



Ein Großteil der innerörtlichen Fußverkehrsunfälle mit Personenschaden ereignet sich beim Queren der Fahrbahn (Quelle: UDV 2022). Querungshilfen verringern die Unfallgefahr und erleichtern Fußgänger*innen das Überqueren der Fahrbahn. Sie sind jedoch nur dann sicher und sinnvoll, wenn sie den sicherheitstechnischen Belangen entsprechen, komfortabel sind und von den Bürger*innen akzeptiert werden.

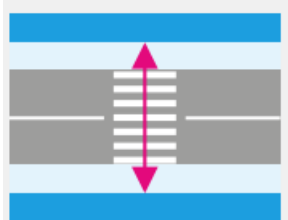
Verschiedene Möglichkeiten baulicher Querungsstellen

Welche Querungsstelle zum Einsatz kommt, hängt von den Gegebenheiten vor Ort ab. Die Grafiken in der oberen Zeile zeigen Querungshilfen ohne Vorrang. Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) sind Querungshilfen mit Vorrang, Lichtsignalanlagen 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

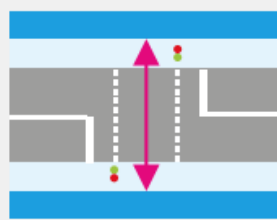


Querungshilfe mit Vorrang



Fußgängerüberweg (FGÜ)

Querungshilfe mit zeitlicher Trennung



Fußgänger-Lichtsignalanlage

Quelle Faktenblatt BaWü

Hilfreiche Materialien

Fuss e.V.: [Querungshilfen Fuss e.V.](#)

RAD.SH Maßnahmenkatalog [RAD.SH 2025 Katalog-Einfache-Massnahmen-fuer-Fuss-und-Radverkehr.pdf](#)

Weiterführende Informationen und planerische Rahmenbedingungen sind in der [Präsentation](#) zusammengefasst

Sicherheit der verschiedenen Querungsanlagen

Die Sicherheit an Querungsanlagen ist schwer zu vergleichen. Aus Sicht der Verkehrssicherheit sind Mittelinseln als am sichersten einzustufen, was insbesondere auf die Vereinfachung der Queraufgabe zurückzuführen ist. An FGÜs und F-LSA sind höhere Anforderungen an die Gestaltung zu stellen, als an Mittelinseln. 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 mit niedriger Bepflanzung oder Fahrradständer können dies vermeiden.
- Die rechtzeitige Erkennbarkeit der Querungshilfe durch Beschilderung und Markierungen muss sichergestellt und eindeutig sein.
- Die Anlage muss 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

Ein Sicherheitsvergleich zwischen den verschiedenen Querungsanlagen (FG-LSA, FGÜ, Mittelinsel, Nullfall) ist auf Basis der frei zugänglichen Unfalldaten des Statistischen Bundesamtes nicht möglich, da nur zu den Fußgängerüberwegen Unfalldaten vorliegen.

udv.de | [Uko 116](#) | [Verkehrssicherheit an Fußgängerquerungen](#) | [Web](#) | [1. August 2022](#)
[www.udv.de/UDV_kommunal Nr. 40 / Verkehrssicherheit an Fußgängerquerungen](http://www.udv.de/UDV_kommunal_Nr._40/_Verkehrssicherheit_an_Fu%C3%9Fg%C3%A4ngerquerungen)

Regelungen

Auch wenn die [RASt 06](#) Orientierungswerte zum Kfz- und Fußgängeraufkommen für die Einrichtung von Querungshilfen nennt, sind diese nicht als zwingende Voraussetzungen für die Einrichtung von Querungshilfen zu verstehen. Gemäß der VwV-StVO 2025 können Querungshilfen auch bei niedrigem Verkehrsaufkommen oder geringen Geschwindigkeiten sinnvoll und erforderlich sein – etwa in der Nähe von Bushaltestellen, Schulen, Senioreneinrichtungen oder anderen sensiblen Bereichen. Vielmehr sind die Einsatzbereiche immer in Zusammenhang mit qualitativen Aspekten wie den städtebaulichen Randbedingungen oder der Abwägung mit anderen Verkehrsarten zu bewerten.

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.

Hilfreiche Materialien

RAD.SH Zusammenfassung der neuen VwV-StVO:
[RAD.SH-Ad-hoc-Paper-zur-neuen-VwV-StVO_aktualisiert.pdf](#)

Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden hat in der StVO Vorrang vor der Leichtigkeit des Verkehrs.

Aufpflasterungen

Aufpflasterungen sind für den Fußverkehr niveaugleich Querungsstellen, bei denen die Fahrbahn im Bereich der Querung auf Gehwegniveau angehoben wird. Sie wirken geschwindigkeitsdämpfend und betonen den Querungsbereich gestalterisch wie funktional. Aufpflasterungen können sowohl als eigenständige Maßnahme als auch in Kombination mit Zebrastreifen oder vorgezogenen Seitenräumen eingesetzt werden.

Sie eignen sich insbesondere in Bereichen mit hoher Querungsfrequenz, in verkehrsberuhigten Bereichen sowie vor sozialen Einrichtungen. Die RAST 06 sowie die EFA enthalten weiterführende Hinweise zur Gestaltung, Rampenneigung, Materialwahl und Einsehbarkeit.

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 d.h. nicht nur als Markierungslösung 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.

Hilfreiche Materialien

[Weitere Anlagen für Fußgänger](#) vom FIS

Faktenblatt der AGFK BW: [AGFK-Faktenblatt Querungshilfen.pdf](#)

Vorgezogene Seitenbereiche

Vorgezogene Seitenbereiche (Gehwegnasen) verkürzen die Querungslänge für den Fußverkehr und verbessern die Sichtbeziehungen zwischen Zufußgehenden und Kfz-Verkehr. Sie verlagern den Wartebereich näher an die Fahrbahn. Durch die Reduktion der Fahrbahnbreite kann zusätzlich eine Tempodämpfung erreicht werden.

Fußgängerüberwege (FGÜ = Zebrastreifen)



FGÜs werden von vielen Bürger*innen als erste Maßnahme gefordert. Ein Zebrastreifen ist jedoch nicht mit der Markierung von fünf weißen Streifen getan. Die StVO und VwV-StVO machen sehr klare Vorgaben für die Ausführung (Beleuchtung, Barrierefreiheit, Sichtbeziehungen etc.). Die Sicherheit von Zebrastreifen hängt maßgeblich 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.

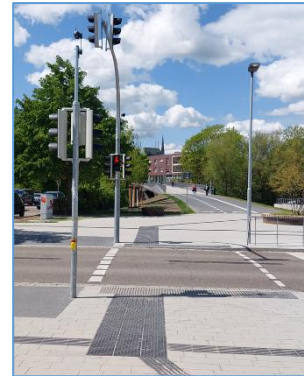
Hilfreiche Materialien

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

Lichtsignalanlagen

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 Quermöglichkeit 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 (≤ 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

Was sind Infosheets?

Kurz und knapp fachlichen Input liefern, das sind die RAD.SH Infosheets.
Wenn Sie noch Fragen haben, melden Sie sich gerne unter info@rad.sh.