

**PROTOKOLL**

über die 1. Sitzung  
des **Fachausschusses Verkehr** des Beirates Huchting,  
am Dienstag, dem 03.02.2015, 18.00 Uhr  
im Sitzungszimmer (EG) des Ortesamtes Huchting

Anwesend	Vom Ortsamt	Herr Martin
	Vom FA Verkehr	Frau Kretschmann, Frau Moldenhauer-Thein, Frau Seifert, Frau Werner, Herr Blanke, Herr Halang, Herr Hamen, Herr Meyer, Herr Svimmersky, Herr Wehrmann
	Polizeirevier Huchting	Herr Nette, Herr Scheide-Jürgensen
	Gäste	Herr Mennes (Anlieger Am Haßkamp)

Mit der Begrüßung der Bürger/innen, der Gäste und der Fachausschussmitglieder mit besonderer Erwähnung des neuen Fachausschussmitglieds, Herrn Wehrmann, wird die Sitzung eröffnet.

Die fristgemäße Einladung und die Beschlussfähigkeit werden festgestellt.

Der mit der Einladung versandte Vorschlag zur **Tagesordnung** wird verlesen und angenommen.

1. Wahl eines Sprechers des FA Verkehr (Vorschlagsrecht hat die CDU)
2. Ruhender Verkehr im Straßenzug Am Haßkamp
3. Straßenzustand An den Heidstücken
4. Erstellung eines Fragenkatalogs zu möglichen Auswirkungen in Huchting wegen der geplanten Großbaustelle Kattenturmer Heerstr.
5. Parkdruck, Parkplatzmarkierungen, Nutzung der Wendehammer
  - Terminfindung für den abgesprochenen Ortstermin mit den Anwohnern der Haarlemer, Groninger und Leidener Straße
6. Verschiedenes

Das Protokoll über die 4. Sitzung 2014 des Fachausschusses wird ohne Änderungen oder Ergänzungen genehmigt.

### **TOP 1 Wahl eines Sprechers des FA Verkehr**

Das Vorschlagsrecht liegt bei der Fraktion der CDU. Vorgeschlagen wird Herr Wehrmann. Herr Wehrmann wird einstimmig gewählt.

Herr Wehrmann nimmt die Wahl an.

### **TOP 2 Ruhender Verkehr im Straßenzug Am Haßkamp**

Ein Anlieger wendet sich an den Beirat, weil seiner Meinung nach der ruhende Verkehr im Bereich der scharfen (fast 90°- Winkel) Kurve zu sehr gefährlichen Situationen führt.

Der Eingeber berichtet über sehr viele Unfälle, Beinaheunfälle, über Fahrzeuge, die in Grundstückseinfriedungshecken oder gegen einen Laternenmast gefahren sind. Sein Vorschlag für eine Entschärfung durch Halteverbote im Kurvenbereich zu sorgen, ist entstanden, weil genau dieses wegen einer Baustelle angeordnet war und es in dieser Zeit zu keinen Problemsituationen kam.

Herr Nette hat sich mit einem Kollegen die Situation vor Ort angesehen und dabei das Fahrverhalten beobachtet. Er stimmt zu, dass das Verkehrsaufkommen größer geworden ist und auch dass dieser Straßenzug von manchen Verkehrsteilnehmern als Schleichweg zur Umfahrung von drei Ampeln auf der KHL genutzt wird.

Für eine Halteverbotszone kann sich Herr Nette jedoch nicht aussprechen, da der Straßenzug in einer Tempo 30 km/h-Zone liegt und die Kurve – gerade wegen der Unübersichtlichkeit und wegen des fast 90°-Winkels – kaum schnell befahren werden kann. Eine durch das Halteverbot erfolgte Freimachung der Kurve könnte sogar zu höherer Geschwindigkeit führen.

**Der FA wird sich vor Ort schlau machen, um geeignete Maßnahmen (Einenungen vor der Kurve o. ä.) zu überlegen.**

### **TOP 3 Straßenzug An den Heidstücken**

In der Beiratssitzung am 19.01. wurde durch eine Bürgerin angesprochen, dass dieser Straßenzug sehr dringend eine Ausbesserung der Fahrbahn benötige.

Aus früheren Befassungen mit diesem Thema an diesem Straßenzug wird dargestellt, dass es unter den Anliegern immer eine sehr starke Fraktion gab (gibt?), die eine Ausbesserung zu verhindern wusste, weil durch den schlechteren Zustand keinerlei Durchgangsverkehr hineingelockt würde. Das ASV hat also in den letzten Jahres immer nur die größeren Schlaglöcher zugeschüttet, damit die Verkehrssicherheit gegeben ist.

Dieses wird auch in diesem Frühjahr wieder getan.

Einem anwesenden Anlieger wird vom Beirat nahegelegt, sich bei den übrigen Anwohnern nach Zustimmung und einer Beteiligungsfinanzierungsbereitschaft für eine neue Decke auf der Fahrbahn zu erkundigen. Gleichzeitig wird erwähnt, dass die Stadt selbst mit dem Friedhof Anlieger der Straße ist.

**Das OA wird mit dem ASV sprechen, ob bei der Beseitigung der großen Schlaglöcher auch der Gehweg hergerichtet / ausgebessert werden kann.**

**TOP 4 Erstellung eines Fragenkatalogs zu möglichen Auswirkungen in Huchting wegen der geplanten Großbaustelle Kattenturmer Heerstraße**

Die Mitglieder des FA hatten sich in der letzten Sitzung vorgenommen, für die heutige Sitzung Überlegungen anzustellen.

**Folgende Fragen / Forderungen sollen an den SUBV gerichtet werden:**

**Was wird von der Verkehrsbehörde unternommen, die im kommenden Jahr durch die Baustelle Kattenturmer Heerstraße Ausweichwegestrecken suchenden Pendlerströme so zu leiten, dass nicht unnütz klassische Wohnstraßen mit diesen zusätzlichen Verkehren belastet werden?**

**Wird mit Niedersachsen über mögliche Umleitungen des Verkehrs auch südlich der A1 besprochen?**

Da auch der Stadtteil Huchting von Umleitungsverkehren betroffen sein wird, erwartet der Beirat, dass die hier vorgesehene Großbaustelle der neuen Brücke Heinrich-Plett-Allee über die B 75 zeitlich verschoben wird, um nicht eine Doppelbelastung zu erzeugen.

Bei allen Überlegungen von Verkehrslenkungen während der Bauzeit Kattenturmer Heerstraße wird erwartet, dass das LKW - Fahrverbot für die Norderländer Straße unangetastet bleibt.

**TOP 4 b Ein** (sicher nicht mehr bis zur Großbaustelle zu realisierender, aber dennoch) zu diesem Thema passender Vorschlag für eine Verbindungsstraße zwischen der Kladdinger Straße und der Hanna-Kunath-Straße in der Neustadt über ein jetzt noch als Flughafengelände fungierendes Areal.

Frau Werner verliest den mit diesem Vorschlag an den Beirat gerichteten Antrag:

„Der Beirat Huchting möge beschließen:

Im Hinblick auf die geplanten Straßenbauarbeiten an der Kreuzung Kattenturmer Heerstraße/ Neuenlander Straße fordert der Beirat Huchting den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr auf, vorbereitende Maßnahmen zu ergreifen, die den Umfahrungs- und Ausweichverkehr lenken.

Der Bau einer Querspange von der Norderländer-/ Kladdinger Straße in Richtung Neustadt zur Hanna-Kunath-Straße über das jetzige Gelände des Flughafens ist zu prüfen und mit allen Beteiligten zu verhandeln.

Begründung:

Die geplanten Bauarbeiten an der Kreuzung Kattenturmer Heerstraße/ Neuenlander Straße führen bei den Bürgern Huchtings und Grollands zu großen Bedenken hinsichtlich des zu erwartenden Umfahrungs- und Ausweichverkehrs aus und in Richtung Diepholz und Stuhr.

Bereits in diesem frühen Stadium der Planungen ist nicht erkennbar, dass diese Verkehrsströme professionell geleitet werden sollen. Die Befürchtungen der Bürger erwarten ein Verkehrschaos im gesamten Stadtteil. Kaum ein Pendler, der frühmorgens sein Ziel in der Bremer Innenstadt erreichen möchte, wird sich ergeben in sein Stauschicksal fügen. Die meisten werden versuchen, über irgendwelche Schleichwege dorthin zu gelangen. Letztendlich laufen alle diese Schleichwege über Kirchhuchtinger Landstraße, B75, und /oder Norderländer Straße - ein Nadelöhr, das bereits jetzt sehr häufig verstopft ist.

Ob es vor dem Beginn der Bauarbeiten eine funktionierende Straßenbahnverbindung nach Stuhr gibt, ist nicht absehbar.

Im Gespräch hat der Leiter des Flughafens Bremen, Herr Bula, erkennen lassen, dass er sich durchaus eine Straßenverbindung Norderländer Straße/ Hanna-Kunath-Straße über das Gelände des Flughafens vorstellen kann und diese Vorstellung als realistisch einschätzt. Die Rollwege der Flugzeuge, die momentan auch noch am Rande Stuhr-Kuhls entlang führen, sollen neu geordnet werden und dieser Rollbahnabschnitt wird verlegt. Dadurch entsteht Raum für eine Straßenverbindung in die Neustadt und Grolland bliebe endlich von einem Großteil des Pendlerverkehrs verschont.

Dazu sind entsprechende Verhandlungen schnellstmöglich mit allen Beteiligten zu führen. Der Beirat Huchting ist zu unterrichten.“

Anhand des im Sitzungsraum befindlichen Stadtteilplans wird dargestellt, welche Wegestrecke diese neue Verbindungsstraße nehmen würde. Mit Hilfe eines Planes in der Stadtteilbroschüre wird ersichtlich, dass neben der Betroffenheit des Stadtteils Neustadt auch ein Teilstück über das Gebiet Stuhr führen würde, also auch die Gemeinde an einer Entscheidung einzubeziehen ist.

Während der Beirat eine gemeinsame Befassung mit dem Stadtteilbeirat Neustadt von sich aus angehen kann, ist ihm dieses mit der Gemeinde Stuhr nicht möglich, weil hier die Kontakte nur über Ressortebene laufen sollen.

Aus dem Fachausschuss heraus geäußerte Bedenken, „man könne sich nicht vorstellen, dass die Flughafen GmbH bereit sei, ihr Areal um diese Streckenführung zu verkleinern“, wurden nicht weiter verfolgt, weil mit dem Antrag die Bitte einer Prüfung der Möglichkeit einer solchen Verbindungsstraße ausgesprochen wird. Zu einer solchen Prüfung gehören dann selbstverständlich sowohl die Gespräche mit dem Flughafen als auch mit der Gemeinde Stuhr.

Das OA wird mit dem OA Neustadt ein Vorabgespräch führen, um die Meinung der Verkehrsausschussmitglieder des Beirats Neustadt zu einem solchen Vorhaben zu erkunden.

**Der FA beschließt einstimmig diesen Prüfauftrag an SUBV**

#### **TOP 5 Parksituation Groninger-, Haarlemer- und Leidener Straße**

Vom OA wird vorgeschlagen, den in der letzten Sitzung mit Bewohner/innen der Groninger Straße abgesprochenen Ortstermin vor der kommenden Sitzung durchzuführen, um diesen bei besseren Tageslichtverhältnissen durchführen zu können.

**Vorschlag: Sitzung des FA um 18.00 h und Vorab - Ortstermin 16.45 Uhr** (Treffpunkt wird mit der Einladung bekannt gegeben).

**Direkt im Anschluss dieses Ortstermins und vor Sitzungsbeginn wird der Ortstermin im Straßenzug Am Haßkamp** (s. TOP 2 dieses Protokolls) durchgeführt.

## **TOP 6 Verschiedenes**

### Zebrastreifen Norderländer Straße

Die vom FA geforderte Querungshilfe durch einen Zebrastreifen wird vom ASV nicht umgesetzt, weil diese nur an Straßenabschnitten mit durchgängig zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h angelegt werden dürfen.

(Antwortschreiben – mit Richtlinie – auf Wunsch im Anhang)

**Der Fachausschuss schlägt einstimmig dem ASV vor, die beiden Pflanzeinbuchtungen an der Hochpflasterung im Bereich der Einmündung Oberledinger Straße zu pflastern und die Hochpflasterung der Fahrbahn farblich auffällig zu markieren sowie das Schild „Achtung Fußgänger!“ aufzustellen.**

### Haltestelle Bardenflethstraße

Die Wünsche des Beirates werden vom SUBV – nach Inaugenscheinnahme - verstanden, sie bedürfen jedoch einer exakten Planung. Mittel für eine solche Planung stehen nicht zur Verfügung.

Im VEP sind für Bremen Mittel für einen barrierefreien Ein- und Ausstieg durch Umbau von Haltestellen vorgesehen. Eine finanzielle Ausstattung des Handlungskonzeptes kann jedoch erst im kommenden Doppelhaushalt erfolgen.

**Der FA erwartet von SUBV, dass die vom Beirat gemeinsam mit Bewohnern des OT Grolland erarbeiteten Vorschläge zur Erreichbarkeit, Sicherheit und Abbau der Angstraumgefühl erzeugenden Situationen an der Haltestelle Bardenflethstraße durch - für solche Arbeiten im VEP vorgesehene Mittel finanziert – umgesetzt werden.**

### Geschwindigkeitsmessung Frieslandstraße

Alle Zahlen und Kurven, die monatlich dem OA zugesandt werden, machen immer noch sehr deutlich, dass es eine konstante Verkehrsdichte gibt, dass eine übliche Überschreitung der zulässigen Geschwindigkeit bei insgesamt abnehmender Durchschnittsgeschwindigkeit gemessen wird, eine sichtbar geringer werdende Höchstgeschwindigkeit und es einen größer werdenden Anteil KFZ gibt, der sich an die Geschwindigkeitsbegrenzung hält.

In der heutigen KOA - Sitzung wurde ebenfalls nochmals darüber gesprochen und der FA Verkehr gebeten, sich damit zu befassen, wann und wohin als nächstes die Messtafel für einen gewissen Zeitraum verbracht werden soll.

**Der FA ist sich einig darin, dass die zuständige Stelle gebeten wird, den Standort Heinrich-Plett-Allee / Höhe Flämische Straße nun mit der Messtafel zu bestücken.**

### Anordnung der Parkflächen im Straßenzug Zwischen Dorpen

Der damalige (erste) Ausbauplan des Straßenzuges nach Fertigstellung des Quartiers sah zum Teil Parkflächenanordnungen an den Stellen vor, an denen die Bewohner ihre hintere Pforte haben, durch die sie sowohl ihre Fahrräder, als auch ihre Abfallkübel transportieren.

Der Beirat hat sich damals dafür stark gemacht, dass eine Neuplanung vorgenommen wird.

Inzwischen hat es einen Ortstermin gegeben und die Planung wurde entsprechend den Anforderungen der realen Situation vor Ort angepasst.

**Der FA nimmt diese Änderung zur Kenntnis und spricht dem ASV Dank für die Überarbeitung der Pläne aus (die das OA gerne weitergibt).**

Abpfählung des (ehemals grünen) Seitenstreifens Huchtinger Heerstraße in Höhe der Borchers-Wiese

Aus dem FA wird angefragt, wieso hier durch die Pfähle Parkmöglichkeiten genommen werden, wo doch die Lokalität im ehem. Wand/Boden Geschäft so gut angenommen wird.

Es wird dargestellt, dass es sich nicht um eine Reduzierung eines Parkplatzes handelt, da das Parken auf dem Streifen einfach nicht erlaubt ist. Der Grund, hier Pfähle zu setzen, ist schlicht und ergreifend eine Sicherheitsmaßnahme, da alle Fahrzeuge, wenn sie diesen Seitenstreifen verlassen, die Fahrbahn verschmutzen, dadurch eine Glätte entsteht und es so zu Unfällen kommen kann.

**Der Fachausschuss nimmt die Maßnahme zur Kenntnis.**

Stein oder Kreuz an der B 75, um an den Verkehrstod der zwei Jugendlichen zu erinnern

Ein Jugendlicher und zwei Mütter, gute Bekannte / Freund der zwei bei einem Verkehrsunfall im Dez. letzten Jahres an der B 75 ums Leben gekommenen Jugendlichen, bitten darum, an dieser Stelle ein festes Zeichen aufstellen zu dürfen, mit dem Bekannte einen Ort der Erinnerung bekommen sollen, durch das aber gleichzeitig andere Verkehrsteilnehmer auch zur Vorsicht ermahnt werden können.

**Aus dem Fachausschuss gibt es keine Stimme gegen eine solche Aufstellung. Den Initiatoren wird geraten, sich an Umweltbetrieb Bremen, Frau Bryson zu wenden, um genaue Formalien (eventuell auch noch mit dem ASV) abzusprechen.**

Weitere Themen werden nicht eingebracht.

Ende der Sitzung: 20.00 Uhr

Sprecher des FA Verkehr  
gez. Wehrmann

Vorsitz und Protokoll  
gez. Martin

**Anlage: Schreiben ASV zum Thema Zebrastreifen Norderländer Straße**

Amt für Straßen und Verkehr Herdentorsteinweg 49/50, 28195 Bremen

Ortsamt Huchting Ortsamtsleiter Herr Martin

Auskunft erteilt Herr Eggers

Zimmer 322

T (04 21) 361-10837

F (04 21) 496-10837

E-mail christooh.eggerts@asv.bremen. de

Datum und Zeichen Ihres Schreibens

Mein Zeichen

(bitte bei Antwort angeben)

30-3

Bremen, 03.02.2015

Antrag auf Einrichtung einer Fußgängerquerung In der Norderländer Straße Hier: Beschluss des Beirates Huchting

Sehr geehrter Herr Martin,

auf Grundlage des Antrages des Beirates Huchting auf Einrichtung eines Fußgängerüberweges in der Norderländer Straße haben wir eine Prüfung vorgenommen. Dabei kommen wir zu dem Ergebnis, dass die örtlichen und verkehrlichen Voraussetzungen gemäß Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001) nicht erfüllt werden.

Zu den Gründen:

Fußgängerüberwege dürfen nur an Straßenabschnitten mit durchgängig zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h angelegt werden. Fußgängerüberwege in Tempo 30-Zonen sind in der Regel entbehrlich.

Die Einrichtung einer Fußgängerquerung in der Norderländer Straße ist aus den oben genannten Gründen nicht umsetzbar.

Bei Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen Im Auftrag

## Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001)

### Inhaltsverzeichnis:

1. Grundsätze
2. Voraussetzungen für die Anlage von FGÜ
  - 2.1 Allgemeines
  - 2.2 Örtliche Voraussetzungen
  - 2.3 Verkehrliche Voraussetzungen
3. Ausstattung von FGÜ
  - 3.1 Allgemeines
  - 3.2 Beschilderung
  - 3.3 Markierung
  - 3.4 Ortsfeste Beleuchtung

### 1. Grundsätze

- (1) Fußgängerüberwege (FGÜ) nach § 26 StVO sind nach den Maßgaben der Verwaltungsvorschriften zu § 26 und zu den Zeichen 293 und 350 anzuordnen. Die vorliegenden Richtlinien ergänzen und präzisieren diese Verwaltungsvorschriften.
- (2) FGÜ sind eine von mehreren Möglichkeiten zur Sicherung des Fußgängers beim Überqueren der Fahrbahn (vgl. VwV zu § 25 StVO), die bei bestimmten örtlichen und verkehrlichen Voraussetzungen in Betracht kommt<sup>1</sup>.
- (3) Die Sicherheit von FGÜ kann durch ergänzende bauliche Maßnahmen oder verkehrsrechtliche Anordnungen verbessert werden. Derartige Kombinationen empfehlen sich insbesondere, wenn vorrangig Kinder oder ältere oder behinderte Menschen beim Überqueren einer Straße geschützt werden müssen.
- (4) Wenn sich an einem FGÜ Unfälle mit Personenschaden ereignet haben, ist zu prüfen, welche ergänzenden Maßnahmen gegen die Unfallgefahren geeignet und erforderlich sind. Lassen sich bestehende Gefahren nicht ausreichend durch ergänzende Maßnahmen verringern, ist der FGÜ durch eine andere Querungshilfe zu ersetzen.
- (5) Wenn vor einem FGÜ unabhängig von einem konkreten Querungsbedarf die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht hinreichend eingehalten wird, so ist deren Beachtung durch geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen durchzusetzen.

### 2. Voraussetzungen für die Anlage von FGÜ

#### 2.1 Allgemeines

- (1) FGÜ dürfen nur angelegt werden
  - innerhalb geschlossener Ortschaften
  - auf Straßenabschnitten mit durchgängig zulässiger Höchstgeschwindigkeit von maximal 50 km/h
  - an Stellen, wo nur ein Fahrstreifen je Fahrtrichtung überquert werden muss
  - nur dort, wo auf beiden Fahrbahnseiten ein Gehweg oder ein weiterführender Fußweg vorhanden ist.
- (2) FGÜ dürfen nicht angelegt werden
  - in der Nähe von Lichtzeichenanlagen (LZA)
  - auf Straßenabschnitten mit koordinierten LZA ("Grüne Welle")
  - über Bussonderfahrstreifen (Zeichen 245 StVO)



- über Straßen mit Straßenbahnen ohne eigenen Gleiskörper
  - auf bevorrechtigten Straßen an Kreuzungen und Einmündungen mit abknickender Vorfahrt
  - im Verlauf eines gemeinsamen Fuß- und Radweges (Zeichen 240 StVO)
- (3) FGÜ in Tempo 30-Zonen sind in der Regel entbehrlich.
- (4) FGÜ sollten in Gehrichtung der Fußgänger liegen. Wo Umwege für Fußgänger zum Erreichen des Überweges unvermeidbar sind, empfehlen sich z. B. Geländer.
- (5) Die Anlage von FGÜ über Straßen mit Schienenbahnen auf eigenem Gleiskörper erfordert in der Regel die Abschränkung mit versetzten Absperrungen (Geländer/Umlaufgitter) an den Übergängen über den Gleisraum.

## 2.2 Örtliche Voraussetzungen

- (1) Die Anlage eines FGÜ setzt dessen frühzeitige Erkennbarkeit für den Fahrzeugführer und eine ausreichende Sichtbeziehung zwischen Fußgänger und Fahrzeugführer voraus. Wo haltende Fahrzeuge, Bäume und andere Hindernisse am Straßenrand die Sichtweite einschränken, ist die Sicht z. B. durch in die Fahrbahn vorgezogene Aufstellflächen (Gehwegverbreiterungen) für und auf die Fußgänger sicher zu stellen (Bilder 1a, 1b).

Bild 1a

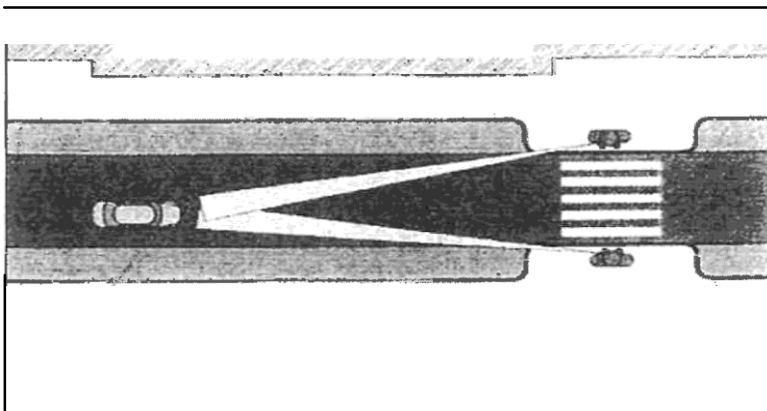
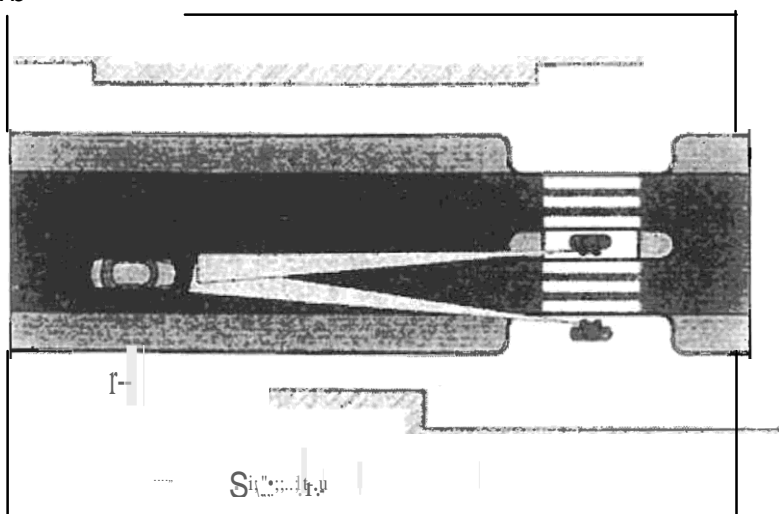


Bild 1b



(2) Für die Erkennbarkeit und die Sicht sind vor dem FGÜ im Zuge der Straße folgende Mindestentfernungen nach Tabelle 1 nachzuweisen:

Kfz-Geschwindigkeit (Vzul)

50 km/h      30 km/h

Erkennbarkeit von FGÜ      100 m 50 m

Sichtweite von und auf Warteflächen      50 m 30 m

Tabelle 1: Mindestentfernungen für Erkennbarkeit und Sicht vor FGÜ

(3) Mögliche Anordnungen von FGÜ an Bushaltestellen sind in den Bildern 2a und 2b dargestellt. Danach sind an Busbuchten FGÜ in Fahrtrichtung vor der Haltestelle anzulegen, damit die Sicht für und auf querungswillige Fußgänger nicht durch den haltenden Bus verdeckt wird. Halten Busse auf der Fahrbahn. So ist abweichend davon die Anordnung von FGÜ nur hinter der Haltestelle und nur dann zulässig, wenn

- das Vorbeifahren an dem haltenden Bus zuverlässig verhindert werden kann, z. B. durch Mittelinseln, und
- die Bushaltestelle in Gegenrichtung nicht ebenfalls am FGÜ liegt (Bilder 2a, 2b).

Bild 2a

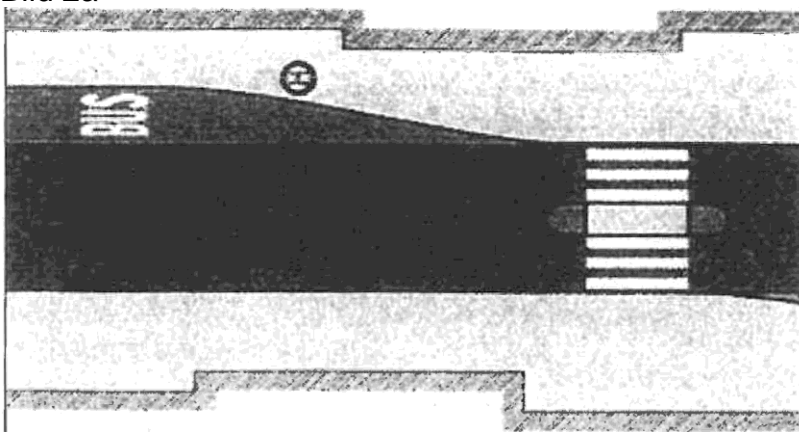
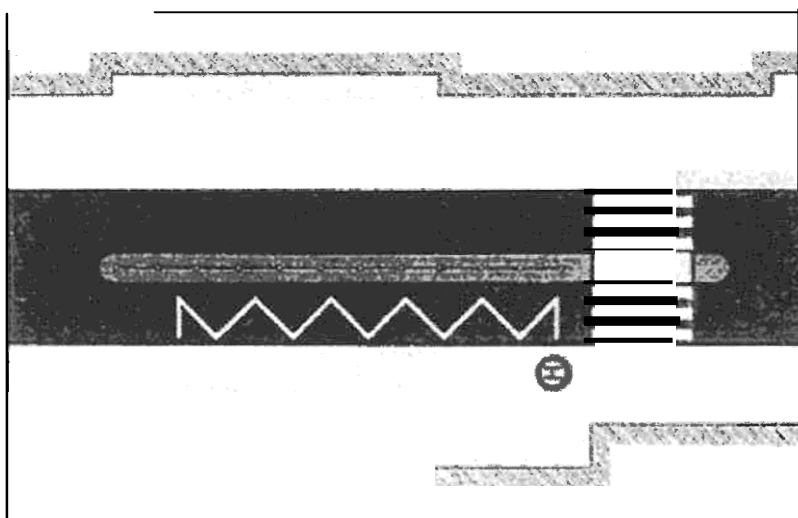


Bild 2b



(4) Ist vor FGÜ an wartepflichtigen Knotenpunktzufahrten ein ausreichender Aufstellraum für den abbiegenden, einbiegenden oder kreuzenden Verkehr erforderlich, darf die Abrückung der Querungsstelle jedoch nicht mehr als 4 m von der direkten Gehweglinie betragen.

### 2.3 Verkehrliche Voraussetzungen

(1) Die Anordnung eines FGÜ setzt voraus, dass der Fußgänger-Querverkehr im Bereich der vorgesehenen Überquerungsstelle hinreichend gebündelt auftritt. Anderenfalls kommen nur linienhaft wirkende Maßnahmen (z. B. Mittelstreifen oder Inseln in kurzen Abständen) in Betracht.

(2) Die Anordnung eines FGÜ kommt in Betracht, wenn die aus Tabelle 2 ersichtlichen Verkehrsstärken vorliegen. Die Fußgängerverkehrsstärken beziehen sich auf die Spitzenstunden des Fußgänger-Querverkehrs an einem Werktag mit durchschnittlichem Verkehr. Die Kraftfahrzeugverkehrsstärke bezieht sich auf die gleiche Stunde und gilt für den in einem Zug zu überquerenden Fahrbahnteil, d. h. bei Mitzeiinsel für die jeweils stärker belastete Fahrtrichtung.

Kfz/h Fg/h	0-200	200-300	300-450	450-600	600-750	über 750
0-50						
50-100		FGÜ möglich	FGÜ möglich	FGÜ empfohlen	FGÜ möglich	
100-150		FGÜ möglich	FGÜ empfohlen	FGÜ empfohlen		
über 150		FGÜ möglich				

Tabelle 2: Einsatzbereiche für FGÜ

(3) . Außerhalb des für FGÜ möglichen/empfohlenen Einsatzbereiches können FGÜ in begründeten Ausnahmefällen angeordnet werden.

(4) Bei Kombination von Fußgängerverkehrsstärken und Kraftfahrzeugverkehrsstärken unterhalb des für FGÜ möglichen/empfohlenen Einsatzbereiches sind - wenn überhaupt erforderlich - in der Regel bauliche Querungshilfen ausreichend.

(5) Bei Kombination von Fußgängerverkehrsstärken und Kraftfahrzeugverkehrsstärken innerhalb des für FGÜ möglichen/empfohlenen Einsatzbereiches kommen alternativ bauliche Querungshilfen oder bei mehr als 450 Kfz/h - LZA in Betracht.

(6) Bei Kombination von Fußgängerverkehrsstärken und Kraftfahrzeugverkehrsstärken oberhalb des für FGÜ möglichen/empfohlenen Einsatzbereiches sind in der Regel LZA erforderlich.

### 3. Ausstattung von FGÜ

### 3.1 Allgemeines

- (1) FGÜ sind mit Zeichen 293 StVO zu markieren. Sie sind - abgesehen von wartepflichtigen Zufahrten - mit Zeichen 350 StVO zu beschildern. Die Notwendigkeit weiterer Ausstattungselemente ergibt sich aus den örtlichen und verkehrlichen Gegebenheiten.
- (2) Im Annäherungsbereich an einen FGÜ (ca. 30-50 m) ist eine vorhandene Leitlinie (Zeichen 340) als Fahrstreifenbegrenzungslinie (Zeichen 295) fortzuführen, um das Überholverbot im Bereich des FGÜ zu verdeutlichen.
- (3) An FGÜ sollte die für den Kraftfahrzeug-Längsverkehr effektiv nutzbare Fahrbahnbreite auf höchstens 6,50 m beschränkt werden. Beträgt die vorhandene Fahrbahnbreite 8,50 m und mehr, ist dem Einbau einer Mittelinsel der Vorzug vor einer seitlichen Einengung zu geben.
- (4) Geländer und andere Absperreinrichtungen können verwendet werden, wenn Fußgänger in besonderen Fällen daran gehindert werden sollen, die Fahrbahn außerhalb des FGÜ zu überqueren. Eine versetzte Anlage des FGÜ in Kombination mit Absperrungen kann auch z. B. vor Schulen oder Werksausgängen angezeigt sein, um das unmittelbare Betreten eines FGÜ zu verhindern.
- (5) FGÜ sind behindertengerecht auszugestalten.

### 3.2 Beschilderung

- (1) An FGÜ ist das Zeichen 350 StVO rechts und links der Fahrbahn, bei Mittelstreifen oder -inseln recht und links der Fahrstreifen anzuordnen. Dieses Zeichen darf weder mit anderen Schildern kombiniert noch als Fahrbahnmarkierungen aufgebracht werden.
- (2) Zur Sicherstellung der rechtzeitigen Erkennbarkeit des FGÜ kann eine Wiederholung des Zeichens 350 StVO am Kragarm über der Fahrbahn (Torbogenwirkung) oder ggf. über dem Fahrstreifen erforderlich sein.
- (3) Alle Verkehrszeichen müssen auch bei Dunkelheit jederzeit eindeutig erkennbar sein. Wenn dies allein durch die vorhandene ortsfeste Beleuchtung nicht gewährleistet werden kann, sollen die Verkehrszeichen im Regelfall in Reflexfolie der Bauart Typ 3 nach DIN 67 5202 ausgeführt sein. Bei den über der Fahrbahn bzw. über dem Fahrstreifen angebrachten Zeichen 350 kann es zur Gewährleistung der Erkennbarkeit bei Nacht notwendig sein, diese innenbeleuchtet auszuführen.

### 3.3 Markierung

- (1) Die Markierung von FGÜ erfolgt parallel zur Fahrtrichtung der Fahrzeuge nach RMS3.
- (2) FGÜ sollten 4 m breit sein, aber keinesfalls schmaler als 3 m markiert werden. Bei stärkerem Fußgängerverkehr sollte die Breite vergrößert werden.
- (3) FGÜ sind möglichst rechtwinklig zur Fahrtrichtung der Fahrzeuge anzulegen, damit die Fußgänger die Fahrbahn auf dem kürzesten Wege überqueren.
- (4) FGÜ sollen an baulichen Radwegen, Radfahrstreifen und Schutzstreifen nicht unterbrochen werden.
- (5) Im Bereich von Mittelstreifen oder Mittelinseln ist die Markierung des FGÜ zu unterbrechen. Im Bereich von FGÜ sind Sperrflächen zu unterbrechen.
- (6) Die zur Markierung der FGÜ verwendeten Markierungsstoffe müssen die in den Technischen Regelwerken geforderten verkehrstechnischen Eigenschaften erfüllen<sup>4</sup>.

### 3.4 Ortsfeste Beleuchtung

(1) Der FGÜ muss beleuchtet sein, damit Fußgänger auch bei Dunkelheit und bei regennasser Fahrbahn auf dem FGÜ und auf der W13rtefläche am Straßenrand aus beiden Richtungen deutlich erkennbar sind und die Erkennbarkeit der Markierung des FGÜ bei Nacht gewährleistet ist. Die Ausführung der Beleuchtung von FGÜ erfolgt nach DIN 50445 und DIN 67 5236.

(2) Die durch die allgemeine Straßenbeleuchtung gegebenen Beleuchtungsverhältnisse sollten bei der Standortwahl von FGÜ ausgenutzt werden.

(3) Wenn die in den Normen geforderten Werte durch die vorhandene Straßenbeleuchtung nicht nachgewiesen werden können, ist eine zusätzliche ortsfeste Beleuchtung des FGÜ erforderlich.

Diese soll so ausgebildet und angeordnet werden, dass der FGÜ und die angrenzenden Warteflächen aus der jeweiligen Verkehrsrichtung angeleuchtet werden (d. h., die Beleuchtung soll nicht über der Mittelachse des Überweges angebracht sein).

(4) Zur Erhöhung der Auffälligkeit des FGÜ empfiehlt sich die Verwendung einer von der durchgehenden Straßenbeleuchtung abweichenden Lichtfarbe.

(5) Es ist zweckmäßig, die Beschilderung des FGÜ konstruktiv mit den besonderen Beleuchtungseinrichtungen des FGÜ zu verbinden.

(VkBl. 2001 S. 474)

1 Zum Einsatz und zur Ausstattung weiterer Querungshilfen außer FGÜ sind die Regelwerke EAE, EAHV sowie die RiLSA zu beachten.

2 DIN 67 520 "Retroreflektierende Materialien zur Verkehrssicherung", Teil 4 "lichttechnische Mindestanforderungen an Reflexstoffe mikroprismatischer Materialien"

3 Richtlinien für die Markierung von Straßen (RMS)

4 Technische Lieferbedingungen für Markierungsmaterialien (TL-M). Außerdem gelten die Zusätzlichen Technischen Vorschriften und Richtlinien für Markierungen auf Straßen (ZTV-M)

5 DIN 5044 "Straßenbeleuchtung", in Kürze DIN-EN 13201

a DIN 67 523 "Beleuchtung von Fußgängerüberwegen"