

18. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Tino Schopf (SPD)**

vom 01. Oktober 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 05. Oktober 2018)

zum Thema:

**Modell des “geschützten Kreuzungs-Designs“ auch für Berlin**

24. Oktober 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 29. Okt. 2018)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Tino Schopf (SPD)  
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin  
über Senatskanzlei - G Sen -

**A n t w o r t**  
**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/16659**  
**vom 01. Oktober 2018**  
**über Modell des „geschützten Kreuzungs-Designs“ auch für Berlin**

---

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Frage 1:

Inwieweit ist der Senatsverwaltung das Modell des „geschützten Kreuzungs-Designs“ (protected intersection, Niederlande) bekannt?

Antwort zu 1:

Der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz sind Vorschläge für ein sogenanntes „geschütztes Kreuzungs-Design“ bzw. für „protected intersections“ nach niederländischem Vorbild aus dem Internet und den internationalen Fachdebatten bekannt. Unter diesen Bezeichnungen werden unterschiedliche Ansätze hinsichtlich der Signalisierung und der Designelemente subsumiert.

Frage 2:

Welche Vor- und Nachteile des Modells sieht der Senat in Bezug auf die Verkehrssicherheit?

Antwort zu 2:

Die unter dem Begriff „protected intersection“ verstandenen Kreuzungsdesigns werden in Berlin bisher nicht angewendet und sind auch international noch kein Standard. Der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz liegen bisher keine eigenen Erfahrungen im Hinblick auf die Umsetzbarkeit und die Wirksamkeit dieser Art der Kreuzungsgestaltung vor. Auch fehlt es an belastbaren Untersuchungen zur objektiven und subjektiven Sicherheit, die eine abschließende Beurteilung zuließen.

Vorteilhaft bei den Kreuzungsgestaltungen wirken die großzügigen Dimensionierungen von Radverkehrsanlagen und Aufstellflächen für den Radverkehr sowie die

entsprechenden Furtbreiten. Dies ermöglicht eine Absicherung des Radverkehrs gegen den Kraftfahrzeug-Verkehr. Kleine „Schutzinseln“ im Kreuzungsbereich, vorgezogene Haltelinien und „Aufstellzonen“ für die Verkehrsteilnehmenden ändern das Abbiegeverhalten von Kraftfahrzeugfahrenden, verbessern die Sichtbeziehung im Abbiegevorgang sowie die Abbiegegeschwindigkeit und sollen damit positiv zur Verkehrssicherheit beitragen.

Nachteilig ist, dass sich die vorgeschlagene „Rund-um-Grün-Signalisierung“ für den Radverkehr in Deutschland nur schwer rechtssicher realisieren lässt. Eine alternative Trennung der Signalisierung führt zu längeren Wartezeiten und wirkt sich somit unter Umständen negativ auf die Regeleinhaltung der Verkehrsteilnehmenden aus. Zudem benötigt die vorgeschlagene konsequente Trennung der Verkehrsströme mehr Platz, der insbesondere in den dichten Berliner Quartieren mit Blockrandbebauung oft nicht zur Verfügung steht.

Frage 3:

Welche Bestrebungen seitens des Senats gibt es zur Anwendung des Modells im Berliner Straßenverkehr? Sofern diese nicht existieren, wieso wurden keine Überlegungen zur Übertragung des Modells auf Berlin unternommen?

Antwort zu 3:

Zu den Zielen des Berliner Mobilitätsgesetzes vom 5. Juli 2018 gehört es, gefährliche Kreuzungen für den Radverkehr sicherer zu gestalten. Im Rahmen dessen wird auch geprüft, ob und wo sich Signalisierungs- und Knotenpunktformen, die dem „geschützten Kreuzungs-Design“ ähnlich sind, realisieren lassen. Die Übertragung aus dem Ausland entlehnter Formen der Verkehrsregelung muss in Anbetracht der unterschiedlichen baulichen und rechtlichen Rahmenbedingungen aber stets ohne Vorfestlegung auf ein bestimmtes Modell erfolgen. In Zuge der Erstellung des Radverkehrsplans wird die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz prüfen und gegebenenfalls festlegen, ob und in welcher Weise solche Führungsformen in Berlin Anwendung finden können.

Frage 4:

Aus der Antwort auf die Schriftliche Anfrage (18/16197) des Abgeordneten Herrn Friederici vom 31. August 2018 (Antwort vom 14. September 2018) ergeben sich die zwanzig unfallträchtigsten Kreuzungen in Berlin.

Inwieweit ist das o.g. Modell auf diese 20 Kreuzungen anwendbar? Wenn nicht, bei welchen dieser Kreuzungen ist eine Anwendung ausgeschlossen und warum? Bei welchen dieser Kreuzungen ist konkret eine Anwendung denkbar und warum ist diese möglich?

Antwort zu 4:

Ob sich die Örtlichkeiten für den Einsatz von „geschütztem Kreuzungsdesign“ eignen oder einzelne Designelemente die Sicherheit an diesen Kreuzungen verbessern können, lässt sich nach einer ersten überschlägigen Prüfung nicht abschließend feststellen.

Frage 5:

Für welche Kreuzungen käme aus Sicht des Senats in Berlin eine Anwendung des Modells tatsächlich in Betracht?

Antwort zu 5:

Die zurzeit geplante Umgestaltung an der Nauener Straße/Brunsbütteler Damm in Spandau wird einige Elemente des Modells enthalten. Ob weitere geeignete Örtlichkeiten in Berlin gegeben sind, ist noch nicht abschließend geprüft.

Berlin, den 24.10.2018

In Vertretung  
Stefan Tidow  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz