



Betriebssitz Hoppegarten

Lindenallee 51

15366 Hoppegarten

Bearb.: Matthias David

Gesch-Z.: 41.2

Hausruf: 03342 249-1209

Fax:

Internet: [www.ls.brandenburg.de](http://www.ls.brandenburg.de)

[matthias.david@ls.brandenburg.de](mailto:matthias.david@ls.brandenburg.de)

Autobahn A 10 AS Berlin-Hellersdorf,  
S-Bahn S 5

Hoppegarten, 7.1.2020

### Protected Intersection

Ihre Mail vom 2.12.2019 an die Poststelle des LBV

in Ihrer Mail vom 2.12.2019 haben Sie formal einen Antrag nach dem Akteneinichts- und Informationszugangsgesetz Brandenburg (AIG), dem Brandenburgischen Umweltinformationsgesetz (soweit Umweltinformationen betroffen sind) und dem Verbraucherinformationsgesetz (soweit Verbraucherinformationen betroffen sind) gestellt. Im Kontext Ihres Antrages haben Sie jedoch nicht Bezug auf einen konkreten Vorgang bzw. Akte genommen, sondern eine Frage zur Anwendung der sogenannten Protected Intersection gestellt. Da es sich hierbei um eine allgemeine Fragestellung handelt, subsumieren wir diese nicht formal unter den im Antrag aufgeführten Rechtsgrundlagen. Ihre Fragestellung wollen wir mangels konkreten Bezugs jedoch allgemein beantworten.

Eine geschützte Kreuzung (Protected Intersection) ist eine plangleiche Straßenkreuzung, an der Radfahrer und Fußgänger vom motorisierten Verkehr getrennt sind. Fahrzeuge, die nach rechts abbiegen, sind durch eine Fahrzeuglänge von überquerenden Radfahrern und Fußgängern getrennt, wodurch Reaktionszeiten und Sichtbarkeit verbessert werden. Fahrer, die nach rechts abbiegen möchten, haben eine bessere Sicht auf Radfahrer und Fußgänger.

Um die Straßenkreuzung sicherer zu machen, soll sie durch bauliche Maßnahmen, geänderte Markierungen und Lichtsignalisierung umgestaltet werden. Zweckdienliche Maßnahmen, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, sind:

- das Anlegen von Zufluchtsinseln an den Straßenecken,
- ein rückwärtiges Kreuzen zwischen Fußgängern und Radfahrern und damit eine Verringerung der zu kreuzenden Wege,
- eine vordere Haltlinie, die es Radfahrern ermöglicht, vor dem Autoverkehr, der hinter dem Zebrastreifen anhalten muss, an einer Ampel anzuhalten,
- geringe Eckausrundungsradien, die ein langsames Abbiegen der Kfz erfordern oder

- eine getrennte Signalisierung oder zumindest ein Vorab-Grün für Radfahrer und Fußgänger, um Radfahrern und Fußgängern einen zeitlichen Vorlauf gegenüber dem motorisierten Verkehr zu verschaffen.

Die zuvor genannten verkehrstechnischen und baulichen Elemente einer Protected Intersection werden auch in Deutschland angewendet. So ermöglichen die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen Ausgabe 2010“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) den Einsatz vorgezogener Haltlinien für den Radverkehr. Damit werden vor allem die Sichtbeziehungen des motorisierten Verkehrs und des Radverkehrs verbessert.

Das Land Brandenburg hat in seinem „Leitfaden für die Gestaltung von Ortsdurchfahrten im Land Brandenburg“ der Verkehrssicherheit von Radfahrern einen besonderen Stellenwert gegeben. Im Punkt 8 „Knotenpunkte“ des besagten Leitfadens werden beispielsweise der Einsatz und die Anordnung von Haltlinien für den Radverkehr an Knotenpunkten näher konkretisiert. Den aktuellen Leitfaden finden Sie unter

<https://mil.brandenburg.de/cms/detail.php/bb1.c.258593.de?highlight>

Auch das „Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren“ der FGSV widmet sich der Radverkehrsführung in Knotenpunkten. Im Punkt 5 „Radverkehr“ werden die verkehrstechnischen Lösungen zur Führung des Radverkehrs erläutert. Grundsätzlich regelt das Merkblatt den Einsatz der Radverkehrsführung auf der Fahrbahn oder auf einem baulich getrennten Radweg.

Die oben genannten Regelwerke kommen in Brandenburg bei der Umgestaltung von Knotenpunkten zum Einsatz. Die Elemente einer geschützten Kreuzung, als verkehrliche Lösung an Knotenpunkten, finden ihre Anwendung vor allem im städtischen Bereich. Das städtische Umfeld ist durch ein hohes Verkehrsaufkommen beim motorisierten Verkehr und beim Radverkehr geprägt. Die bauliche Trennung des motorisierten Verkehrs und des Radverkehrs stößt hierbei schnell an Grenzen, da die städtischen und verkehrlichen Ansprüche in dem begrenzt zur Verfügung stehenden Raum beachtet werden müssen.

Zusammenfassend kann ich Ihnen mitteilen, dass der Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg alle zur Verfügung stehenden planerischen Möglichkeiten aus den Regelwerken ausschöpft, um die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen

Gez. Edgar Gaffry  
Vorsitzender des Vorstandes