

Fußgängerüberwege an innerörtlichen kleinen Kreisverkehren

Beschluss des DVR-Vorstands vom 30. Oktober 2012 auf der Basis der Empfehlung des Vorstandsausschusses Verkehrstechnik vom 27.09.2012

Erläuterung

Kreisverkehre sind innerorts eine sichere und leistungsfähige Form der Knotenpunktgestaltung. Dabei haben sich Fußgängerüberwege (FGÜ, Zebrastreifen) in der Praxis als eine sichere Form der Fußgängerführung an innerörtlichen Kreisverkehren erwiesen.

Der generelle Einsatzbereich und die Gestaltung von Fußgängerüberwegen (FGÜ) (Zeichen 293 StVO) sind in den allgemeinen Verwaltungsvorschriften zur StVO (VwV-StVO zu § 26) und in den Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001) geregelt. Der Einsatzbereich wird abgeleitet aus den Verkehrsstärken der Fußgänger sowie der Geschwindigkeit und der Verkehrsstärke des Kraftfahrzeugverkehrs. Weitere Hinweise zur Lage der FGÜ werden in den Entwurfsregelwerken der FGSV (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAST 06, Empfehlungen für Fußgängeranlagen EFA, Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren) weiter spezifiziert.

Bezüglich der speziellen Entwurfsaufgabe der Führung des Fußgängerverkehrs an kleinen Kreisverkehren haben die genannten Entwurfsregelwerke RAST 06 und EFA sowie das Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren ebenfalls einheitliche Aussagen. Demnach sollen aus Gründen der Einheitlichkeit, Erkennbarkeit und Begreifbarkeit der Querungssituation sowohl für Fußgänger als auch für Kraftfahrer in allen Zu- und Ausfahrten von kleinen Kreisverkehren Fußgängerüberwege vorgesehen werden.

Dies steht jedoch im Widerspruch zu den generellen Einsatzbereichen für Fußgängerüberwege in den R-FGÜ, in denen die Verkehrsstärkengrenzen für Fußgänger und Kraftfahrzeuge unabhängig von der vorliegenden Entwurfsituation definiert werden.

Hierbei wird jedoch verkannt, dass diese Werte insbesondere für FGÜ im Zuge bevorzogter Straßen entwickelt wurden. Darüber hinaus zeigen Studien aus dem In- und Ausland, dass Fußgängerüberwege unabhängig von der jeweiligen Verkehrsbelastung angelegt und sicher betrieben werden können. Ausschlaggebend sind vielmehr die Erkennbarkeit des FGÜ bei Tag und Nacht, die Einhaltung der erforderlichen Sichtbeziehungen auf die Warteflächen und die Querungsstelle sowie möglichst niedrige Geschwindigkeiten.

Der Widerspruch in den unterschiedlichen Regelwerken führt in der Praxis zu verschiedenen Lösungen für Fußgänger an kleinen Kreisverkehren. Dies reicht von FGÜ an allen Zu- und Ausfahrten, nur an einem Teil der Zu- und Ausfahrten bis zu Querungsstellen gänzlich ohne FGÜ. Die unterschiedlichen Lösungen gehen dabei letztlich mit unterschiedlichen Vorrangregeln für die Fußgänger einher, da der abbiegende Kfz-Führer (also in der Ausfahrt) gegenüber querenden Fußgängern wartepflichtig ist (StVO § 9 Abs. 3), in der Zufahrt die Fußgänger jedoch nicht vortrittberechtigt sind (im Falle ohne FGÜ). Als sicherheitsrelevant wird zudem eingeschätzt, ob an den Fußgängerquerungsstellen in den Knotenpunktarmen Fahrbahnteiler vorhanden sind, wie es das technische Regelwerk grundsätzlich empfiehlt. Sind diese falsch ausgeführt oder fehlen diese kann sich das negativ auf die Verkehrssicherheit auswirken.

Beschluss

An den Zu- und Ausfahrten von innerörtlichen kleinen Kreisverkehrsplätzen ergibt sich, wie oben dargestellt, nach den straßenverkehrsrechtlichen Bestimmungen eine unterschiedliche Vorrangregelung für die Fußgänger. Zum besseren Schutz der Fußgänger und im Interesse der Eindeutigkeit sollten an allen Zu- und Ausfahrten von innerörtlichen kleinen Kreisverkehrsplätzen, wie in dem Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren (FGSV, 2006) gefordert, Fußgängerüberwege (FGÜ) angelegt werden.

Bei der Anlage der FGÜ an kleinen Kreisverkehren innerorts sind insbesondere folgende Kriterien zu beachten:

- Gute Erkennbarkeit des FGÜ bei Tag und Nacht,
- Einhaltung der erforderlichen Sichtbeziehungen auf die Warteflächen und die Querungsstelle
- Möglichst niedrige Geschwindigkeiten.

Die entsprechenden normativen Vorgaben der StVO sowie das bestehende technische Regelwerk sind einander anzupassen.

Bei sehr starken Fußgängerverkehrsströmen bliebe planerisch zu untersuchen, ob auf Grund der notwendigen Bevorrechtigung Leistungsfähigkeitsdefizite zu erwarten sind, die die Effizienz einer Kreisverkehrsanlage a priori in Frage stellen. In diesem Fall wäre zu prüfen, ob ein signalisierter Knotenpunkt erforderlich ist.

Für den Vorstand:

gez.

Dr. Walter Eichendorf
Präsident