Friedrich-Ebert-Straße

**Σ Prioritätspunkte: 2**



**Verkehrszählung der Zufahrt 1**

Spitzenstunde 7.00 - 8.00 Uhr 05.07.2018

	Kfz	Pkw	Bus	Lkw	Lz	Krad	Rad
	10	10	0	0	0	0	0
	122	116	3	0	0	3	7
	45	40	3	2	0	0	0
S	177	166	6	2	0	3	7
Q	384	349	14	8	1	12	7

Spitzenstunde 16.00 - 17.00 Uhr 05.07.2018

	Kfz	Pkw	Bus	Lkw	Lz	Krad	Rad
	14	13	0	0	0	1	0
	238	233	2	0	1	2	0
	102	98	4	0	0	0	0
S	354	344	6	0	1	3	0
Q	656	631	12	0	1	12	0



**Identifizierungskriterien:**

- Hohe Abbiegerverkehrsstärke
- hohe Radfahrgeschwindigkeit (Gefälle)
- nicht beseitigbare Sichtbehinderungen
- Einheitlichkeit im Streckenzug
- Zwei-Richtungsradweg
- Anzahl der rechtsabbiegenden Großfahrzeuge
- zügige Linienführung
- komplexer unübersichtlicher Knotenpunkt
- unerwartete Verkehrsführungen
- reale Unfallsituation

**Ersteinschätzung:**  nicht realisierbar

realisierbar mit  LSA-Planung  LSA-Planun  LSA-Planung/ Umbau

Freigabezeitbedarf FV1R: Morgenspitze ≥ Nachmittagspitze ≥ 5 s

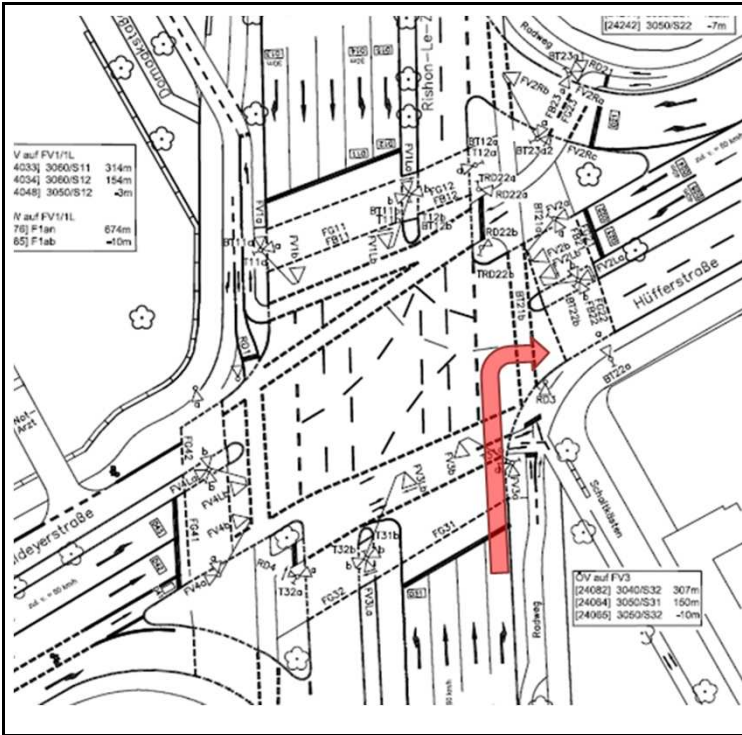
**Lösungsansätze / Randbedingungen:**

- In den ausgereizten Signalprogrammen kann eine Freigabe auf dem Signal FV1R nur parallel zu den aus der Markttallee ausfahrenden Kfz (Signal FV1) gezeigt werden, dafür muss auf die erste der beiden Freigabe für Radfahrer/Fußgänger über die Knotenzufahrt verzichtet werden

# LSA 03050 (Rishon-le-Zion-Ring / Hüfferstraße / Kardinal-von-Galen-Straße)

Konfliktfreie Rechtsabbieger - Signalisierung  
 Fahrbeziehung: Kardinal-von-Galen-Ring - Hüfferstraße

**Σ Prioritätspunkte: 1**



**Verkehrszählung der Zufahrt 3**

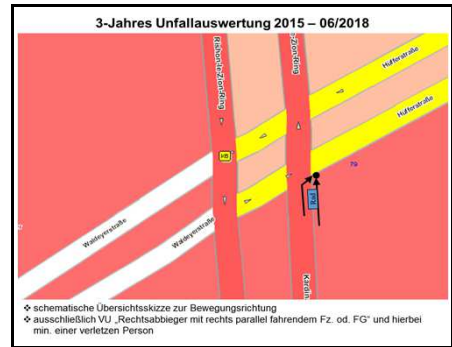
Spitzenstunde 7.00 - 8.00 Uhr 13.06.2018

Kfz	Pkw	Bus	Lkw	Lz	Krad	Rad
96	96	0	0	0	0	61
601	564	8	14	5	10	80
<b>78</b>	<b>73</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>5</b>
S 775	733	8	18	5	11	146
Q 1684	1611	15	32	8	18	232

Spitzenstunde 16.00 - 17.00 Uhr 13.06.2018

Kfz	Pkw	Bus	Lkw	Lz	Krad	Rad
23	21	0	0	0	2	25
789	762	10	3	5	9	100
<b>72</b>	<b>71</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>12</b>
S 887	854	10	4	5	11	137
Q 1863	1798	17	14	6	28	395



**Identifizierungskriterien:**

- |   |   |
|---|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> Hohe Abbiegerverkehrsstärke           | <input type="checkbox"/> Anzahl der rechtsabbiegenden Großfahrzeuge         |
| <input type="checkbox"/> hohe Radfahrgeschwindigkeit (Gefälle)            | <input checked="" type="checkbox"/> zügige Linienführung                    |
| <input checked="" type="checkbox"/> nicht beseitigbare Sichtbehinderungen | <input checked="" type="checkbox"/> komplexer unübersichtlicher Knotenpunkt |
| <input type="checkbox"/> Einheitlichkeit im Streckenzug                   | <input checked="" type="checkbox"/> unerwartete Verkehrsführungen           |
| <input type="checkbox"/> Radverkehr aus mehreren Richtungen               | <input type="checkbox"/> reale Unfallsituation                              |

**Ersteinschätzung:**  nicht realisierbar

realisierbar mit  LSA-Planung  LSA-Planung/ Markierung  LSA-Planung/ Umbau

Freigabezeitbedarf FV3R: Morgenspitze ≥ 5 s Nachmittagspitze ≥ 5 s

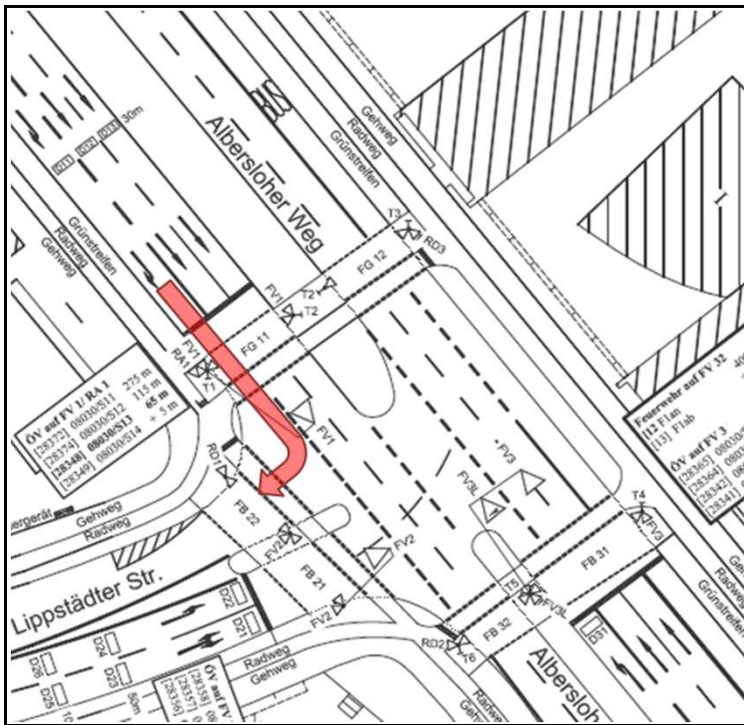
**Lösungsansätze / Randbedingungen:**

- Freigabe im Schatten der Linkseinbieger aus der Nebenrichtung ist nicht möglich, da in dem Zeitbereich der Fußgänger vor dem Rechtsabbieger räumt
- Bei Kürzung der Freigabezeit RD3/FG21/FG22 im Kurzprogramm auf 7 s und Bemessung der Gehbedingungen mit 1,5 m/s sind 5 s Grün für die Rechtsabbieger möglich
- In den Langprogrammen kann FV3R vor FV3/FV3L beginnen; Blockfreigabe RD3/FG21/FG22 verkürzt sich von zurzeit 30 auf 18 s; die Grünzeit für FV3R würde 7 s betragen können

# LSA 08030 (Albersloher Weg / Lippstädter Straße)

Konfliktfreie Rechtsabbieger - Signalisierung  
 Fahrbeziehung: Albersloher Weg - Lippstädter Straße

**Σ Prioritätspunkte: 1**



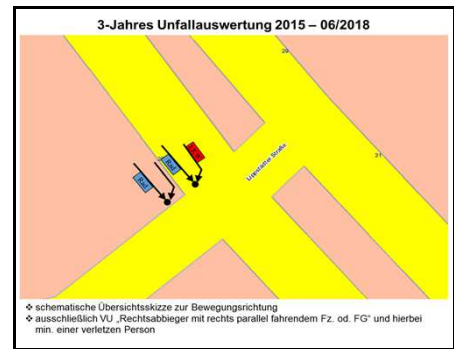
**Verkehrszählung der Zufahrt 1**

Spitzenstunde 7.00 - 8.00 Uhr 16.05.2018

Rad	Krad	Lz	Lkw	Bus	Pkw	Kfz
236	29	18	41	48	1442	1578
138	8	12	10	25	673	728
9	6	1	5	4	276	292
129	2	11	5	21	397	436

Spitzenstunde 16.00 - 17.00 Uhr 16.05.2018

Rad	Krad	Lz	Lkw	Bus	Pkw	Kfz
307	30	3	13	38	1624	1708
105	20	3	11	22	861	917
19	6	1	2	3	302	314
86	14	2	9	19	559	603



**Identifizierungskriterien:**

- Hohe Abbiegerverkehrsstärke
- hohe Radfahrgeschwindigkeit (Gefälle)
- nicht beseitigbare Sichtbehinderungen
- Einheitlichkeit im Streckenzug
- hohes Radfahrer-/ Fußgängeraufkommen nachts
- Anzahl der rechtsabbiegenden Großfahrzeuge
- zügige Linienführung
- komplexer unübersichtlicher Knotenpunkt
- unerwartete Verkehrsführungen
- reale Unfallsituation

**Ersteinschätzung:**  nicht realisierbar

realisierbar mit  LSA-Planung  LSA-Planung  LSA-Planung/ Umbau

Freigabezeitbedarf FV 2R: Morgenspitze ≥ Nachmittagspitze ≥ 16 s

**Lösungsansätze / Randbedingungen:**

- Das bestehende Rechtsabbiegehilfssignal wird durch ein 3-begriffiges Rechtsabbiegesignal ersetzt; durch Übernahme der Freigabezeit des RA1 ergibt sich in den Tagesprogrammen eine Basisfreigabezeit von 15 s, im Kurzprogramm sind es 13 s Grünzeit
- Bei Verkürzung (-17 s) der Freigabe Radfahrer/Fußgänger über Lippstädter Straße auf 20 s in den Tagesprogrammen kann zum Ende der stadtauswärtigen Hauptrichtungsfreigabe eine 2. Freigabe mit  $t_{gr} = 9$  s gezeigt werden