

Handlungsanweisung zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (FGÜ) im Freistaat Sachsen

Inhaltsverzeichnis

I. Grundsätze zur Anordnung und Planung von FGÜ

II. Einsatzbereiche von FGÜ

1. Allgemeines

- a. Zulässige Geschwindigkeiten
- b. Fahrstreifen und Gehwege
- c. Nähe zu Lichtzeichenanlagen und Nähe von FGÜ untereinander
- d. Unzulässige FGÜ
- e. FGÜ bei Überquerungsstellen über Gleiskörper

2. Örtliche Anforderungen

- a. Erkennbarkeit und Sichtbeziehungen
- b. Bushaltestellen
- c. FGÜ an wartepflichtigen Knotenpunktzufahrten und Einmündungen
- d. FGÜ an Kreisverkehren
 - aa. Allgemein
 - bb. Nähe der FGÜ zum Kreis
- e. Freie Rechtsabbieger neben Dreiecksinseln

3. Einsatzbereiche von FGÜ nach verkehrlichen Kriterien

- a. Allgemeine Kriterien
- b. Stark befahrene Radverkehrsanlagen

III. Ausstattung von FGÜ

1. Bauliche Ausgestaltung

- a. Allgemeine Voraussetzungen
- b. Breite von FGÜ
- c. Aufpflasterungen an FGÜ zur Geschwindigkeitsdämpfung
- d. Absperreinrichtungen

2. Markierung und Beschilderung

- a. Markierung mit Zeichen 293 StVO
- b. Beschilderung mit Zeichen 350 StVO
- c. Mittelmarkierung vor dem FGÜ
- d. Aufmerksamkeitsfördernde Verkehrszeichen
- e. Markierung über bauliche Radwege, Radfahrstreifen und Schutzstreifen

3. Ortsfeste Beleuchtung

IV. Hinweise zum Betrieb

V. Anhang

I. Grundsätze zur Anordnung und Planung von FGÜ

FGÜ sind eine von mehreren Möglichkeiten zur Sicherung des Überquerens von zu Fuß Gehenden. Neben signalisierten Fußgängerfurten sind auch FGÜ Überquerungsstellen, an denen die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) das Überqueren besonders sichert. Mittelinseln mit guten Sichtbeziehungen können eine gute Sicherheitsbilanz aufweisen. An ihnen haben zu Fuß Gehende jedoch keinen Vorrang gegenüber dem Fahrzeugverkehr. In Erschließungsstraßen können Fahrbahneinengungen mit vorgezogenen Seitenräumen das Überqueren erleichtern.

Die Sicherheit von FGÜ kann durch Kombination mit ergänzenden baulichen Maßnahmen gesteigert werden. Fußgängerüberwege mit Mittelinseln bieten den Vorteil, dass sich zu Fuß Gehende beim Überqueren auf jeweils eine Fahrtrichtung des Kfz-Verkehrs konzentrieren können. FGÜ mit vorgezogenen Seitenräumen verbessern die Sichtbeziehungen zwischen zu Fuß Gehenden auf den Warteflächen und dem Fahrzeugverkehr. Aufpflasterungen können dazu dienen, die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeiten durchzusetzen, sind aber aus Lärmschutzgründen und z. B. für den Winterdienst problematisch.

Die ergänzenden Maßnahmen sollten insbesondere an FGÜ vorgenommen werden, auf denen regelmäßig Kinder, Ältere oder mobilitätseingeschränkte Menschen queren.

Der Bedarf und die Eignung dieser ergänzenden Maßnahmen gegen Unfallgefahren sind auch zu prüfen, wenn sich Unfälle mit Personenschaden ereignet haben. Können die bestehenden Gefahren nicht ausreichend verringert werden, muss ein FGÜ entfernt werden. Er ist durch eine andere Querungshilfe zu ersetzen, wenn nach erneuter Prüfung eine Querungshilfe an dieser Stelle als zwingend erforderlich erkannt wurde.

II. Einsatzbereiche von FGÜ

1. Allgemeines

a. Zulässige Geschwindigkeiten

FGÜ können nur innerhalb geschlossener Ortschaften angelegt werden. Ihr Einsatzbereich sind zum einen Straßenabschnitte mit einer durchgängigen zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Zum anderen können FGÜ auch auf Straßenabschnitten mit einer streckenbezogenen Geschwindigkeitsbegrenzung von weniger als 50 km/h (Z 274 StVO) angelegt werden.

§ 45 Absatz 9 Satz 4 Nummer 6 StVO lässt innerörtliche streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h auf Bundes-, Staats- und Kreisstraßen oder auf weiteren Vorfahrtsstraßen (Z 306 StVO) im unmittelbaren Bereich von an diesen Straßen gelegenen Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern zu. Hier können FGÜ angelegt werden, wenn besonders schutzbedürftige Personen regelmäßig die Fahrbahn überqueren und ein Bedarf zu ihrer Sicherung besteht. Besonders schutzbedürftige Personen sind Kinder, Mobilitätseingeschränkte und ältere Menschen.

In Tempo 30-Zonen sollen in der Regel andere Formen der Querungssicherung genutzt werden, bspw. vorgezogene Seitenräume. Allerdings sind auch FGÜ in Tempo 30-Zonen im Ausnahmefall möglich, wenn besonders schutzbedürftige Personen eine Straße regelmäßig an einer bestimmten Stelle queren und die Einsatzbereiche entsprechend dem vorliegenden Erlass und den R-FGÜ gegeben sind.

In verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h ist die Anlage von Fußgängerüberwegen, die das Überqueren bündeln sollen, nicht möglich.

Die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit muss unabhängig von der Anzahl der Überquerenden durchgesetzt werden.

b. Fahrstreifen und Gehwege

FGÜ können nur in Straßen angelegt werden, wo maximal ein Fahrstreifen je Fahrtrichtung überquert werden muss. Daher kommen auch in Einbahnstraßen, wo nur ein Fahrstreifen insgesamt zu überqueren ist, FGÜ in Betracht. (Radfahrstreifen zählen in diesem Sinne nicht als Fahrstreifen, das heißt, auch in Straßen mit Radfahrstreifen sind FGÜ möglich.)

Bei der Anlage von FGÜ muss auf beiden Fahrbahnseiten ein Gehweg oder ein weiterführender Fußweg vorhanden sein. Dies kann auch eine selbstständige Gehwegbeziehung durch eine Grünanlage, die eine Straße kreuzt, sein. In diesem Fall muss die zu querende Straße keine straßenbegleitenden Gehwege aufweisen.

Auch an einer Straße, die nur auf einer Seite einen straßenbegleitenden Gehweg hat, können FGÜ zur Anbindung eines selbstständigen Gehweges auf der anderen Straßenseite angelegt werden. Wichtig ist das Vorhandensein einer Aufstellfläche. FGÜ sollten in Gehrichtung der zu Fuß Gehenden liegen. Dies unterstützt die Bündelung von Überquerungen an den FGÜ und fördert die Ausbildung von hochwertigen Fußwegnetzen.

c. Nähe zu Lichtzeichenanlagen und Nähe von FGÜ untereinander

Zu Lichtzeichenanlagen sollen FGÜ einen Mindestabstand von 200 m einhalten. Auch untereinander sollen FGÜ einen Mindestabstand von 200 m einhalten.

Im Einzelfall können FGÜ bei entsprechendem Querungsbedarf auch bei geringerem Abstand angelegt werden. Hierbei ist zu beachten, dass die erforderlichen Sichtfelder auf den FGÜ nicht durch einen Rückstau der Fahrzeuge in der Zufahrt auf die Lichtzeichenanlage eingeschränkt werden. Für die Ermittlung dessen können die Berechnungen zur Rückstaulänge aus den Unterlagen zur Bemessung der Lichtsignalanlage herangezogen werden.

d. Unzulässige FGÜ

FGÜ dürfen nicht angelegt werden:

- auf Straßenabschnitten mit koordinierter Schaltung von Lichtzeichenanlagen („Grüne Welle“), denn hier würde ein FGÜ in den für eine koordinierte Steuerung erforderlichen weitgehend ungestörten Verkehrsablauf des Fahrzeugverkehrs eingreifen.
- über Bussonderstreifen, denn hier würde ein FGÜ in die angestrebte Verkehrsqualität des ÖPNV eingreifen.
- über Straßen mit Straßenbahnen ohne eigenen Gleiskörper, denn hier könnten Gefahrensituationen entstehen, da zu Fuß Gehende nach § 26 Abs. 1 StVO keinen Vorrang vor Schienenfahrzeugen haben. Zugleich könnten FGÜ in die angestrebte Verkehrsqualität des ÖPNV eingreifen.
- auf bevorrechtigten Straßen an Kreuzungen und Einmündungen mit abknickender Vorfahrt können Sicherheitsgefährdungen dergestalt entstehen, dass die erforderlichen Sichtfelder auf die Warteflächen nicht eingehalten werden können oder dass die FGÜ für Fahrzeugführende nicht aus ausreichendem Abstand erkennbar sind. FGÜ im Verlauf von abknickenden Vorfahrtsstraßen sind nicht anzulegen.
- im Verlauf von gemeinsamen Geh- und Radwegen oder Gehwegen, die für den Radverkehr freigegeben sind

e. FGÜ bei Überquerungsstellen über Gleiskörper

Bei FGÜ auf Straßen mit Schienenbahnen auf eigenem Gleiskörper sollen in der Regel versetzte Z-Absperrungen eingerichtet werden. Die Absperrungen können dabei etwa mit Geländern oder Umlaufsperrern versehen werden. Z-Absperrungen unterstützen die Aufmerksamkeit von zu Fuß Gehenden auf den Schienenverkehr, da sie infolge der Wegführung automatisch in Richtung der zuerst zu beachtenden Bahn blicken (vgl. 2.1. Absatz 5 R-FGÜ; RSt 06 Bild 83).

2. Örtliche Anforderungen

a. Erkennbarkeit und Sichtbeziehungen

FGÜ müssen für Fahrzeugführende frühzeitig erkennbar sein. Daher sind für die Sicherheit von FGÜ ausreichende Sichtbeziehungen zwischen den zu Fuß Gehenden auf den Warteflächen und dem Kfz-Verkehr entscheidend. Wartepflichtige Fahrzeugführende müssen rechtzeitig vor bevorrechtigten zu Fuß Gehenden anhalten können. Bevorrechtigte zu Fuß Gehende müssen auch bei einem Abstand von 1,0 m vom Bordstein für Fahrzeugführende erkennbar sein.

In Anlage 1¹ sind u.a. die hierfür erforderlichen Mindestentfernungen nach den R-FGÜ 2001 dargestellt. In den RAST 06 und EFA 2002 sind darüber hinaus weitergehende Empfehlungen für die Bereiche, die von Sichthindernissen freigehalten werden sollten, dargestellt.

Nach der Verhaltensregel zu Zeichen 293 StVO dürfen Fahrzeuge 5,0 m vor einem FGÜ nicht halten, sodass in einem Bereich von mindestens 5,0 m vor einem FGÜ keine Parkstände liegen dürfen. Ergänzend wird hier in Anlage 2 auf Tabelle 5 und Bild 7 der EFA 2002 bzw. Tabelle 31 und Bild 78 der RAST 06 verwiesen.²

Bei der Anordnung von FGÜ muss die Einhaltung dieser Anforderungen geprüft werden.

In der Praxis stellt der ruhende Verkehr für zu Fuß Gehende ein besonders häufiges Sichthemmnis dar. Hier können zum Beispiel Pfosten das Halten oder Parken innerhalb der freizuhaltenden Bereiche unterbinden. Bepflanzungen, Recyclingcontainer, Werbeplakate u.Ä. schränken oftmals die Sichtbeziehungen ein. Die für die Genehmigung von Sondernutzungen zuständigen Behörden sollten daher in den Bereichen keine Sondernutzung zulassen. Die für die Grünpflege zuständigen Ämter und Betriebe sollten Bewuchs auf maximal 50 cm Höhe begrenzen. Dies gewährleistet, dass Grundschulkinder in der Regel mit dem Oberkörper und dem Kopf für Fahrzeugführende erkennbar sind. Idealerweise besteht gar kein Bewuchs.

Bei FGÜ an Einmündungen sollten vorrangig Pfosten die Sichtfelder freihalten. Abstellplätze für Fahrräder sollen außerhalb der Sichtdreiecke liegen. Die Pfosten können mit rot-weißer retroreflektierender Folie beklebt werden, soweit dies im Straßenraum gestalterisch vertretbar ist.

¹ Anlage 1: Mindestentfernungen für Erkennbarkeit und Sicht vor FGÜ nach den R-FGÜ 2001 und EFA 2002, S. 17 dieser Handlungsanweisung.

² Anlage 2: Freizuhaltende Bereiche an Überquerungsstellen mit und ohne Fußgängervorrang aus RAST 06 Bild 78/ EFA 2002 Bild 7, S. 18 dieser Handlungsanweisung.

b. Bushaltestellen

FGÜ an Bushaltestellen sind besonders kritisch zu prüfen, weil die Gefahr besteht, dass zu Fuß Gehende bei einem herannahenden Bus dem sonstigen Verkehr zu wenig Beachtung schenken.

Bei Busbuchten sind FGÜ in Fahrtrichtung vor der Haltestelle anzulegen. Dies zielt darauf ab, dass die Sicht auf zu Fuß Gehende, die dort die Straße überqueren wollen, nicht von haltenden Busse verdeckt werden und auch die Überquerenden uneingeschränkte Sicht haben.

Bei Haltestellen auf der Fahrbahn sollen FGÜ in Fahrtrichtung hinter der Haltestelle angelegt werden, aber nur dann, wenn zuverlässig baulich ausgeschlossen ist, dass an dem Bus vorbeigefahren werden kann.

Hierfür eignen sich insbesondere Mittelinseln. Der FGÜ in Gegenrichtung sollte dann ebenfalls hinter der Haltestelle liegen (versetzte Haltestellen – vgl. RAST 06 Bild 81).

c. FGÜ an wartepflichtigen Knotenpunktzufahrten und Einmündungen

Außerhalb von Kreisverkehren können FGÜ an wartepflichtigen Einmündungen angelegt werden, wenn die einmündende Straße – wie zum Beispiel eine Sammelstraße – besondere Bedeutung für den Fahrzeugverkehr hat und die Überquerenden zu Fuß Gehenden besonders geschützt werden müssen.

An den wartepflichtigen Knotenpunktzufahrten darf aus Sicherheitsgründen nur ein Fahrstreifen pro Fahrtrichtung liegen. Bei einmündenden Anliegerstraßen sollten überquerende zu Fuß Gehende vorrangig durch Gehwegüberfahrten mit abgesenktem Bordstein (§ 10 StVO) oder durch Einmündungsbereiche mit möglichst engen Eckausrundungen geschützt werden.

An wartepflichtigen Einmündungen sollen FGÜ in der Regel in der direkten Verbindung der Gehwege markiert werden. Ein Abrücken von der direkten Gehbeziehung in die einmündende Straße von bis zu 4 m kommt in Betracht, wenn es die Überquerungswege wegen großer Kurvenradien nicht erlauben, dass zu Fuß Gehende die Fahrbahn möglichst auf dem direkten Weg überqueren und die Kurvenradien zugleich nicht verkleinert werden können. Erforderlich ist in jedem Fall die Einhaltung der in Anlage 1 genannten Anforderungen an die Haltesichtweiten.

d. FGÜ an Kreisverkehren

aa. Allgemein

Die Anordnung von Fußgängerüberwegen an Kreisverkehren bedarf zwar immer einer Einzelfallprüfung stellt aber dennoch die Regellösung dar. Dabei gilt als

Grundsatz, dass unabhängig von der Fußgängerbelegung der einzelnen Kreisverkehrsarme alle Arme gleich mit FGÜ ausgestattet werden.

Ausschlusskriterien sind:

- Kreisverkehr liegt außerorts
- Kreisverkehr ist zweistreifig befahrbar
- keinerlei Fußgängerverkehr (z. B. Gewerbegebiet).

bb. Nähe der FGÜ zum Kreis

Bei der Festlegung von Querungsstellen mit Insel und FGÜ am Kreisverkehr sind zwei Aspekte zu bedenken:

- Ein Abrücken von der Kreisfahrbahn um ca. eine Fahrzeuglänge verbessert den Verkehrsfluss, weil im Kreis am Rechtsabbieger weiter vorbeigefahren werden kann.
- Ein Verzicht auf das Abrücken vermeidet Umwege für Fußgänger und erhöht die Akzeptanz.

Die RAST in Punkt 6.3.5.8 sowie das Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren in Punkt 4 sehen vor, dass Überquerungsstellen für Fußgänger nah an der Kreisfahrbahn und in der Regel nicht mehr als 4,00 bis 5,00 m gemessen in der Achse des Fahrbahnteilers abgesetzt werden. Bei davorliegender, ebenfalls abgesetzter Radverkehrsführung, ist eine maximale Absetzung von 7,00 bis 8,00 m möglich.

Bei einem Abstand von mehr als 5,00 bzw. 8,00 m ist davon auszugehen, dass Fußgänger den Umweg nicht akzeptieren und über den ungesicherten Bereich nahe der Kreisfahrbahn queren. Des Weiteren hat ein weiter abgerückter FGÜ keinen Bezug mehr zum Kreisverkehr, sondern wäre eine ganz neue, eigene Querungsstelle (die nach R-FGÜ zu betrachten wäre). Die Querungsmöglichkeit/FGÜ am Kreis würde dann fehlen.

e. Freie Rechtsabbieger neben Dreiecksinseln

Baulich angelegte freie Rechtsabbieger sollen innerorts aus Sicherheitsgründen nur im Ausnahmefall eingesetzt werden. Die RAST 06 verlangen in Kapitel 6.3.8.2, dass Eckausrundungen klein zu halten sind. FGÜ sollen unter diesen Randbedingungen möglichst mit Teilaufpflasterungen kombiniert werden. Auch gelten grundsätzlich die Einsatzbereiche³ und die oben genannten Anforderungen an die Sichtbeziehungen. Bei klein gehaltenen Eckausrundungen sind dabei in der Regel die in der Anlage 1 genannten Sichtbeziehungen für 30 km/h zu beachten. Ferner ist, wie sie die VwV zu § 9 Abs.2 StVO fordert, die Regelbreite eines FGÜ

³ Anlage 3: Einsatzbereiche für Fußgängerüberwege, S. 19 dieser Handlungsanweisung.

von 4,0 m und eine fahrbahnahe Lage einer benachbarten Radverkehrsfurt mit maximal 5,0 m Absetzung zu beachten.

3. Einsatzbereiche von FGÜ nach verkehrlichen Kriterien

a. Allgemeine Kriterien

Die Anlage von FGÜ kann in der in Anlage 3 enthaltenen Tabelle⁴ genannten Stärken des Fuß- und Kfz-Verkehrs geprüft werden. Die Fußverkehrsstärken beziehen sich auf die Spitzenstunden des überquerenden Fußverkehrs an einem Werktag mit durchschnittlichem Verkehr. Die Kfz-Verkehrsstärke bezieht sich auf dieselbe Stunde. Auch bei weniger als 50 zu Fuß Gehenden/ Spitzenstunde kann der Einsatz von FGÜ geprüft werden, um das Überqueren besonders schutzbedürftiger Personen zu sichern, wenn diese konzentriert und gebündelt auftreten.

Sollen Mittelinseln mit einem FGÜ ergänzt werden oder ist bei einer Fahrbahnbreite von 8,50 m oder mehr der Einbau einer Mittelinsel erforderlich, ist der Kfz-Verkehr in der Fahrtrichtung zu betrachten, der in der Spitzenstunde des Fußverkehrs stärker belastet ist. FGÜ mit Mittelinseln erweitern somit die Einsatzbereiche, und haben eine sehr gute Sicherheitsbilanz.

Der Freistaat Sachsen konkretisiert die Einsatzmöglichkeiten nach den R-FGÜ 2001 zum einen hinsichtlich in der Tabelle in Anlage 3 benannten Bereiche höherer Verkehrsstärken.

Maßgeblich für die Sicherheitsbilanz von FGÜ sind gute Sichtbeziehungen, eine Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und eine ausreichende ortsfeste Beleuchtung.

Auch bei über 150 zu Fuß Gehenden/ Spitzenstunde und 300 bis 600 Kfz/ Spitzenstunde wird der Einsatz von FGÜ statt einer LSA möglich. Dies gilt aber nur dann, wenn der Fußverkehr an bestimmten Spitzenstunden auftritt.⁵

Die Anordnung eines Fußgängerüberweges bleibt eine Einzelfallentscheidung der Straßenverkehrsbehörde, die im Rahmen einer Ortsbesichtigung unter Beteiligung von Polizei und Straßenbaubehörde diskutiert wird. Hierfür wesentliche Abwägungsbelange sind u.a. Sicherheit, Ordnung und Wirtschaftlichkeit des Verkehrs.

Die FGÜ sollen dort liegen, wo Überquerungsbedarf besteht. Dies ist besonders auf Ortsdurchfahrten und Straßen in Kleinstädten wichtig. Der Einsatz von FGÜ sollte in diesem Fall gegenüber Mittelinseln (ohne FGÜ) abgewogen werden.

⁴ Siehe Fn 3.

⁵ Anlage 4: Einsatzbereiche von Überquerungsanlagen an zweistreifigen Straßen mit Fahrbahnbreiten unter 8,50m, S. 20 dieser Handlungsanweisung.

Kriterien bei dieser Abwägung können beispielsweise sein,

- ob die Flächen für den Einbau einer Mittelinsel verfügbar sind,
- ob Überquerungen besonders Schutzbedürftiger mit FGÜ gesichert werden sollen oder
- dass Fußgänger-LSA zu selten durch Überquerende angefordert werden oder dass – gegebenenfalls auch tageszeitlich konzentriert – häufigerer Überquerungsbedarf besteht.

Soll ein FGÜ neu angelegt werden, empfiehlt es sich, neben der Anzahl überquerender zu Fuß Gehender an der Stelle mit dem höchsten Überquerungsbedarf auch einen in etwa 40 bis 50 m langen Bereich beiderseits dieser Stelle zu betrachten. FGÜ können in gewissen Umfang Überquerungen bündeln, sodass auch die Anzahl der vor ihrer Einrichtung im Nahbereich erfolgten Querungen zur Beurteilung herangezogen werden sollten. Die Kfz-Verkehrsstärke sollte nur an der Stelle mit dem höchsten Überquerungsbedarf ermittelt werden.

Die Verkehrsstärken sollten in der Regel an Werktagen außerhalb der Schulferien ermittelt werden. Welche Tageszeiten in der Regel als Spitzenstunden des Fußverkehrs angesetzt werden können, ist in der Tabelle in Anlage 5⁶ dargestellt. Im Einzelfall sollten die Öffnungszeiten wichtiger Zielpunkte von zu Fuß Gehenden berücksichtigt werden. Bei Veranstaltungsstätten können auch abends (z.B. Theater) oder am Wochenende (z.B. Sportstätten) starke Fußverkehre auftreten.

Bei anderen als in der Tabelle der Anlage 3 aufgeführten Kombinationen von Fuß- und Kfz-Verkehrsstärken sollten folgende Überquerungsanlagen eingesetzt werden⁷:

- Sind die Kfz-Verkehrsstärken niedriger als die Einsatzbereiche von FGÜ, kommen in der Regel bauliche Überquerungsanlagen wie vorgezogene Seitenräume, Einengungen, Aufpflasterungen oder Mittelinseln ohne FGÜ in Betracht. Mittelinseln ohne Fußgängerüberwege sind allerdings dort weniger geeignet, wo Kinder im Grundschulalter die Fahrbahn überqueren
- Sind die Fuß- und Kfz-Verkehrsstärken höher als die Einsatzbereiche von FGÜ, kommen in der Regel Fußgänger-LSA in Betracht.

b. Stark befahrene Radverkehrsanlagen

FGÜ können im begründeten Einzelfall auch zur Sicherung des Überquerens von stark und schnell befahrenen selbstständigen Radwegen (z.B. Radschnellverbindungen) sowie über Fahrradstraßen angelegt werden. Bestimmte Stärken des

⁶ Anlage 5: Ermittlung der Anzahl querender zu Fuß Gehender, S. 21 dieser Handlungsanweisung.

⁷ Siehe Fn. 6.

Fuß- und Radverkehrs, aus denen sich belastbare Einsatzbereiche für FGÜ über Radwege und Fahrradstraßen ableiten lassen, sind bislang nicht darstellbar.

Die Einrichtung eines FGÜ hängt insbesondere von der Umfeldsituation ab. Zu Fuß Gehende hören Radfahrende i. d. R. kaum. Das ist für Blinde und Sehbehinderte ein Problem. Ein FGÜ kann diese Situation verbessern.

III. Ausstattung von FGÜ

1. Bauliche Ausgestaltung

a. Allgemeine Voraussetzungen

Bei FGÜ soll die Fahrbahnbreite für den Kfz-Längsverkehr maximal 6,50 m betragen. Ist die Fahrbahn zwischen 6,50 m und 8,50 m breit, sollten ergänzend seitliche Einengungen mit vorgezogenen Warteflächen für zu Fuß Gehende eingesetzt werden.

Bei einer Fahrbahnbreite von 8,50 m oder mehr sollten FGÜ mit Mittelinseln ausgestattet werden. Im Vergleich zu seitlichen Einengungen haben diese den Vorteil, dass zu Fuß Gehende sich beim Überqueren jeweils auf den Kfz-Verkehr aus einer Fahrtrichtung konzentrieren können.

Mittelinseln sollen grundsätzlich baulich ausgeführt werden und in der Regel mindestens 2,50 m, im Ausnahmefall 2,0 m breit sein. Für überquerende Personen mit Kinderwagen oder geschobenem Fahrrad sind 2,50 m bis 3,0 m breite Mittelinseln günstiger, denn dadurch ist sichergestellt, dass bei einem Anhalten auf der Mittelinsel nicht Teile der mitgeführten Gegenstände auf die Fahrbahn ragen. Als kostengünstigere Lösungen kommen aufgedübelte Beton- oder Kunststoffelemente in Betracht. Schmale, markierte Mittelinseln mit Pfosten werden nicht empfohlen. Bei FGÜ mit Mittelinsel entspricht die Breite der Aufstellfläche immer der Breite des FGÜ.

Auf den Mittelinseln bei FGÜ sollen keine rot-weiß markierten Baken verwendet werden. Die Regellösung stellt die Verwendung von Zeichen 222 StVO dar. Sind im Einzelfall Baken erforderlich, sind schmale Baken zu verwenden, um die Sicht für oder auf z. B. Kinder nicht zu verdecken.

FGÜ müssen barrierefrei ausgebildet werden. Das Handbuch für barrierefreie Verkehrsanlagen und die DIN 32984 „Bodenindikatoren im öffentlichen Raum“ zeigen hierfür mehrere Möglichkeiten:

- Getrennte Überquerungsstellen mit differenzierten Bordhöhen von mindestens 6 cm für Blinde und sehbehinderte Menschen und einen auf Fahrbahnniveau abgesenkten Bord für Personen mit Rollator oder Rollstuhl. Der Bord für Blinde und Sehbehinderte soll mit einem Auffindestreifen und

einem Richtungsfeld eindeutig auffindbar sein. Der in der Regel 1,0 m breite Bord für Personen mit Rollator oder Rollstuhl soll mit einem Sperrfeld taktil und visuell gesichert werden.

- Eine gemeinsame Überquerungsstelle weist einen auf ganzer Breite der Überquerungsstelle auf 3 cm abgesenkten Bord auf. Bei einer Kombination mit Auffindestreifen und Richtungsfeld ist dieser für Blinde und Sehbehinderte eindeutig erkennbar.

b. Breite von FGÜ

FGÜ sind in Querungsrichtung des Fußverkehrs in der Regel 4,0 m breit. Sie dürfen nicht schmaler als 3,0 m sein. Eine breitere Markierung sollte bei stärkerem Fußgängerquerverkehr eingesetzt werden. Sie kann auch eine Fußverkehrsachse gestalterisch betonen.

c. Aufpflasterungen an FGÜ zur Geschwindigkeitsdämpfung

Eine Kombination von FGÜ mit Aufpflasterungen und/ oder vorgezogenen Seitenräumen erleichtert die Durchsetzung der Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeiten.

Aus Gründen des Lärmschutzes sowie z. B. im Hinblick auf die Durchführung des Winterdienstes sollte die Verwendung von Aufpflasterungen auf den Ausnahmefall beschränkt werden. Auf Straßen des überörtlichen Verkehrs kommen Aufpflasterungen nicht in Betracht.

Beim Einsatz von Aufpflasterungen sollte ein glatter Belag der Anrampungen und des Pflasterplateaus gewählt werden, um ungünstige Auswirkungen auf Lärm beim Überfahren zu minimieren. In Betracht kommen in der Struktur oder Helligkeit variierte Asphaltbeläge sowie Beton, Klinker und ebenflächige Natursteine.

d. Absperreinrichtungen

Geländer und Absperreinrichtungen können in besonderen Situationen eingesetzt werden, wenn das Überqueren außerhalb des FGÜ mit besonderen Gefahren verbunden ist und zu Fuß Gehende zu der gesicherten Überquerungsstelle am FGÜ geführt werden sollen.

2. Markierung und Beschilderung

a. Markierung mit Zeichen 293 StVO

An FGÜ wird das Zeichen 293 StVO „Fußgängerüberweg“ markiert. Die Markierung erfolgt nach den „Richtlinien für die Markierung von Straßen“ (RMS) parallel zur Fahrtrichtung der Fahrzeuge. FGÜ sind möglichst rechtwinklig zur Fahrtrichtung der Fahrzeuge anzulegen. Diese Anordnung schafft für zu Fuß Gehende

eine kurze Überquerungsstrecke. Für Blinde und Sehbehinderte ist sie unabdingbar, da sie sich rechtwinklig zum Bord orientieren.

Die Ausführung von Zeichen 293 StVO erfolgt ausschließlich als Markierung, nicht als Pflasterung oder ähnliches.

Die Markierung erfolgt abwechselnd mit 0,5 m breiten Strichen und 0,5 m breiten Lücken. Für FGÜ über Radfahrstreifen und über selbstständige Radwege sollte eine Markierung mit 0,4 m breiten Strichen und 0,4 m breiten Lücken gewählt werden, da die FGÜ durch die größere Anzahl der Markierungsstriche dann für Rad Fahrende besser erkennbar sind. Auf Mittelinseln wird die Markierung unterbrochen.

Die Markierung des FGÜ muss bei Nacht deutlich sichtbar sein. Die DIN 67523-1 fordert einen ausreichenden Positiv-Kontrast der zu Fuß Gehenden bei mittlerer vertikaler Beleuchtungsstärke (Wartungswert) von 30 lx in 1 m Höhe über der Mittelachse des FGÜ in Fahrtrichtung gesehen. Diese Anforderungen an die ortsfeste Beleuchtung gelten auch für FGÜ an wartepflichtigen Einmündungen.

b. Beschilderung mit Zeichen 350 StVO

FGÜ werden im Streckenverlauf mit dem Zeichen 350 StVO rechts und links des FGÜ beschildert. Sind sie mit Mittelinseln kombiniert, stehen diese Zeichen rechts und links der jeweiligen Richtungsfahrstreifen. Das Zeichen 350 darf nicht mit anderen Verkehrszeichen kombiniert werden. Abweichend von dieser Regelung der VwV-StVO zu Zeichen 350 ist eine Kombination mit Zeichen 222 StVO auf der Mittelinsel möglich.

In wartepflichtigen Zufahrten – auch bei Kreisverkehren – ist das Zeichen 350 StVO nicht erforderlich, da Fahrzeugführende hier ohnehin abbremsen und auf den Verkehr im Zuge der bevorrechtigten Straße achten müssen.

Vor allem in Straßen mit Bäumen oder Parkständen verbessert eine Wiederholung des Zeichens 350 StVO an einem Kragarm über der Fahrbahn die Erkennbarkeit des FGÜ. Damit die Zeichen am Kragarm auch nachts erkennbar sind, sollten sie innen beleuchtet ausgeführt werden.

c. Mittelmarkierung vor dem FGÜ

Falls in einer Straße eine Leitlinie (Zeichen 340 StVO) die Fahrstreifen der Kraftfahrzeuge trennt, muss diese etwa 30 bis 50 m vor dem FGÜ in eine Fahrstreifenbegrenzungslinie (Zeichen 295 StVO) überführt werden. Hiermit soll das Überholverbot für Fahrzeuge an einem FGÜ verdeutlicht werden.

d. Aufmerksamkeitsfördernde Verkehrszeichen

Bei besonderen Gefahrenlagen kann Zeichen 101-11 bzw. 101-21 StVO (Achtung Fußgängerüberweg) angeordnet werden. Bei einem Standort etwa 35 m vor einem FGÜ können Fahrzeugführende bei 50 km/h noch bremsen, wenn zu Fuß Gehende den FGÜ betreten. Insbesondere bei schlechten Sichtverhältnissen oder bei Unfallauffälligkeiten ist statt der Anordnung der vorgenannten Zeichen zu prüfen, ob der FGÜ zu entfernen ist.

Eine Markierung dieser Zeichen oder das Aufbringen von Fußgänger-Piktogrammen auf der Fahrbahn wird nicht empfohlen, da dies dazu führen kann, dass die Fahrbahn als Fußverkehrsfläche missverstanden wird.

Die Verkehrszeichen 293 und 350 StVO müssen auch bei Dunkelheit jederzeit und eindeutig erkennbar sein. Ist dies nicht allein durch die ortsfeste Beleuchtung zu gewährleisten, sollen die Verkehrszeichen in der Regel in Reflexfolie der Bauart Typ 3 nach DIN 67520 ausgeführt werden.

e. Markierung über bauliche Radwege, Radfahrstreifen und Schutzstreifen

FGÜ werden über Schutzstreifen und Radfahrstreifen hinweg markiert.

Sie müssen auch über Radwege markiert werden, die von der Fahrbahn durch einen Bord oder einen Sicherheitstrennstreifen getrennt sind.

Tritt die Situation auf, dass zu Fuß Gehende vor dem Queren der Fahrbahn auf dem Radweg warten, sollte der Radweg abgesenkt werden und in einen vor dem FGÜ etwa 10 m langen Radfahrstreifen überleiten, über den der FGÜ markiert wird. Der Aufstellbereich der zu Fuß Gehenden liegt dann in der Regel auf dem Gehweg.

Ein FGÜ muss nicht über einen Radweg markiert werden, wenn zwischen Fahrbahn und Radweg ein mindestens 2,0 m tiefer Aufstellbereich liegt.

3. Ortsfeste Beleuchtung

An FGÜ ist eine Beleuchtung erforderlich, damit zu Fuß Gehende auch bei Dunkelheit und bei regennasser Fahrbahn auf dem FGÜ und auf der Wartefläche am Straßenrand aus beiden Richtungen deutlich erkennbar sind.

Falls die allgemeine Straßenbeleuchtung nicht ausreichend ist, die Werte nach DIN 13201 und DIN 67523-1 zu gewährleisten, ist eine zusätzliche ortsfeste Beleuchtung erforderlich. Ein ausreichender Positiv-Kontrast lässt sich durch Anordnung von Zusatzleuchten in Fahrtrichtung vor einem FGÜ erzielen.

IV. Hinweise zum Betrieb

Die Verkehrszeichen 293 und 350 StVO müssen jederzeit erkennbar sein. Hierauf sollte bei der Streckenkontrolle des Straßenbaulastträgers sowie den turnusmäßigen Verkehrsschauen besonderer Wert gelegt werden. So sollte regelmäßig geprüft werden, ob die Markierung des Zeichens 293 auf der Fahrbahn noch ausreicht.

Die allgemeinen Reinigungsintervalle der Straßenreinigung sollten daraufhin überprüft werden, ob bei Laubfall im Herbst zusätzliche Reinigungen von FGÜ erforderlich sind. Beim Winterdienst sollte darauf geachtet werden, dass Schnee von der Fahrbahn nicht auf den gehwegnahen Bereich des FGÜ geräumt wird.

V. Anhang

Anlage 1

Mindestentfernungen für Erkennbarkeit und Sicht vor FGÜ nach den R-FGÜ 2001 und EFA 2002

			Mindestentfernungen bei einer zulässigen Kfz-Geschwindigkeit von ...		
			30 km/h	40 km/h	50 km/h
Anforderungen der R-FGÜ 2001	Erkennbarkeit der FGÜ		50 m		100 m
	Sichtweite von und auf Warteflächen		30 m	(35 m)	50 m
Weitere Anforderungen der RSt 06 und der EFA 2002	Haltesichtweiten		15 m	25 m	35 m
	Freizuhalten ohne vorgezogene Seitenräume	Wartefläche auf der rechten Straßenseite, d.h. in Fahrtrichtung des Fahrzeuges	10 m	15 m	20 m
		Wartefläche auf der gegenüberliegenden Straßenseite	5 m	10 m	15 m
	Freizuhalten mit vorgezogenen Seitenräumen	Wartefläche auf der rechten Straßenseite, d.h. in Fahrtrichtung des Fahrzeuges	5 m	8 m	12 m
		Wartefläche auf der gegenüberliegenden Straßenseite	3 m	4 m	6 m

Anlage 2

Freizuhaltende Bereiche an Überquerungsstellen mit und ohne Fußgängervorrang aus
RAST 06 Bild 78/ EFA 2002 Bild 7

Anlage 3

Einsatzbereiche für Fußgängerüberwege

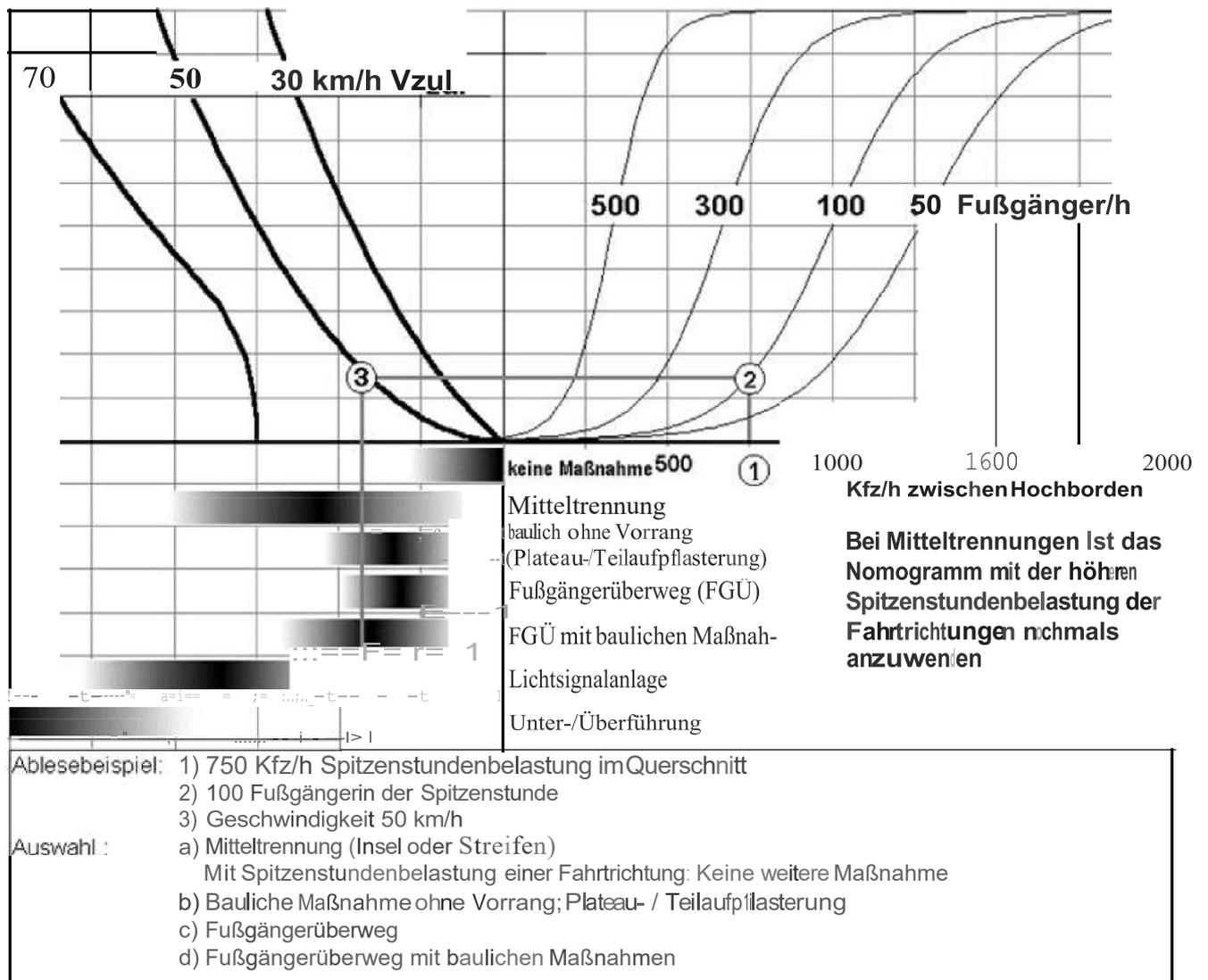
Kfz-Verkehrsstärke in der Spitzenstunde des Fußverkehrs

Die mit „FGÜ möglich“ oder „FGÜ empfohlen“ gekennzeichneten Felder entsprechen den Einsatzbereichen nach den R-FGÜ 2001.

Kfz/h	0-200	200-300	300-450	450-600	600-750	750-900
FG/ Spitzen- stunde						
50-100		FGÜ möglich	FGÜ möglich	FGÜ empfohlen	FGÜ möglich	FGÜ bei strenger Einhaltung aller Sicherheitsanforderungen möglich. Mögliche Auswirkungen auf die Qualität des ÖPNV und des Kfz-Verkehrs sind zu prüfen und abzuwägen. Hierfür bietet sich z.B. eine Simulation an.
100-150		FGÜ möglich	FGÜ empfohlen	FGÜ empfohlen		
über 150		FGÜ möglich	FGÜ bei strenger Einhaltung aller Sicherheitsanforderungen möglich. Dies gilt aber nur dann, wenn der Fußverkehr an bestimmten Spitzenstunden auftritt. Mögliche Auswirkungen auf die Qualität des ÖPNV und des Kfz-Verkehrs sind zu prüfen und abzuwägen. Hierfür bietet sich z.B. eine Simulation an			

Anlage 4

Einsatzbereiche von Überquerungsanlagen an zweistreifigen Straßen mit Fahr-
bahnbreiten unter 8,50 m aus RAST 06 Bild 77/ EFA 2002 Bild 5



Anlage 5

Ermittlung der Anzahl querender zu Fuß Gehender

Überquerungsstellen mit ausgeprägtem ...	Spitzenstunde des Fußverkehrs	Bemerkung
Ausbildungsverkehr (insbesondere Schulen)	7 bis 8 Uhr	
Arbeitsverkehr	7 bis 8 Uhr	
Verkehr zu Kindereinrichtungen	8 bis 9 Uhr	
Einkaufsverkehr	10 bis 11 Uhr	Neben Normalwerktagen können auch an Samstagen regelmäßig hohe Verkehrsstärken auftreten
Freizeitverkehr	16 bis 17 Uhr	
Sonstige Verkehrszwecke	7 bis 8 Uhr, 15 bis 17 Uhr	