

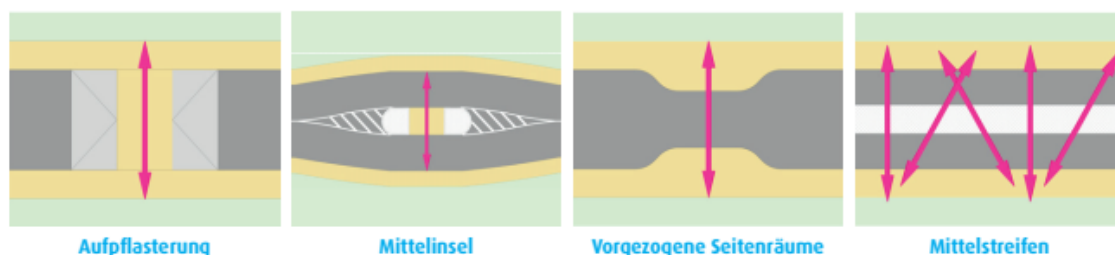
# Querungshilfen für den Fußverkehr

80 % der innerorts verunglückten Fußgänger werden beim Queren einer Straße verletzt. [Quelle: UDV 2012]. Querungshilfen verringern die Unfallgefahren und erleichtern dem Fußverkehr das Überqueren der Fahrbahn. Sie sind jedoch nur dann sicher und sinnvoll, wenn sie den sicherheitstechnischen Belangen entsprechen, komfortabel sind und von den BürgerInnen akzeptiert werden.

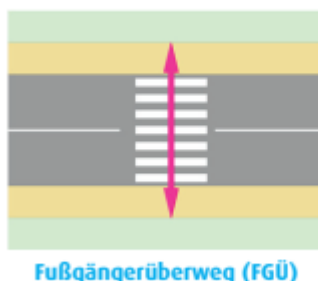
## Verschiedene Möglichkeiten baulicher Querungsstellen

Welche Querungsstelle zum Einsatz kommt, hängt von den Gegebenheiten vor Ort ab. Die Grafiken zeigen Querungshilfen ohne Vorrang. Zebrastreifen sind Querungshilfen mit Vorrang, Ampelanlagen sind im Fachjargon Querungshilfen mit zeitlicher Trennung. Unter- oder Überführungen sind weitere Querungsmöglichkeiten. Da der Bau aber sehr aufwändig ist, werden sie hier nicht weiter thematisiert.

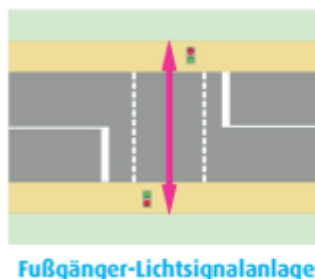
### Querungshilfen ohne Vorrang, aber mit baulicher Unterstützung



### Querungshilfe mit Vorrang



### Querungshilfe mit zeitlicher Trennung



Quelle Leitfaden BaWü

*Hilfreiche Materialien*

[Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen](#) in Baden-Württemberg

Fuss e.V.: [Fußverkehrsanlagen – Querungsstellen](#)

## Sicherheit der verschiedenen Querungsanlagen

Fußgängerüberwege können, unabhängig von der Kfz-Belastung, eine vergleichbar hohe Sicherheit wie Lichtsignalanlagen bieten. Insbesondere die folgenden Kriterien sind hierbei zu erfüllen:

- Die Sichtbeziehungen zwischen den kreuzenden Verkehren sind immer zu gewährleisten, Hauptproblem sind hier meist Falschparker. Poller, Blumeninseln oder Fahrradständer können dies vermeiden.
- Die rechtzeitige Erkennbarkeit der Querungshilfe durch Beschilderung und Markierungen muss sichergestellt und eindeutig sein.
- Die Anlage soll barrierefrei gestaltet sein – auch für sehbehinderte und blinde Menschen. Zudem sollte sie bei Dunkelheit zusätzlich beleuchtet sein.
- Der Fußverkehr sollte möglichst direkt (ohne Umwege) geführt werden, damit die Querungshilfe akzeptiert wird.



### Hilfreiche Materialien

Eine Sicherheitsbewertung der Unfallforschung der Versicherer (UDV) verglich verschiedene Querungsanlagen (Mittelinsel, Fußgängerüberweg, Lichtsignalanlage für den Fußverkehr). Die Ergebnisse zeigen, dass das Unfallniveau bei allen drei Anlagen ähnlich ist. UDV: [Sicherheit von Zebrastreifen](#)

## Regelungen

Auch wenn die [RASt 06](#) Zahlen von Kfz- und Fußgängeraufkommen für die Einrichtung von Querungshilfen nennt, sind nicht ausschließlich quantitative Maßstäbe ausschlaggebend. Vielmehr sind die Einsatzbereiche immer in Zusammenhang mit qualitativen Aspekten wie den städtebaulichen Randbedingungen oder der Abwägung mit anderen Verkehrsarten zu bewerten.

Eine Querungshilfe ist auch bei niedrigen Belastungen und Geschwindigkeiten zweckmäßig, wenn regelmäßig mit besonders schutzbedürftigen Fußgängergruppen, wie z. B. Kindern und/oder mobilitätseingeschränkten Menschen, zu rechnen ist. Auch an Bushaltestellen kann von den Einsatzuntergrenzen abgewichen werden.

### Hinweis

Zuständig für die Anordnung von Querungsstellen sind [Straßenverkehrsbehörden](#): Wenn es sich um Bundes- oder Landesstraßen handelt ist das LBV zuständig, bei allen anderen der Kreis bzw. die Stadt, sofern sie mehr als 20.000 EW hat. Für den Bau sind die jeweiligen Baulastträger zuständig.

## Mittelinseln

Mittelinseln können als Einzelelement sowie in Kombination mit vorgezogenen Seitenräumen, Aufpflasterungen, Fußgängerüberwegen oder Lichtsignalanlagen eingesetzt werden. Um eine möglichst hohe Akzeptanz zu erreichen, sollten sie in möglichst direkter Verbindung der häufigsten Querungsbedarfe des Fußverkehrs liegen.



Mittelinseln sollen grundsätzlich baulich ausgeführt werden und mindestens 2,0 m besser 2,50 bis 3,0 m breit sein. In den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) sind die weiteren Anforderungen an Mittelinseln beschrieben. Bei diffusen Fußgängerströmen und flächenhaftem Querungsbedarf, wie etwa in Einkaufsstraßen, kann der linienhafte Einsatz von Mittelstreifen sinnvoll sein.

## Kreisverkehre

Kreisverkehre können für den Fußgänger kürzere Wartezeiten als lichtsignalgeregelte Knotenpunkte bewirken. Dies gilt vor allem, wenn an den Zu- und Ausfahrten Fußgängerüberwege angelegt werden. Zudem sind die Betriebskosten gegenüber eine Ampelanlage deutlich günstiger. Allerdings können sich auch Umwege ergeben:

- Mini-Kreisverkehre weisen in der Regel aufgrund ihres geringen Außendurchmessers ( $\leq 22$  m) keine Umwege auf.
- Umwege an kleinen Kreisverkehren können vermieden werden, wenn die Querungsstellen (Mittelinseln, Fußgängerüberwege) nicht weiter als 5 m vom Rand der Kreisfahrbahn abgesetzt werden.
- Große Kreisverkehre mit mehrstreifigen Zu- und Ausfahrten sind aus Sicht des Fußverkehrs wegen der Gefahren beim Queren nachteilig. Die Querung kann ggf. durch Lichtsignalanlagen oder durch Über-/Unterführungen gesichert werden.



Foto Qimby

## Ampeln

Lichtsignalanlagen für den Fußverkehr (F-LSA) dienen bei hohen Kfz-Verkehrsmengen, hohen Fahrgeschwindigkeiten und/oder mehrstreifigen Fahrbahnen dazu, den querenden Fußverkehr zu schützen. Sie sind dort geeignet, wo der querende Fußverkehr gebündelt werden kann, und können auch außerorts eingesetzt werden.

Weiterhin bieten F-LSA durch den möglichen Einsatz von akustischen und taktilen Freigabesignalen die sicherste Querungsmöglichkeit für sehbehinderte oder blinde Personen. Da die Anlage und der Betrieb von LSA kostenintensiv sind, sollten diese mit anderen Führungsformen abgewogen werden. Um das Queren bei Rot zu vermeiden, wird empfohlen, die Wartezeiten möglichst kurz ( $\leq 40$  s) (EFA) und die Freigabezeiten ausreichend lang zu bemessen. Die Querungsgeschwindigkeit für den Fußverkehr kann in der Regel mit 1,2 m/s angenommen werden (RiLSA)

### Hilfreiche Materialien

[Bürgerinformation Ampeln – Licht-Signal-Anlagen](#) der Landeshauptstadt Kiel

## Zebrastreifen

Zebrastreifen werden von vielen BürgerInnen als erste Maßnahme gefordert. Die Sicherheit von Zebrastreifen hängt aber von den Rahmenbedingungen ab. Das Verkehrsministerium Baden-Württemberg hat einen Leitfaden herausgegeben, der neue Spielräume zur Anordnung von Zebrastreifen vorstellt und beschreibt, was für die Planung sicherer Zebrastreifen wichtig ist.



### Hilfreiche Materialien

[Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen](#) in Baden-Württemberg  
Unfallforschung kommunal Nr. 5 [Faktenblatt Zebrastreifen der UDV](#)